

TUGAS AKHIR
EVALUASI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN
JALUR PEDESTRIAN STUDI KASUS DI JALAN
SUMATRI BROJONEGORO JAMBI



Dibuat Untuk Memenuhi Persyaratan Program Studi S-1

Program Studi Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik

Universitas Batanghari Jambi



Disusun Oleh:

FADILLAH ANGGRAINI

1700822201003

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BATANGHARI JAMBI

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
EVALUASI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN
JALUR PEDESTRIAN STUDI KASUS DI JALAN
SUMATRI BROJONEGORO JAMBI




Disusun Oleh:

Fadillah Angraini 1700822201003

Engan ini Dosen Pembimbing Tugas Akhir Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Batanghari menyatakan Tugas Akhir dengan judul dan penyusunan sebagaimana diatas telah disetujui sesuai prosedur, ketentuan dan kelaziman yang berlaku dan dapat diajukan dalam Sidang Ujian Tugas Akhir Program Strata Satu (S-1) Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Batanghari Jambi.

Jambi, 23 Juli 2023

Dosen Pembimbing I


Dr. Ir. H. Ansoni. M. DAS. M. Eng

Dosen Pembimbing II


Ir. H. Eri Dahlan. MT

HALAMAN PENGESAHAN

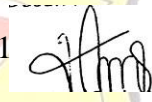

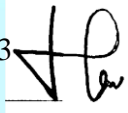


EVALUASI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN

JALUR PEDESTRIAN STUDI KASUS DI JALAN

SUMATRI BROJONEGORO JAMBI

Tugas akhir ini telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Ujian Tugas Akhir dan komprehensif dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Batanghari Jambi.

Nama : Fadillah Anggraini
 NPM : 1700822201003
 Hari/Tanggal Ujian : Senin , 13 Februari 2023
 Tempat : Ruang Sidang Fakultas Teknik

PANITIA PENGUJI		
Jabatan	Nama	Tanda Tangan
1. Ketua	Annisa Dwiretnani, ST , MT	1 
2. Sekretaris	Ir H . Eri Dahlan, MT	2 
3. Penguji I	Elvira Handayani, ST , MT	3 
4. Penguji II	Ari Setiawan, ST , MT	4 
5. Penguji III	Dr.Ir. H. Amsori, M. Das, M.Eng	5 

Disahkan Oleh:

Dekan Fakultas Teknik


Dr. Ir. H. Fakhru Rozi Yamali, ME

Ketua Prodi Teknik Sipil


Elvira Handayani, ST, MT

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “**Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian Studi Kasus Di Jalan Sumatri Brojonegoro Jambi**”. Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan program sarjana pada Teknik Sipil.

Pada kesempatan ini Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. H. Fakhrol Rozi Yamali, ME selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Batanghari.
2. Ibu Elvira Handayani, ST, MT selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Batanghari.
3. Bapak Dr.Ir. H. Amsori, M. Das, M. Eng selaku Dosen Pembimbing 1
4. Bapak Ir. H. Eri Dahlan, MT selaku Dosen Pembimbing II
5. Terkhusus untuk kedua orang tua serta saudara saya yang selalu mendoakan serta memberikan dukungan atau semangat dalam melaksanakan studi Teknik Sipil.
6. Serta semua teman-teman saya yang tidak dapat di sebutkan satu persatu sebagai penyemangat yang telah memberikan dukungan dan saran.

Akhir kata penulis berharap agar tugas akhir ini dapat bermanfaat untuk bahan pembelajaran maupun tambahan ilmu pengetahuan bagi semua pihak. Penulis mohon maaf, apabila dalam penulisan ataupun penyusunan tugas akhir ini

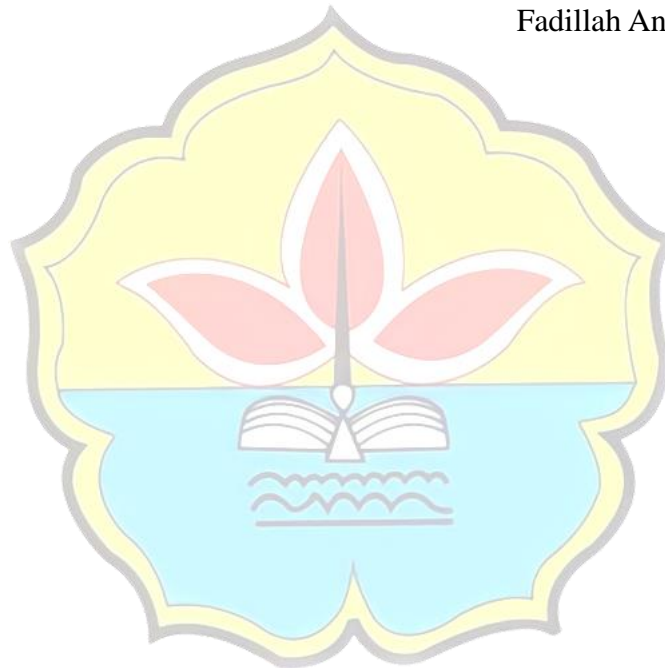
terdapat kekeliruan, serta penulis mohon semoga Allah SWT selalu melimpahkan taufik dan hidayahnya kepada kita semua, amin.

Jambi, 23 Juli 2023

Penulis



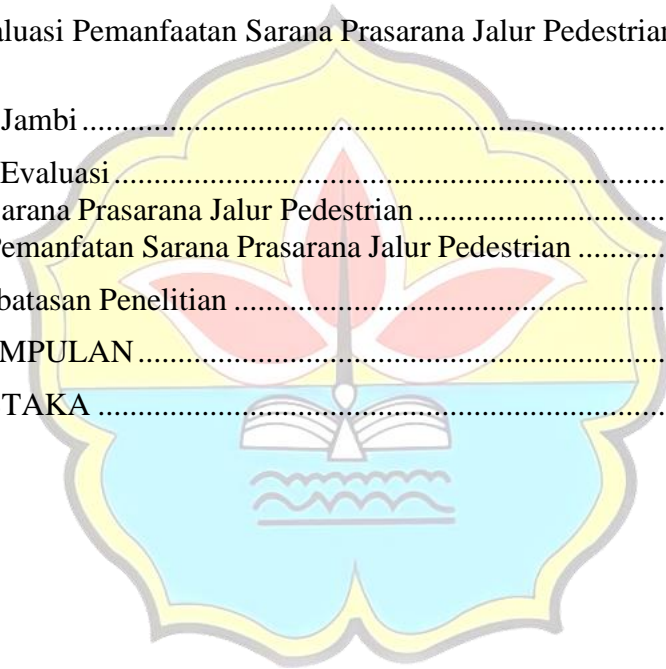
Fadillah Anggraini



DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	2
1.4 Batasan masalah	3
1.5 Sistematika Penulisan.....	3
BAB II LANDASAN TEORI	5
2.1 Evaluasi	5
2.2 Pengertian Jalur Pedestrian.....	6
2.3 Jenis-Jenis Jalur Pedestrian	7
2.4 Dasar Pertimbangan Perencanaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....	9
2.5 Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	17
2.6 Ketentuan Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	19
2.7 Pengertian Pejalan Kaki	32
2.8 Tujuan Kegiatan Berjalan kaki.....	33
2.9 Jarak Berjalan Kaki	34
2.10 Penelitian Relevan	36
2.11 Kerangka Berpikir Penelitian	37
2.12 Metode Penelitian.....	38
2.13 Teknik Pengambilan Data	39
2.13.1 Populasi	39
2.13.2 Sampel.....	39
2.13.3 Wawancara	40
2.13.4 Observasi.....	42
2.13.5 Dokumentasi	42
2.14.1 Analisis Wawancara.....	43

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	45
3.1. Tempat dan Waktu Penelitian	45
3.1.1. Tempat Penelitian	45
3.1.2. Waktu Penelitian.....	46
3.2. Teknik Pengumpulan data	46
3.3. Diagram Alur Penelitian.....	49
BAB IV HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN	50
4.1 Hasil Penelitian.....	50
4.1.1. Deskripsi Wilayah Penelitian.....	50
4.1.2. Data Kelengkapan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian di Jl Sumantri50 Brojonegoro	50
4.1.3. Perolehan Data Wawancara	56
4.2 Pembahasan.....	60
4.2.1 Evaluasi Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....	61
4.2.2 Evaluasi Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian Jl. Sumantri 67	
brojonegoro Jambi.....	67
4.3 Hasil Evaluasi.....	70
4.3.1. Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....	70
4.3.2. Pemanfatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	73
4.4 Keterbatasan Penelitian	75
BAB V KESIMPULAN	77
DAFTAR PUSTAKA	78



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1Contoh Stadar A Para Pejalan Kaki.....	12
Gambar 2. 2Contoh Stadar B Para Pejalan Kaki.....	12
Gambar 2. 3 Contoh Stadar C Para Pejalan Kaki.....	13
Gambar 2. 4 Contoh Stadar D Para Pejalan Kaki.....	13
Gambar 2. 5 Contoh Stadar E Para Pejalan Kaki.....	14
Gambar 2. 6 Contoh Stadar F Para Pejalan Kaki.....	14
Gambar 2. 7 Kebutuhan Ruang Per Orang Secara Individu, Membawa.....	20
Gambar 2. 8Contoh Ukuran Jalur Hijau Pada Ruas Jalur Pejalan Kaki.....	22
Gambar 2. 9Contoh Lampu Penerangan Jalur Pedestrian.....	22
Gambar 2. 10 Contoh Bangku Peristirahatan Jalur Pedestrian.....	23
Gambar 2. 11Contoh Pagar Penghalang Jalur Pedestrian.....	23
Gambar 2. 12Contoh Tempat Sampah Jalur Pedestrian.....	24
Gambar 2. 13Contoh Marka Perambuan Jalur Pedestrian.....	24
Gambar 3. 1Lokasi Penelitian (Jln. Sumatri Brojonegoro).....	45
Gambar 3. 2Sketsa lokasi Penelitian.....	46
Gambar 4. 1 Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian.....	51
Gambar 4. 2Tampak Jalur hijau Pedestrian.....	51
Gambar 4. 3 Tampak lampu penerangan di jalur pedestrian.....	52
Gambar 4. 4 Tampak Pagar Pengaman (Pembatas) Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi.....	52
Gambar 4. 5 Tampak Tempat Duduk Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi.....	53
Gambar 4. 6 Tampak Tempat Sampah (Organik dan Anorganik) Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi.....	53
Gambar 4. 7 Tampak Salah satu marka Rambu di Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi.....	54
Gambar 4. 8 Tampak Pagar Rumah yang menempel dengan Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi.....	54
Gambar 4. 9 Tampak Jalur difabel di Jalur Pedestarian Sumantrui Brojonegoro Jambi.....	55
Gambar 4. 10 Tampak Lebar Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi.....	55
Gambar 4. 11Grafik Jenis Kelamin Responden.....	56
Gambar 4. 12 Grafik Usia Responden Pengguna Jalur Pedestrian.....	57
Gambar 4. 13 Grafik Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian.....	58

DAFTAR TABEL

TABEL2. 1 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Lahan dan Penggunaan Lahan	9
TABEL2. 2 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan	11
TABEL2. 3 Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki.....	14
TABEL2. 4 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki.....	19
TABEL2. 5 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Jalur Hijau, Penyeberangan dan Perabot Ruas Pejalan Kaki	25
TABEL2. 6 Ketentuan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	28
TABEL2. 7 Penelitian Terdahulu	36
TABEL2. 8 Pernyataan Penilaian Wawancara	41
TABEL2. 9 Pernyataan Penilaian Observasi	42
TABEL2. 10 Kategori Penilaian Wawancara	43
TABEL2. 11 Kategori Penilaian Observasi	44
Tabel 3. 1 Instrumen Penelitian	48
Tabel 4. 1 Kelengkapan Sarana Perasarana Jalur pedestrian di Sumantri Brojonegoro Jambi	51
Tabel 4. 2 Hasil Pendapat Responden Pengguna Jalur Pedestrian.....	59
Tabel 4. 3 Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	61
Tabel 4. 4 Persentase Hasil Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian	66
Tabel 4. 5 Penilaian Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....	68
Tabel 4. 6 Persentase Hasil Penilaian Pemanfaatan Sarana dan Prasarana	69

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Jambi merupakan salah satu kota yang sedang berkembang pesat, baik dari tingkat perekonomian maupun jumlah penduduknya. Untuk mendukung kegiatan dan perkembangan kota Jambi dibutuhkan infrastruktur fisik dan non fisik yang tersedia dengan baik agar tidak menghambat proses tersebut. Infrastruktur fisik itu meliputi sarana prasarana, tata guna, serta desain dan non fisik meliputi hubungan sosial, serta aktivitas perekonomian. Kebutuhan akan infrastruktur fisik sangat penting untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan di perkotaan. Infrastruktur fisik itu misalnya adalah jalur pedestrian. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki.

Dalam peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014/2011 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan manusiawi sehingga mendorong masyarakat untuk berjalan kaki.

Kenyataan yang ada dilapangan pembangunan fisik untuk jalur pedesterian di jalan Sumantri Brojonegoro bagi pejalan kaki masih kurang memadai , terdapat kendaraan yang parkir di jalur pedestrian , banyaknya pedagang berjualan di jalur pedestrian minimnya fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian

selain itu kurangnya perhatian dan perawatan jalur pedestrian menimbulkan permasalahan – permasalahan di jalur pedestrian itu sendiri. Banyaknya permasalahan tersebut tentu mengganggu aktivitas pejalan kaki dari rasa aman, nyaman, dan manusiawi. Oleh karena itu perlu diadakannya penelitian yang mengkaji sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian di Jalan Sumantri Brojonegoro yang mengacu pada peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari permasalahan-permasalahan yang ada dilokasi penelitian maka dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Sumantri Brojonegoro?
2. Bagaimana kondisi sarana prasarana jalur pedestrian di Jalan Sumantri Brojonegoro?
3. Apakah sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jalan Sumantri Brojonegoro sudah dipergunakan sesuai dengan fungsinya?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengevaluasi sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jalan Sumatri Brojonegoro Jambi.
2. Mengevaluasi pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Sumatri Brojonegoro Jambi.
3. Mengevaluasi sarana dan prasarana di jalur pedestrian Sumantri Brojonegoro sudah sesuai dengan fungsi nya

1.4 Batasan masalah

Berdasarkan permasalahan diatas, maka peneliti membatasi permasalahan sebagai berikut ;

Objek penelitian di Jln. Raya Sumatri Brojonegoro Jambi . Waktu pengamatan pada saat hari kerja pada pukul 07.00- 09.00, siang pukul 12.00-14.00 dan sore pukul 17.00-19,00. Objek penelitian adalah jalur pedestrian dan pengguna jalur pedestrian di Jln. Raya Sumatri Brojonegoro Jambi. Data Skunder secara keseluruhan diperoleh dari hasil observasi dan penyebaran pertanyaan, wawancara pengguna jalur pedestrian tersebut. Acuan penelitian berdasarkan teori yang sudah ada ataupun penelitian terdahulu yang serupa. Penelitian ini hanya memfokuskan pada sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran umum, maka penulisan tugas akhir ini di bagi dalam 5 (lima) bab. Pembagian dimaksudkan untuk mempermudah pembahasan, dimana uraian yang dibuat dalam penelitian dapat dimengerti pembagian dalam penelitian yang dimaksud adalah:

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang latar belakang peneliitian , identifikasi masalah , batasan masalah , tujuan penelitian , manfaat penelitian , sistimatika penulisan .

BAB 2 LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan teori – teori yang di jadikan dasar analisis dan pembahasan masalah, serta beberapa defenisi dari studi pustaka yang

berhubungan dengan penelitian.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

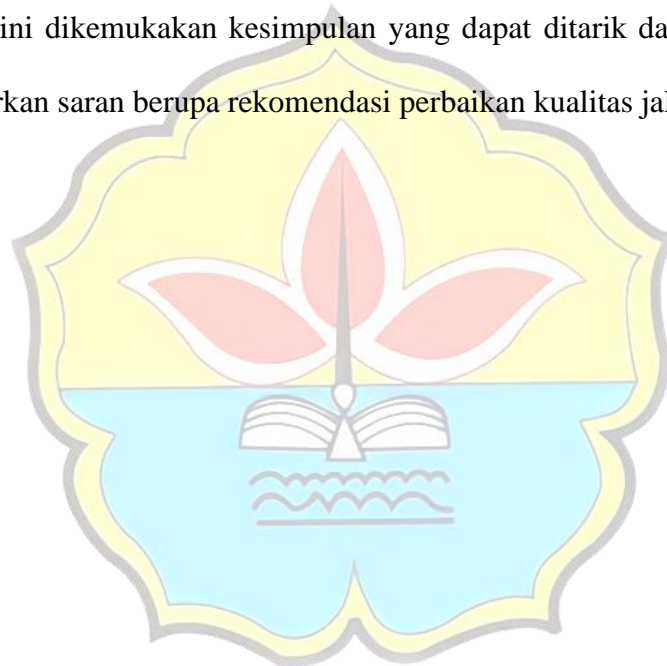
Dalam bab ini dikemukakan pendekatan dari teori kemudian diuraikan menjadi suatu usulan pemecahan masalah yang berbentuk langkah – langkah pemecahan.

BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang kajian atas hasil dari pengolahan data yang di peroleh serata analisis dari hasil pengolahan data dimaksud .

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian dan memberkan saran berupa rekomendasi perbaikan kualitas jalur pedestrian.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Evaluasi

Menurut Worthen dan Sandera (2010 : 1) evaluasi adalah mencari sesuatu yang berharga (worth). Sesuatu yang berharga tersebut dapat berupa informasi tentang suatu program, produksi serta alternatif prosedur tertentu. Karenanya evaluasi bukan merupakan hal baru dalam kehidupan manusia sebab hal tersebut senantiasa mengiringi kehidupan seseorang. Seorang manusia yang telah mengerjakan suatu hal, pasti akan menilai apakah yang dilakukannya tersebut telah sesuai dengan keinginannya semula.

Jadi evaluasi adalah suatu kegiatan riset atau peneitian untuk mengumpulkan, menganalisis dan menyajikan informasi yang bermanfaat mengenai objek evaluasi dan selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan.

Menurut Wirawan (2012: 16-18) membedakan jenis-jenis evaluasi berdasarkan objeknya menjadi beberapa jenis yaitu

a. **Evaluasi Kebijakan**

Kebijakan adalah rencana umum dalam rangka melaksanakan fungsi dan tugas. Kebijakan akan berlangsung terus sampai dicabut atau diganti dengan kebijakan yang baru; umumnya karena kebijakan yang lama tidak efektif dan efisien atau karena terjadinya pergantian pejabat dan pejabat baru mempunyai kebijakan yang berbeda dengan pejabat sebelumnya”. Istilah lainnya ialah analisis

kebijakan. Analisis kebijakan adalah menentukan atau memilih satu alternatif kebijakan yang terbaik dari sejumlah alternatif kebijakan yang ada. Sedangkan evaluasi kebijakan adalah menilai kebijakan yang sedang atau telah dilaksanakan.

b. Evaluasi Program

Program adalah kegiatan atau aktivitas yang dirancang untuk melaksanakan kebijakan dan dilaksanakan untuk waktu yang tidak terbatas. Evaluasi program; “Metode sistematis untuk mengumpulkan, menganalisis, dan memakai informasi untuk menjawab pertanyaan dasar. Evaluasi Program dapat dikelompokkan menjadi evaluasi proses, evaluasi manfaat dan evaluasi akibat. Sapta pesona yang merupakan sebuah bentuk program bidang kepariwisataan, sesuai dengan jenis evaluasi yang ada maka masuk dalam jenis evaluasi program dan akan dievaluasi dengan tahapan evaluasi program yang sesuai.

2.2 Pengertian Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau yang dalam bahasa Inggris yaitu *pedestrian way* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki

Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki (Rubenstein, 2012). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur

pedestrian pada saat sekarang dapat berupa jalur pedestrian , pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan di sebelah kanan dan kiri jalur pedestrian terdapat deretan toko dan di ujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Rubensein, 2012)

Menurut Utterman (2012) untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

2.3 Jenis-Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann (2012) mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk. Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

- 1) Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau *trottoar*) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupajalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
- 2) Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan

subway.

3) Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreasi dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota.

4) Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.

5) *Footpath* atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.

6) *Alleyways* atau *pathways* (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

Menurut Carr (2012) dan Rubeinstein (2012) membedakan tipe pedestrian sebagai berikut:

1. Pedestrian sisi jalan. Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.

2. Mal Pedestrian. Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengari asesoris kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota. Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan

tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.

3. Jalur Lambat. Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, disamping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.

4. Gang Kecil. Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi

2.4 Dasar Pertimbangan Perencanaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Dasar yang dipertimbangkan dalam perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yaitu sebagai berikut:

a. Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dibutuhkan pada setiap jenis fungsi jalan, terutama pada jalan arteri dan jalan kolektor, serta terkait dengan penggunaan lahan yang dilaluinya. Kebutuhan pengembangan prasarana jaringan pejalan kaki berdasarkan fungsi jalan serta penggunaan lahan dapat dilihat dalam tabel 2.1

TABEL2. 1 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Lahan dan Penggunaan Lahan

	Perumahan			
	Komersial	0-3 Unit/ha	4-10 Unit/ha	>10 Unit/ha
Arteri	℄	℄	℄	℄
Kolektor	℄	℄	℄	℄
Lokal/Lingkungan	℄	0	ϕ	℄

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Keterangan :

℄ = Dibutuhkan pada kedua sisi jalan

ϕ = Dibutuhkan hanya pada satu sisi jalan

0 = Diharapkan namun tidak terlalu diperlukan

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki berdasarkan karakteristik atau fungsi jalan harus mempertimbangkan:

- 1) Dimensi atau ketersediaan ruang pada ruang milik jalan yang cukup
- 2) Volume dan kecepatan kendaraan
- 3) Jumlah penduduk, pengunjung, dan jumlah unit rumah
- 4) Tingkat pelayanan jalan dan tingkat pelayanan trotoar yang memadai
- 5) Interkoneksi antarmoda transportasi dan ketersediaan sistem angkutan umum.

Lebar jaringan pejalan kaki berdasarkan jenis penggunaan lahan dapat dilihat dalam tabel 2.2

TABEL2. 2 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan
Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yang Dianjurkan(m)
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/stop bis/TPKPU (Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum)	2	3
Pertokoan/perbelanjaan/hiburan	2	4
Jembatan , Terowongan	1	1

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Perencanaan dimensi perasaranan pejalan kaki harus memperhatikan standar minimum perancangan dimensi prasarana pejalan kak

Dalam hal kebutuhan jalur pejalan kaki melampaui ketentuan lebar minimum , maka lebar jalur pejalan kaki (W) Dapat dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (P) yaitu volumee rata rata permenit pada interval puncak Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuaidengan tipologi ruas pejalan kaki dengan memperhatikan

kebiasaan dan jenis aktivitas setempat. Standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas:

- 1) Standar A, para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antarpejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 12 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki < 16 orang per menit per meter.



Gambar 2. 1 Contoh Stadar A Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

- 2) Standar B, para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 3,6 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $> 16-23$ orang per menit per meter.

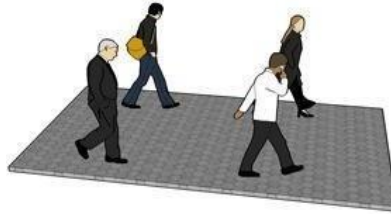


Gambar 2. 2 Contoh Stadar B Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

- 3) Standar C, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur

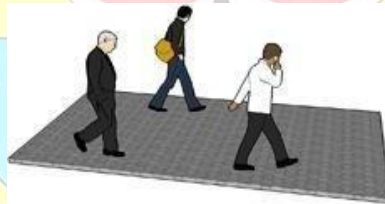
pejalan kaki $\geq 2,2-3,5$ m²/orang dengan aruspejalan kaki $>23-33$ orang per menit per meter.



Gambar 2. 3 Contoh Stadar C Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

4) Standar D, para pejalan kaki dapat berjalan dengan arus normal, namun harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan karena arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. Standar ini masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 1,2-2,1$ m²/orang dengan aruspejalan kaki $>33-49$ orang per menit per meter.



Gambar 2. 4 Contoh Stadar D Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

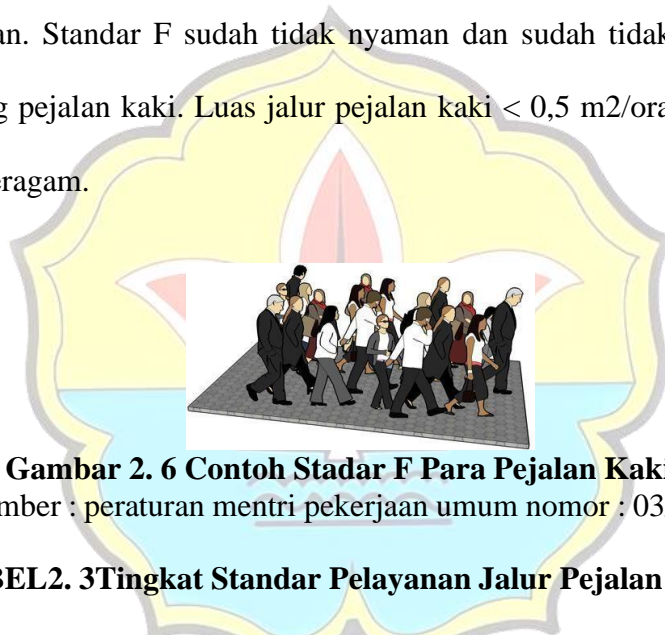
5) Standar E, para pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Standar E mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 0,5-1,3$ m²/orang dengan arus pejalan kaki $>49-75$ orang per menit per meter.



Gambar 2. 5 Contoh Stadar E Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

- 6) Standar F, para pejalan kaki berjalan dengan kecepatan arus yang sangat lambat dan terbatas karena sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah atau berlawanan. Standar F sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $< 0,5$ m²/orang dengan arus pejalan kaki beragam.



Gambar 2. 6 Contoh Stadar F Para Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

TABEL2. 3Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Jalur Pejalan Kaki (m ² /orang)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)	Volume/ Kapasitas Rasio
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	variabel	1.00

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

b. Karakteristik pejalan kaki

Terdapat beberapa karakteristik pejalan kaki yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

1) Karakteristik fisik pejalan kaki

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu

a) Motif

Motif yang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

b) Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas

Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.

c) Ketersediaan fasilitas kendaraan umum

Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedia fasilitas ini secara merata.

d) Pola guna lahan dan kegiatan

Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman

2) Karakteristik perilaku pejalan kaki

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

3) Karakteristik psikis pejalan kaki

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman.

4) Karakteristik lingkungan

Terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

- a) Kenyamanan; seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte

angkutan umum

- b) Kenikmatan; seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk
 - c) Keselamatan; seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan
 - d) Keamanan; seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan.
 - e) Keekonomisan; seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan
- c. Keterkaitan antarkegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan

Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki harus mempertimbangkan bahwa berjalan kaki merupakan rangkaian penggunaan moda transportasi dalam satu sistem transportasi secara keseluruhan yang menghubungkan suatu kegiatan dengan kegiatan lainnya. Dengan demikian, dalam penyediaan dan pemanfaatannya harus mempertimbangkan titik pergantian moda, tempat parkir, dan keberadaan pusat kegiatan atau jenis penggunaan lahan. Setiap jenis penggunaan lahan dan kegiatan yang berkembang di dalamnya mempengaruhi sifat perjalanan dengan berjalan kaki.

2.5 Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Penyediaan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Status Kepemilikan Selain pada lahan publik, penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dapat dilaksanakan pada lahan privat. Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki

pada lahan privat dapat dilaksanakan sepanjang hak kepemilikan lahan diakui dan dilindungi, serta mendapatkan persetujuan pemilik lahan dengan tetap memenuhi kriteria, standar, maupun persyaratan penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki. Jenis prasarana jaringan pejalan kaki pada lahan privat yaitu sebagai berikut:

- a. pelebaran prasarana pejalan kaki di sepanjang jalan yang memanfaatkan sebagian lahan privat termasuk pada bagian muka, samping, dan belakang bangunan.
- b. penyediaan dan penggunaan akses umum prasarana pejalan kaki berupa jalan tembus di dalam lahan privat.
- c. penyediaan dan penggunaan prasarana pejalan kaki di bawah tanah, permukaan tanah, atau dalam bangunan privat yang dapat dipergunakan untuk publik.

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki pada lahan privat harus mempertimbangkan :

- 1) Faktor keamanan, kenyamanan, dan keindahan.
- 2) Penggunaan desain yang berbeda sebagai penanda hak kepemilikan lahan terutama pada prasarana pejalan kaki sebagai perlengkapan jalan (pelebaran prasarana pejalan kaki yang memanfaatkan ruang privat).

Dalam hal pihak privat memenuhi kriteria, standar, maupun persyaratan penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dapat diberikan insentif berupa penambahan koefisien lantai bangunan (KLB), berdasarkan penilaian kelayakan oleh Pemerintah atau pemerintah daerah antara lain dapat dilakukan melalui penyesuaian tugas dan fungsi lembaga yang ditunjuk.

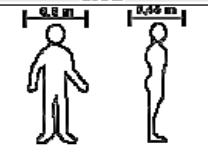


2.6 Ketentuan Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

a. Kebutuhan ruang pejalan kaki berdasarkan dimensi tubuh manusia
Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungandimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

- 1) Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m²
- 2) Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m²
- 3) membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m² -1,62 m².

Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat pada Tabel 2.4 berikut.

TABEL 2. 4 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki

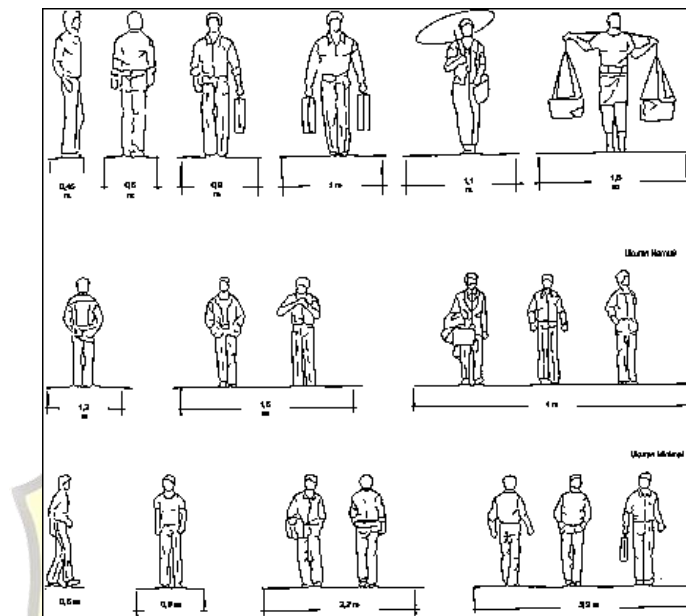
Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
1. Diam		0,27 m ²
2. Bergerak		1,08 m ²
3. Bergerak membawa Barang		1,35 - 1,62 m ²

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum

nomor : 03/PRT/M/2014

Kebutuhan ruang gerak minimum tersebut di atas harus memperhatikan

kondisi perilaku pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik pada saat membawa barang, maupun berjalan bersama (berombongan) dengan pelaku pejalan kaki lainnya, dalam kondisi diam maupun bergerak sebagaimana gambar berikut ini.



Gambar 2. 7 Kebutuhan Ruang Per Orang Secara Individu, Membawa Barang, dan Kegiatan Berjalan Bersama

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

1) Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

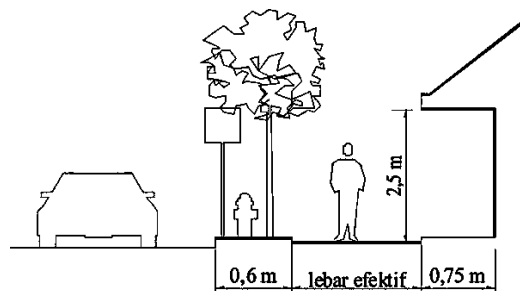
Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) yaitu sebagai berikut:

- 1) jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum $2,25 \text{ m}^2$
- 2) alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kakiantara lain melalui penggunaan material khusus

- 3) menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang
- 4) tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan
- 5) dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar
- 6) permukaan jalan tidak licin
- 7) tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8%, jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0,8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir, area landai harus memiliki penerangan yang cukup

1) Jalur Hijau

Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruang seperti hidran air, telepon umum, dan perlengkapan/perabot jalan (bangku, lampu, tempat sampah, dan lainlain) serta jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.

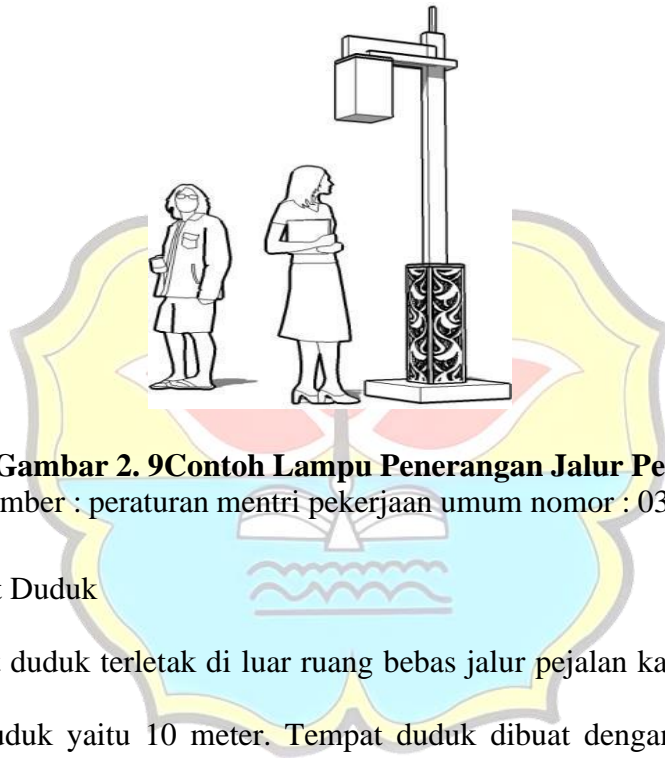


Gambar 2. 8 Contoh Ukuran Jalur Hijau Pada Ruas Jalur Pejalan Kaki

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

2) Lampu Penerangan

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

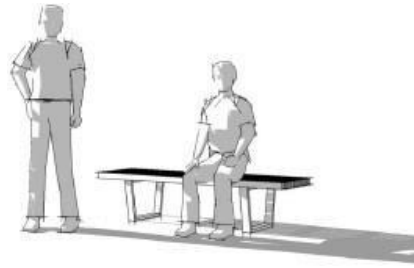


Gambar 2. 9 Contoh Lampu Penerangan Jalur Pedestrian

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

3) Tempat Duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak

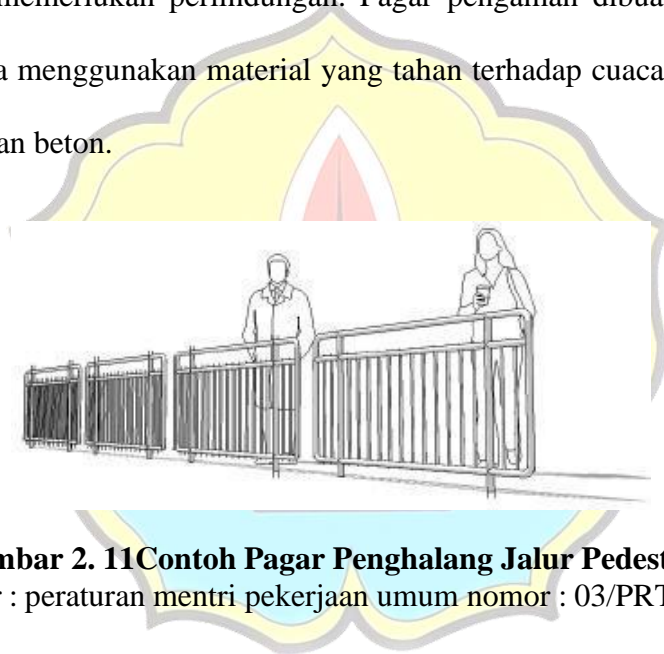


Gambar 2. 10 Contoh Bangku Peristirahatan Jalur Pedestrian

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

4) Pagar Pengaman

Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.

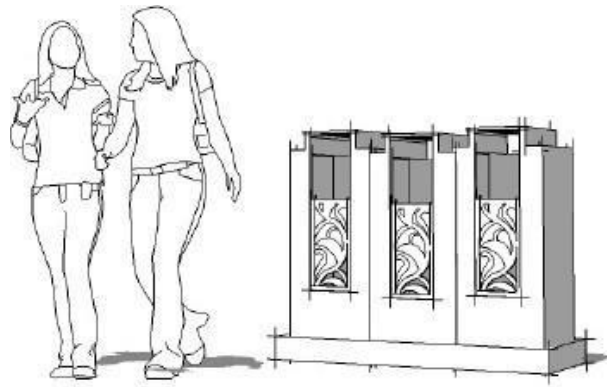


Gambar 2. 11 Contoh Pagar Penghalang Jalur Pedestrian

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

5) Tempat Sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

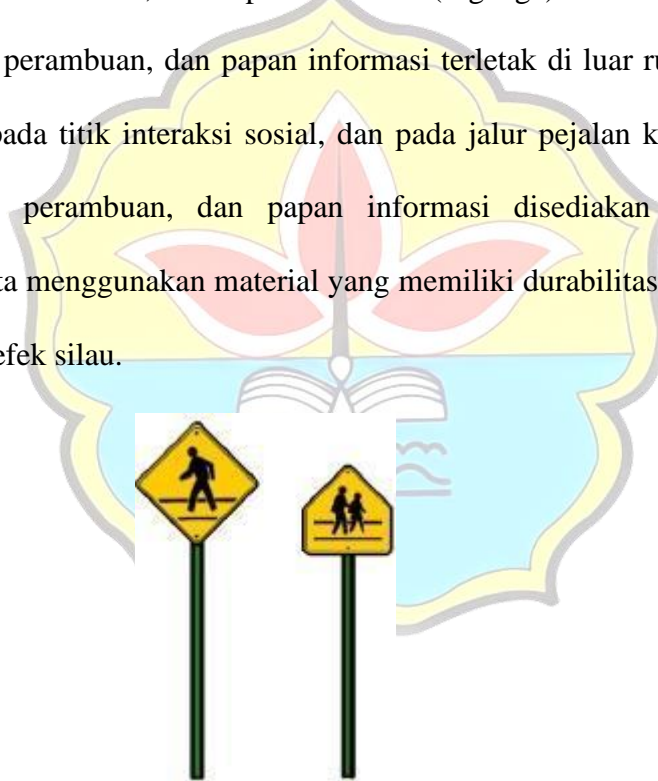


Gambar 2. 12Contoh Tempat Sampah Jalur Pedestrian

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

6) Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)

Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.



Gambar 2. 13Contoh Marka Perambuan Jalur Pedestrian

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

TABEL2. 5 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Jalur Hijau, Penyeberangan dan Perabot Ruas Pejalan Kaki

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Intrakasi
Penyebrangan	Harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk yang memiliki keterbatasan	Ruang pejalan kaki terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda	Jalur memiliki lebar yang nyaman (minimal 1,5 m) dan jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin	Ruang pejalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dan memiliki daya serap tinggi	Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun dan jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya	Jalur memiliki titik titik untuk dapat melakukan interajsu sosial lengkap dengan fasilitasnya
Jalur hijau	pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah	terletak antara jalur pejalan kaki dan kendaraan	memilkiki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurunan iklim mikro	memiliki vegetasi dekoratif yangmeningkatkan nilai estetika	vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki	vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial

Parabot jalan/perengkapan ruas pejalan kaki	Parabot ruang pejalan kaki terletak pada lokasi yang mudah di jangkau	terletak pada titik titik yang aman dari lalu lintas kendaraan	memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan dan tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki	desain dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik	terletak pada titik yang mudah untuk dicapai	terletak pada titik titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktivitas sosial kota
	Tata informasi harus dapat terlihat dengan mudah	terletak pada titik titik yang aman dari lalu tindakan vandalisme	tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki	desain dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik	terletak pada lokasi yang mudah untuk dilihat	tata informasi diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan.

	Ramp dan marka pejalan kaki berkebutuhan khusus , harus dapat digunakan oleh penyandang disabilitas dakam mencapai tujuan	ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dan sirkulasi kendaraan	memiliki derajat kemiringan yang sesuai setandar kenyamanan (7%)	memiliki penanda khusus berupa pagar pembataaas ataupun garis berwarna	terletak pada titik strategis pada arus pejalan kaki yang padat	ramp dan marka difabel mengarah pada titik interaksi sosial
--	---	---	--	--	---	---

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

TABEL2. 6Ketentuan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Aktivitas lain yang Diperbolehkan	Kriteria Persyaratan Pemanfaatan	Tipologi
Bersepeda	<ul style="list-style-type: none"> Lebar badan jalan tidak memungkinkan jalur bersepeda dikembangkan di badan jalan. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk bersepeda memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area bersepeda 1:1,5 	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan perdagangan/perkantoran (arcade) Jalur pejalan kaki di rth
	<ul style="list-style-type: none"> Pada umumnya kecepatan bersepeda adalah 10–20 kilometer/jam. Bila kecepatan minimum yang diinginkan melebihi 20 kilometer/jam, maka lebar jalur bersepeda dapat diperlebar 0.6 meter hingga 1.0 meter 	
	dengan tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki	
Intraksi Sosial	<ul style="list-style-type: none"> Tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki di atas tanah

	<ul style="list-style-type: none"> • Dilengkapi sarana penunjang terutama pada area yang ditetapkan sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan/perkantoran (arcade) • Jalur pejalan kaki di RTH
<p>Kegiatan Usaha</p> <p>Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan café atau restoran</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak bangunan ke area berdagang adalah 1,5 – 2,5 meter, agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki. • Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area berjualan memiliki lebar maksimal 3m Atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar berdagang 1:1,5 • Terdapat organisasi/lembaga yang mengelola keberadaan KUKF. • Terdapat organisasi/lembaga yang mengelola keberadaan KUKF. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki di sisi jalan (trotoar)
	<ul style="list-style-type: none"> • Pembagian waktu penggunaan jalur pejalan kaki untuk jenis KUKF tertentu, diperkenankan di luar waktu aktif gedung/bangunan di depannya. • Dapat menggunakan lahan privat. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak berada di sisi jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di sisi ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi. 	
Aktivitas Pameran di Ruang Terbuka	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area pameran memiliki lebar maksimal 3 meter atau, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area pameran 1:1,5. Dengan asumsi pengunjung pameran memanfaatkan separuh lebar jalur pejalan kaki yang ada. Mempertimbangkan keselamatan pengunjung. • Tidak berada di jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di ruas jalan dengan kecepatan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki di sisi jalan (trotoar)
Aktivitas Penyediaan Jalur Hijau (peneduh)	<ul style="list-style-type: none"> • Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. • Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sisi luar atau dalam prasarana pejalan kaki. • Di samping maupun di atas ruang bebas
Aktivitas Penyediaan Sarana Pejalan Kaki (perabot jalan) dan Jaringan Utilitas (tiang listrik,	<ul style="list-style-type: none"> • Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. • Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki • Dapat diparkir di jalur hijau 	<ul style="list-style-type: none"> • Sisi luar atau dalam prasarana pejalan kaki. • Di bawah maupun di atas ruang bebas prasarana pejalan kaki.

gardu,kabel,dll)		
------------------	--	--

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014



2.7 Pengertian Pejalan Kaki

Dalam UU N0 22 tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan diruang lalulintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis tranportasi non-kendaraan yang menyehatkan.

Menurut Giovanni (2014), berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi disuatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut Fruin (2014), berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan intraksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan cultural dilingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

Menurut Rusmawan (2014) mengemukakan bahwa, dalam hal berjalan termasuk juga didalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan serta tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki. Menurut Gideon (2013), Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lainnya terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi manusiawi.

Spreiregen (2013) menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3-4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik. Jarak 0,5 km merupakan jarak berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan

kaki.

2.8 Tujuan Kegiatan Berjalan kaki

Menurut Rubenstein (2013), tujuan kegiatan berjalan kaki dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi dari tempat kerja.
- b. Berjalan kaki untuk belanja dan tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak menyadari panjang perjalanan yang ditempuh karena daya tarik kawasan.
- c. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi, dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan santai. Untuk memwadahi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti : tempat berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya dan klengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga dan sebagainya.
- d. Terdapat beberapa katagori pejalan kaki, Menurut sarana perjalanannya :
- e. Kelompok pejalan kaki penuh yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda utama dan digunakan sepenuhnya dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga jarak yang ditempuh relatif besar.
- f. Kelompok pejalan kaki pemakai kendaraan umum yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan jalan kaki sebagai moda antara pada jalur-

jalur berikut :

- 1) Tempat asal ke tempat perhentian kendaraan umum.
 - 2) Pada jalur perpindahan rute kendaraan umum.
 - 3) Dalam terminal atau dalam setasiun
 - 4) Tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir bepergian.
- g. Kelompok pejalan kaki memakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi yaitu mereka yang menggunakan moda berjalan sebagai moda antara dari:
- 1) tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat perhentian kendaraan umum
 - 2) dalam terminal atau dalam stasiun
 - 3) tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir bepergian.
- h. Kelompok pejalan memakai kendaraan pribadi penuh yaitu mereka yang menggunakan atau memiliki kendaraan pribadi dan hanya menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadinya ke tempat akhir bepergian yang hanya dapat ditempuh dengan berjalan.

2.9 Jarak Berjalan Kaki

Menurut *unterman (2013)* terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu :

- a. Waktu : berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya : berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif singkat, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat

dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

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

c. Ketersediaan Kendaraan Bermotor : kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum dan 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 transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.

d. Pola Tata Guna Lahan : pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui dipusat 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.

2.10 Penelitian Relevan

TABEL2. 7 Penelitian Terdahulu

No	Nama & Tahun	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Reza Prasetya, Maria Immaculata , Ririk Winandari (2019)	Kenyamanan sirkulasi pendestrian di jalan Ahmad Yani Sukabumiber dasarkan persepsi pengunjung	Kuantitatif	Dari data penelitian, hasil analisis dan pembahasan dapat ditarik beberapa kesimpulan da fasilitas yang kurang lengkap dijalan pedestrian, yaitu Adanya ketidak nyamanan pengunjung terhadap fasilitas yang kurang lengkap di jalan pedestrian
2.	Fildzati Nazala, Damia, Fadhilla Tri Nugrahaini (2020)	Kualitas dan kenyamanan jalur pedestrian di penggal jalan Slamet Riyadi Surakarta	Kualitatif	Dari data penelitian, Hasil analisis dan pembahasan dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu : - Kurangnya kualitas jalur pedestrian - Ketidak beraturan letak fasilitas jalur pedestrian, - kurangnya kebersihan di jalur ped Estrian

3.	Selviana Indira, Wopari, Djoko Suwondono (2020)	Persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian dijalan Protokol Kota Semarang (jalan Pandananan)	Deskriptif Kuantitatif	Dari data penelitian, Hasil analisis dan pembahasan dapat ditarik beberapa kesimpulan :fasilitas pedestrian sudah memenuhi standar pedestrian di perkotaan - pada aspek ketidak nyamanan terdapatnya lahan pedestrian menjadi lahan parkir kendaraan
----	--	---	---------------------------	--

Sumber : Google 2022

2.11 Kerangka Berpikir Penelitian

Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki. Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi.

bertegur sapa dan sebagainya. Untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, rasa aman, selamat dan lancar, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, mengacu pada peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan

prasarana dan saranajaringan pejalan kaki di kawasan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi mengenai kondisi-kondisi yang terkait dengan aspek sarana prasarana dan pemanfaatan jalur pedestrian. Hadirnya evaluasi sarana dan prasarana serta pemanfaatan sarana dan prasarana terhadap kondisi faktual dapat dijadikan suatu usulan dan rekomendasi dalam hal peningkatan kualitas jalur pedestrian, baik itu secara sarana dan prasarana maupun pemanfaatannya pengguna jalur pedestrian

Pada observasi awal, Ditinjau pada pembangunan fisik untuk jalur pedestrian di jalan Sumatri Brojonegoro bagi pejalan kaki masih kurang memadai, hal ini terbukti ditemukannya para pejalan kaki yang masih berjalan di luar jalur pedestrian, terdapat kendaraan yang berparkir di jalur pedestrian, pengemudi ojek online yang menunggu penumpang di jalur pedestrian, selain itu kurangnya perhatian dan perawatan jalur pedestrian menimbulkan permasalahan – permasalahan di jalur pedestrian itu sendiri seperti banyaknya titik-titik jalur pedestrian yang harus diperbaiki, kurang luasnya jalur pedestrian sehingga tidak menampung volume dan aktifitas pejalan kaki, serta minimnya fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian. Tentunya hal ini berimbas pada efektifitas kegunaan pedestrian itu sendiri. Dengan adanya evaluasi yang meninjau sarana meningkatkan kualitas prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian sehingga, rasa aman, selamat dan lancar.

2.12 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode ini menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

Penelitian deskriptif hanyalah memaparkan situasi atau peristiwa penelitian. Tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis, atau membuat prediksi.

2.13 Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan sample pada penelitian ini adalah *Simple Random Sampling*. *Simple Random Sampling* atau Sampling Acak Sederhana adalah apabila peneliti mengambil sample dengan melakukan lotre terhadap semua populasi. Semua subjek yang termasuk kedalam populasi mempunyai hak untuk dijadikan anggota sample.

Populasi

Populasi merupakan obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini menggunakan populasi terbatas (*accessible population*), alasan menggunakan populasi terbatas untuk kepentingan praktis suatu penelitian dan memudahkan peneliti dalam mengakses keberadaan populasi. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 100 orang.

Sampel

Sampel dalam penelitian ini bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Rumus untuk menghitung ukuran sampel menurut Rumus Slovin sebagai berikut:

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

Keterangan :

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Persen kelonggaran ketidak telitian karena kesalahan pengambilan sampel yang di dapat dari hasil survei lapangan dan di ambil persen kelonggaran ketidak telitian sebesar 5% Jika jumlah populasi 100 orang dengan kesalahan 5%, maka jumlah sampel yang diperoleh yaitu 80 orang.

Wawancara

Pengumpulan data dengan wawancara merupakan cara-cara dalam memperoleh data untuk memecahkan masalah dengan mengumpulkan pendapat responden dalam peneltian.

a. Definisi Konseptual

1) Evaluasi jalur pedestrian adalah proses pemberian nilai dari suatu informasi mengenai jalur pedestrian dalam kota atau wilayah perkotaan berupa sarana prasarana serta pemanfaatannya sehingga dapat untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan.

2) Kepadatan volume jalur pedestrian merupakan suatu jalur pejalan kaki baik dikawasan jalan skunder maupun jalan primer, luas jalur pejalan kaki yang tidak sebanding dengan volume pejalan kaki di suatu kawasan tersebut. Kepadatan volume pejalan kaki ini terkait dengan jumlah volume pejalan kaki dan lebar jalur pedestrian.

b. Definisi Operasional

1) Evaluasi jalur pedestrian yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasana jalur pedestrian di kawasan perkotaan dan perdagangan yang dianalisis berdasarkan kriteria standar jalur pedestrian berdasarkan peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Adapun beberapa indikator dalam mendukung penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Sarana prasana jalur pedestrian
- b) Pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian

Penyebaran pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini merupakan jenis wawancara. Bentuk wawancara yang disusun menggunakan Skala *Likert*. Skala *Likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok tentang kejadian atau gejala sosial.

Pada penelitian ini, skala *Likert* yang digunakan hanya 4 opsi diantaranya Sangat Setuju, Setuju, Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju. Alasan peneliti tidak menggunakan opsi Tidak Punya Pendapat karena tidak sesuai dengan kondisi lapangan.

TABEL 2. 8 Pernyataan Penilaian Wawancara

Opsi	Angka
SS (Sangat Setuju)	4
S (Setuju)	3
TS (Tidak Setuju)	2
STS (Sangat Tidak Setuju)	1

Sumber : Arikunto, 2013

Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Teknik pengumpulan data ini menggunakan teknik observasi terstruktur yaitu observasi yang telah dirancang secara sistematis, tentang apa yang akan diamati, kapan dan di mana tempatnya akan didapatkan hasil pengamatan berupa persentase nilai dari tiap subindikator dengan bentuk pernyataan hasil berupa bobot penilaian, berikut pernyataan bobot penilaian untuk observasi di jalur pedestrian jl. Sumatri Brojonegoro :

TABEL2. 9Pernyataan Penilaian Observasi

Opsi	Angka
Sesuai Standar	3
Kurang Sesuai Standar	2
Tidak Sesuai Standar	1
Tidak Ada	0

Sumber : Arikunto, 2013

Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dalam penelitian ini menggunakan dokumen berupa gambar yaitu dokumen yang isinya dapat berbentuk foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen gambar yang akan digunakan adalah foto-foto kondisi jalur pedestrian, sarana dan prasarana jalur pedestrian dan pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jln. Sumatri Brojonegoro.

2.13 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk

solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Pada penelitian ini terdapat analisis pengamatan sebagai berikut:

2.13.1 Analisis Wawancara

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif yaitu berupa angka-angka yang telah didapat dari wawancara dan ditabulasi dengan menggunakan nilai presentase (%). Setiap butir pertanyaan wawancara akan dianalisis dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{n}{N} \times 100 \%$$

Keterangan:

P = Angka Presentase

n = Nilai yang diperoleh responden

N = Jumlah nilai maksimal responden

Hasil analisis deskriptif persentase diinterpretasikan dengan tabel kriteria deskriptif persentase, kemudian ditafsirkan dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Taraf persentase yang digunakan untuk menafsirkan pendapat pengunjung di jalur pedestrian di Jln. Sumatri Brojonegoro adalah sebagai berikut:

TABEL2. 10Kategori Penilaian Wawancara

Nilai	Kategori
76% - 100%	Sangat Setuju
51% - 75%	Setuju
26% - 50%	Tidak Setuju
< 25 %	Sangat Tidak Setuju

Sumber: Sugiyono, 2014

2.13.2 Analisis Observasi

Kesesuaian jalur pedestrian ditentukan berdasarkan kumulatif skor klasifikasi dari setiap komponen. Komponen yang tergolong sesuai dengan standar ideal yang telah ditentukan mendapat skor 3, komponen yang kurang sesuai dengan standar ideal mendapat skor 2, komponen yang tidak sesuai sama sekali mendapat skor 1, dan yang sama sekali tidak terdapat dalam komponen mendapat skor 0. Berikut rumus yang digunakan dalam penilaian pengamatan:

$$P = \frac{k}{K} \times 100 \%$$

Keterangan:

P = Angka Presentase

k = Nilai yang diperoleh komponen

K = Jumlah nilai maksimal komponen

Hasil analisis deskriptif persentase diinterpretasikan dengan tabel kriteria deskriptif persentase, kemudian ditafsirkan dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Taraf persentase yang digunakan untuk menafsirkan pendapat pengunjung di jalur pedestrian di Jln. Sumatri Brojonegoro adalah sebagai berikut:

Tabel 2.11.

TABEL2. 11Kategori Penilaian Observasi

Nilai	Kategori
76% - 100%	Sangat Sesuai
51% - 75%	Sesuai
26% - 50%	Tidak Sesuai
< 25 %	Sangat Tidak Sesuai

Sumber: Sugiyono, 2014

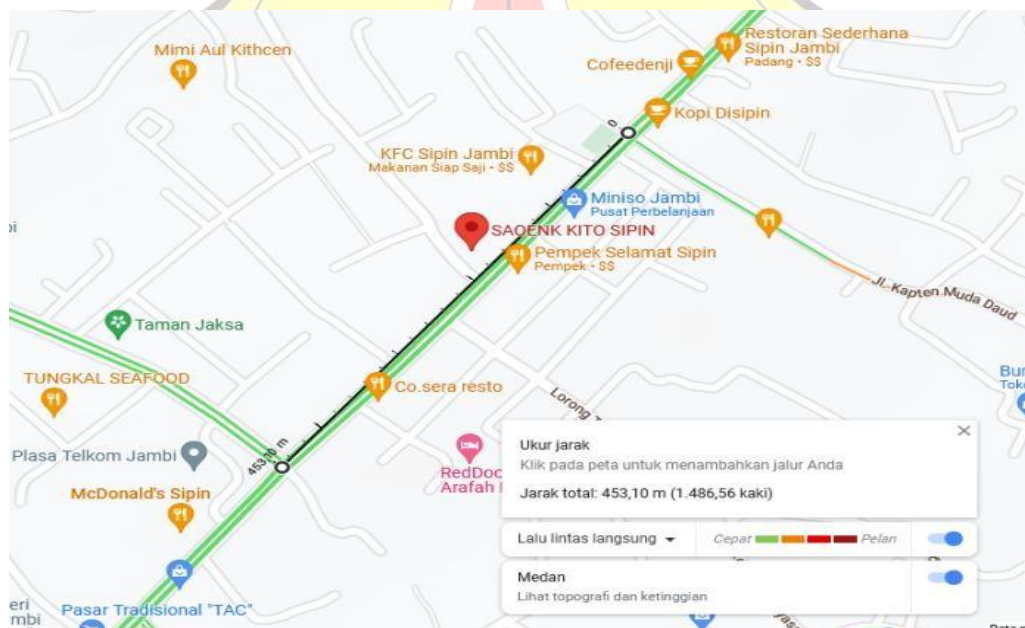
BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Tempat dan Waktu Penelitian

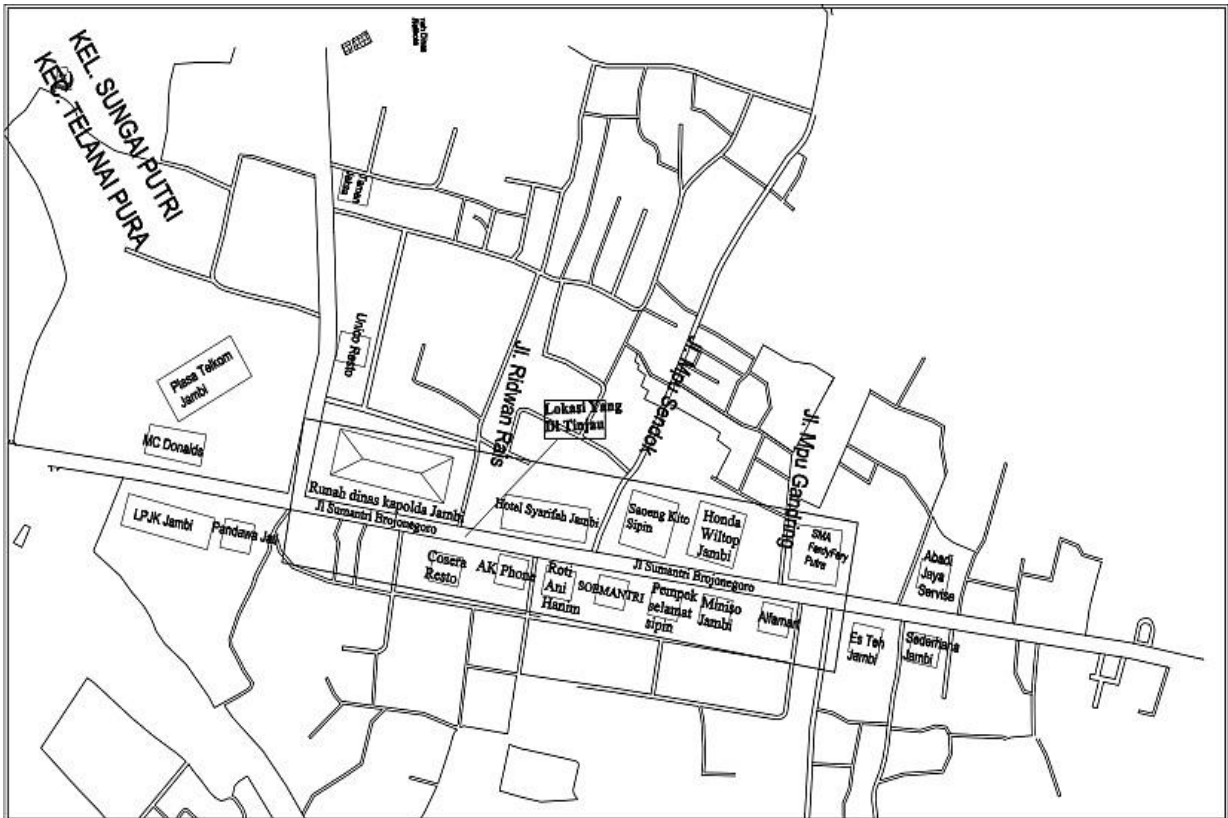
3.1.1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jln. Sumatri Brojonegoro mulai dari Persimpangan Jl Prof.Dr. Sri Sudewi Maschun Sopyan sampai Simpang Jl.Kapten Muda Daud (Depan SMA Ferdy Fery Putra) Gambar 3.1. dimana banyaknya aktivitas pejalan kaki dan banyak nya aktifitas penyalahgunaan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian dikawasan ini sehingga perlu diadakannya evaluasi dikawasan ini.



Gambar 3. 1Lokasi Penelitian (Jln. Sumatri Brojonegoro)

Sumber: Hasil evaluasi Google Maps 2022



Gambar 3. 2Sketsa lokasi Penelitian

Sumber: Analisa Penulis 2022

3.1.2. Waktu Penelitian

Waktu pengamatan dilakukan mulai Juni 2022 s/d Juli 2022 waktu penelitian dibagi menjadi 3 yaitu pada saat pagi jam 07.00-09.00, siang jam 12.00-14.00 dan sore hari jam 17.00-19.00, pada saat hari kerja dimana banyak terjadinya pergeseran didalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini penting untuk mengetahui aktifitas, fungsi jalur pedestrian dan melihat efektifitas bagi pengguna jalur pedestrian. Penelitian dilakukan pada hari kerja. Penentuan waktu penelitian dipilih berdasarkan berlangsungnya aktifitas lain yang bukan pejalan kaki.

3.2. Teknik Pengumpulan data

Pengumpulan data merupakan cara-cara memperoleh data untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian. Informasi atau data-data yang

diperlukan untuk membuat laporan ini dikumpulkan dengan metode sebagai berikut :

- a. Survei Lokasi
- b. Wawancara dengan para responden.
- c. Observasi atau pengamatan langsung dilapangan.
- d. Dokumentasi atau foto-foto dilapangan.
- e. Data kepustakaan, referensi atau buku literatur yang berkaitan dengan Standar jalur pedestrian.

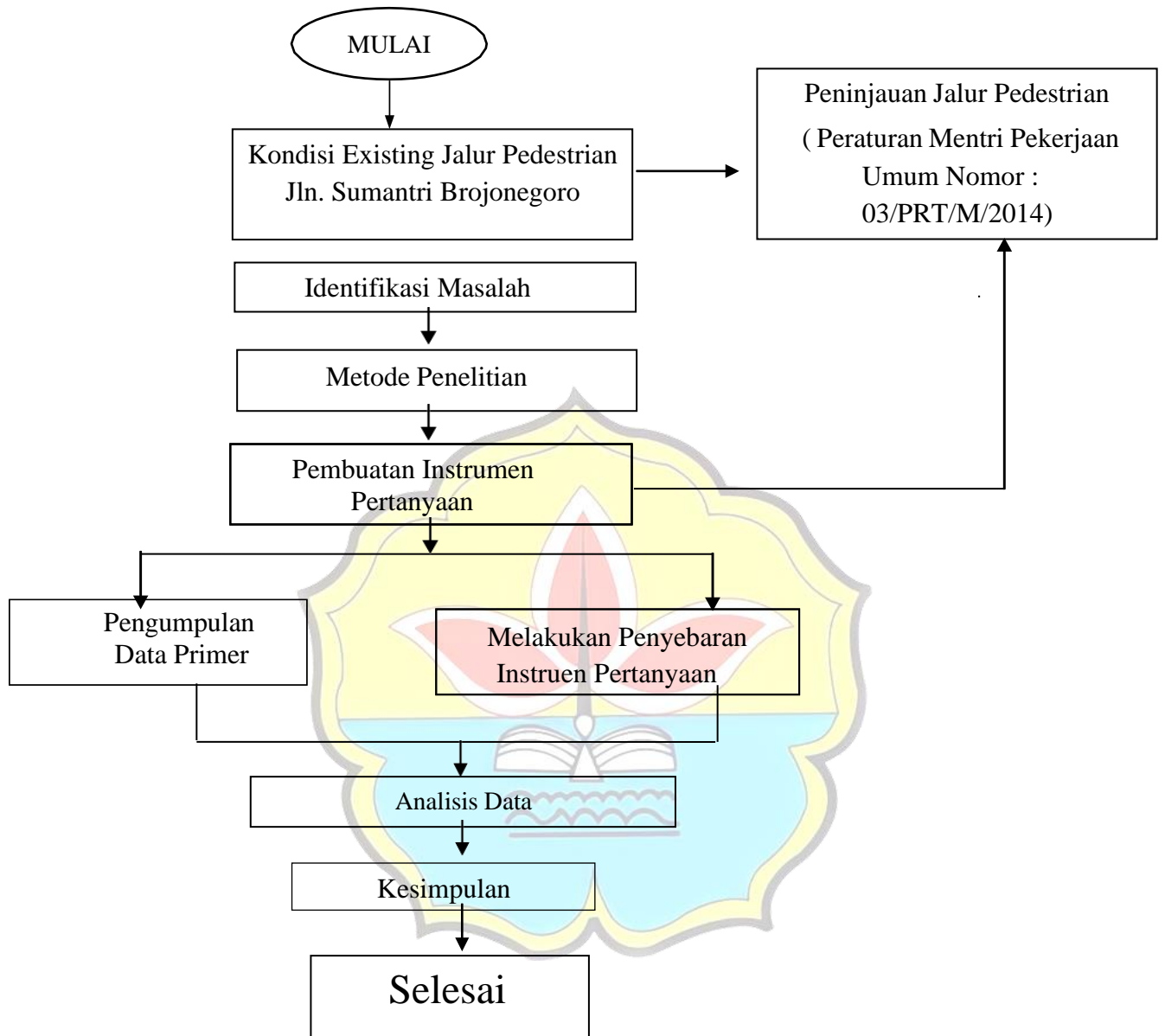


Tabel 3. 1 Instrumen Penelitian

Indikator	Sub Indikator	Jumlah Unit	
Sarana prasarana jalur pedestrian	1. Permukaan jalur pedestrian	1	
	2. Jalur hijau	32	
	3. Lampu penerangan	11	
	4. Pagar Pengaman antar lorong	17	
	5. Tempat sampah	5	
	6. Marka, Perambuandan papan informasi	17	
	7. Tempat duduk.	39	
	8. Lampu hias	10	
	9. Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik (<i>difabel</i>)	1	
	10. Jalur Khusus Pejalan Kaki	1	
	11. Interaksi Sosial	1	
	Pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian	12. Ruang Bersepeda	1
		13. Aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam)	21
Jumlah :		147 Unit	

Sumber : Hasil Survei Penelitian 2022

3.3. Diagram Alur Penelitian



Gambar 3.3. Diagram Alur Penelitian

BAB IV

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian.

Dengan dilakukannya observasi, penyebaran pertanyaan wawancara dan dokumentasi kepada pengguna jalur pedestrian di Jl. Sumatri Brojonegoro Kota Jambi ,maka peneliti dapat mengetahui berbagai data yang terkait sebagai berikut

4.1.1. Deskripsi Wilayah Penelitian.



Jalur Pedestrian berlokasi di Jl. Sumatri Brojonegoro Kota Jambi, Jalur Pedestrian yang saya tinjau ini secara keseluruhan memiliki panjang 453 M dan lebar jalur pedestrian 5,70 Meter dan lebar keseluruhan Pada Jalan sumantri Brojonegoro 28,7 Meter. Sepanjang jalur pedestrian ini terdapat ruko,hotel, perkantoran,Rumah Dinas, Restoran dan pusat pelayanan . Jalur pedestrian ini cukup strategis namun masih terdapat kendala yang dirasakan para pejalan kaki antara lain minimnya ketersediaan sarana prasarana jalur pedesrian, dan penyalahgunaan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian. Terdapat Beberapa angkutan umum yang melintas Jl. Sumatri Brojonegoro antara lain seperti Gocar, Grabcar, Maxim, Ojek Pangkalan, Gojek, Dan Grab Jalan Jl. Sumatri Brojonegoro juga bisa dilalui kendaraan pribadi.

4.1.2. Data Kelengkapan Sarana Prasaran Jalur Pedestrian di Jl Sumantri Brojonegoro

Berdasarkan peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, terdapat beberapa sarana prasarana

seharusnya dimiliki oleh jalur pedestrian, antara lain :

Tabel 4. 1 Kelengkapan Sarana Perasarana Jalur pedestrian di Sumantri Brojonegoro Jambi

Setandar	Ketersediaan	Kondisi Aktual
<p>Permukaan jalur pedestrian (Tidak licin, tidak ada genangan air, matrial paving meliputi :Beton batubata,Aspal Dan,pemilihan ukuran ,pola,warna</p>	<p>Ada</p>	<p>Permukaan jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi ,Kondisi Permukaan Jalur aman Dan Nyaman</p>  <p>Gambar 4. 1 Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian Sumber : Survei 2022</p>
<p>Jalur hijau (Jalur hijau di tempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh)</p>	<p>Ada</p>	<p>Jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi , terdapat beberapa Tanaman Yang Dapat Meneduhkan Pengguna Jalur Pedestarin Yang membuat lebih nyaman</p>  <p>Gambar 4. 2Tampak Jalur hijau Pedestrian Sumber : Survei 2022</p>

<p>Lampu penerangan(Lampu penerangan terletak pada ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 M , Lampu penerangan di buat dengan tinggi maksimal 4M)</p>	<p>Ada</p>	<p>Jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi , Terdapat beberapa Lampu Penerangan Namun masih kurang nya jumlah Lampu penerangan di beberapa titik yang mengakibatkan kurang optimal nya penerangan pada malam hari</p>  <p>Gambar 4. 3 Tampak lampu penerangan di jalur pedestarian Sumber : Survei 2022</p>
<p>Pagar pengaman (Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan ,pagar pengaman di buat dengan tinggi 0,9M</p>	<p>Ada</p>	<p>Pagar Pengaman , namun ada beberapa Pagar pengaman Yang di letakaan pada batas batas Lorong Dan Terdapat Beberapa Bola Bola Beton Yang Di jadikan Pembatas Jalur Pejalan Kaki Dengan Jalan raya</p>  <p>Gambar 4. 4 Tampak Pagar Pengaman (Pembatas) Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>
<p>Tempat duduk (Tempat duduk terletak di luar ruang bebas pejalan kaki dengan jarak antar tempat</p>		<p>Pada jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Tempat duduk Sudah Tersedia dengan cukup banyak yang membuat</p>

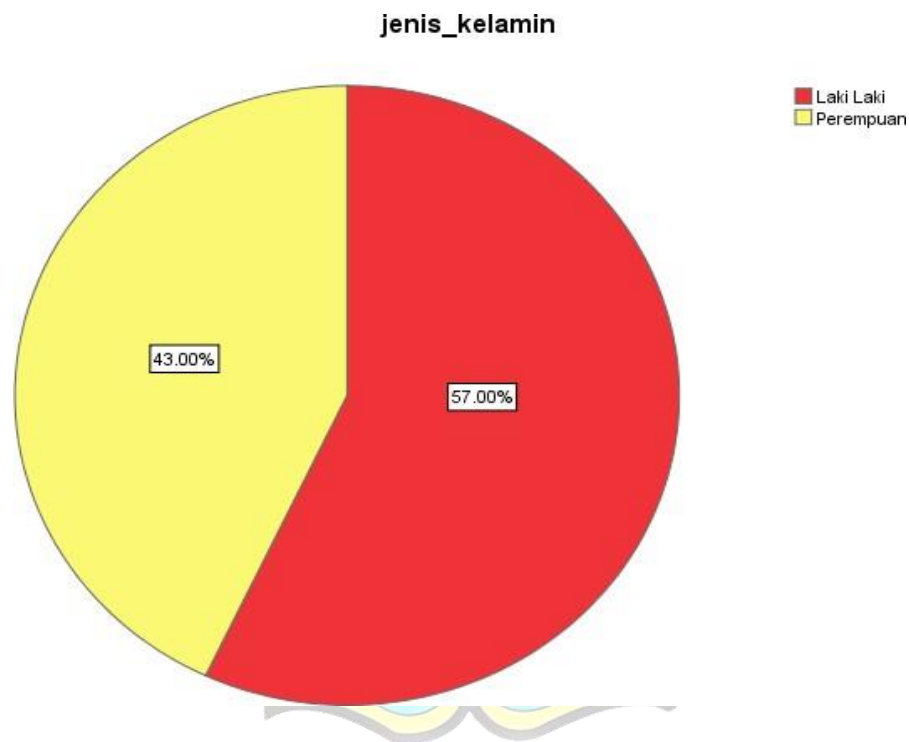
<p>duduk 10M , Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5M Dan panjang 1,5M</p>	<p>Ada</p>	<p>pengguna lahan pedestrian lebih nyaman saat beristirahat</p>  <p>Gambar 4. 5 Tampak Tempat Duduk Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>
<p>Tempat sampah (Tempat sampah terletak di luar ruang bebas pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah ,yaitu 20 M , tempat sampah di buat dengann dimensi sesuai kebutuhan , Serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi</p>	<p>Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Sudah Tersedia nya tempat Sampah Dan Di bagi menjaadi Bagian Sampaah organik Dan non organik YangBisa membuat Pengguna Lebih merasa bersih karna ada nya tempat sampah</p>  <p>Gambar 4. 6 Tampak Tempat Sampah (Organik dan Anorganik) Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>
<p>Marka Perambuan dan Papan Informasi (Teletak di luar ruangbebas dari pejalan kaki , pada titik interaksi sosial,Dan Jalur pejalan kaki dengan arus</p>	<p>Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Rambu atau marka pemberitahuan sudah tersdia namun masih minima jumlah Plank Infoormasi Yang bisa membuat penggunaha jalur</p>

<p>Padat marka,Perambuan,Dan papan informasi di sediakan sesuai dengan kebutuhan</p>		<p>pedestaian bingung`</p>  <p>Gambar 4. 7 Tampak Salah satu marka Rambu di Jalur Pedestarian Sumantru Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>
<p>Halte/Shelter dan Lapak tunggu (Terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte 300M</p>	<p>Tidak Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, halte/shelter tidak tersedia dikarenakan tidak ada nya rute perjalanan bus yang melewati jalan sumantri brojonegoro</p>
<p>Jarak Minimum Jalur pejalan Kaki dengan bangunan setidaknya berjarak 0,75cm dari jarak sisi gedung</p>	<p>Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi,Jalur pejalan Kaki terdapat beberapa yang menempel dengan pagar rumah warga atau bangunan lain nya</p>  <p>Gambar 4. 8 Tampak Pagar Rumah yang menempel dengan Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>

<p>Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan Fisik (Difabelitas),(Jalur pejalan kaki Memiliki Lebar minimum 1,5 M dan luas minimum 2,25M²,Permukaan Jalan tidak licin,Alinemen Jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain : menggunakan material khusus</p>	<p>Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Jalur khusus difabel tersedia Namun Ukurannya belum memenuhi standar ,Kondisi Jalur Pejalan kaki difabelitas cukup baik dan masih mudan untuk di pakai oleh pengguna nya</p>  <p>Gambar 4. 9 Tampak Jalur difabel di Jalur Pedestarian Sumantrui Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>
<p>Lebar Jalur Pedestrian (Lebar Minimum 1,5M) dan luas minimum 2,25m²</p>	<p>Ada</p>	<p>Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jamb Memiliki lebar 4m dan Sudah Cukup Lebar untuk Membuat pengguna nyaman sehingga tidak ada nya desakan desakan</p>  <p>Gambar 4. 10 Tampak Lebar Jalur Pedestarian Sumantri Brojonegoro Jambi Sumber : Survei 2022</p>

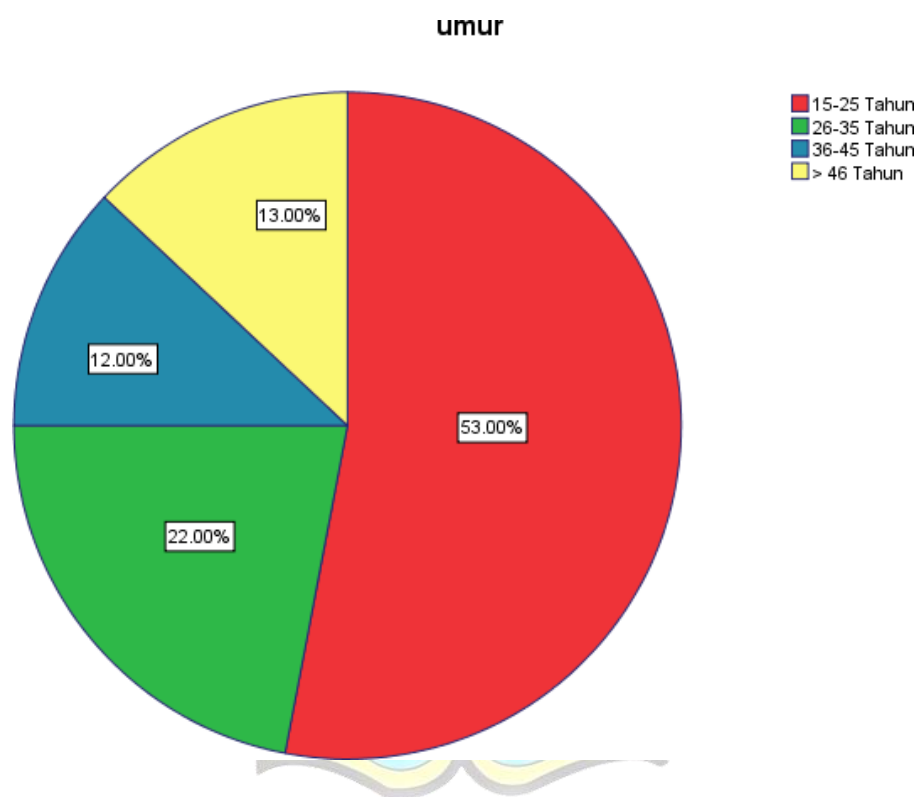
4.1.3. Perolehan Data Wawancara

Berikut ini paparan data responden pengguna jalur pedestrian di Jl. Sumatri Brojonegoro Kota Jambi yang peneliti dapatkan diantaranya : data mengenai jenis kelamin, usia, Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian, frekuensi jarak menggunakan jalur pedestrian. Responden yang di pakai sebanyak 100 orang



Gambar 4. 11 Grafik Jenis Kelamin Responden
Sumber : Survei : Agustus 2022(SPSS V17)

Berdasarkan grafik diatas menunjukkan bahwa dari 100 orang responden, yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 57 orang responden (57%) sedangkan yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 43 orang responden (43%). Demikian dapat dilihat bahwa responden pada penelitian ini umumnya adalah berjenis kelamin laki-laki.



Gambar 4. 12 Grafik Usia Responden Pengguna Jalur Pedestrian

Sumber : Survei Agustus 2022 (SPSS V17)

Yaitu sebanyak 53 orang responden (53%) yang berusia 15-25 tahun, sebanyak 22 orang responden (22%) yang berusia 26-35 tahun, sebanyak 12 orang responden (12%) yang berusia 36-45 tahun, dan sebanyak 13 orang responden (13%) berusia >46 tahun. Dari data diatas pada umumnya responden yang paling banyak menggunakan jalur pedestrian berusia 15-25 tahun.



Gambar 4. 13 Grafik Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian

Sumber : Survei Agustus 2022 (SPSS V17)

Pilihan tujuan utama pengguna jalur pedestrian, sebanyak 41 orang responden (41%) menyatakan tujuan mengguna jalur pedestrian Sebagai Tempat kumpul dan rekreasi, sebanyak 26 orang responden (26%) menyatakan tujuan menggunakan jalur pedestrian Sebagai Tempat beraktifitas lain seperti menunggu penumpang dan lain nya , sebanyak 17 orang responden (17%) menyatakan tujuan menggunakan jalur pedestrian menunggu jemputan atau kendaraan umum, sebanyak 9 orang responden (9%) menyatakan tujuan utama menggunakan jalur pedestrian Berjalan dari tempat tinggal meunuju tempat perbelanjaaan sebanyak 7 orang responden (7%), Dari data diatas, tujuan utama menggunakan jalur pedestrian adalah Sebagai Tempat Kumpul/Rekreasi Berikut ini adalah pemaparan pendapat responden pengguna jalur pedestrian Jl. Sumantri Brojorongoro yang

peneliti dapatkan, hasil kuisisioner disajikan pada tabel 4.2. peneliti dapatkan, hasil kuisisioner disajikan pada tabel 4.2

Tabel 4. 2 Hasil Pendapat Responden Pengguna Jalur Pedestrian

No	Komponen	Sangat sesuai (4)	sesuai (3)	Tidak sesuai (2)	Sangat Tidak sesuai (1)	Nilai Yang Diperoleh	Nilai Maksimal Komponen	Presentase (%)
A. Pertanyaan Sarana dan prasarana								
1	Apakah permukaan jalur pedestrian sudah layak untuk jalur pedestrian	8	88	3	0	302	400	75,5%
2	bagaimana jalur hijau di jalur pedestrian sudah layak (dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh)	7	19	56	12	209	400	52,3%
3	Apakah lampu penerangan jalur pedestrian sudah cukup menurut anda	13	63	22	2	287	400	71,8%
4	Bagaimana menurut anda apa perlu di tambah pagar pengaman buat pejalan kaki di jalur pedestrian	19	63	11	0	287	400	71,8%
5	Apakah tempat sampah sudah layak di jalur pedestrian	2	52	39	5	247	400	61,8%
6	Apakah marka perambuan dan papan informasi sudah sesuai dengan kebutuhan di jalur pedestrian saat ini	5	57	33	5	262	400	65,5%
7	Bagaimana menurut anda tempat duduk sudah layak dan membantu pengguna pedestrian	4	64	28	4	268	400	67,0%

8	Apakah lampuhiasnya sudah cukup menurut anda di jalur pedestrian	4	45	34	9	228	400	57,0%
9	Bagaimana menurut anda apa untuk ruang pejalan kaki yang mengalami fisik (difabel) sudah layak	4	23	36	9	166	400	41,5%
B. Pertanyaan Pemanfaatan jalur pedestrian								
1	Apakah jalur khusus pejalan kaki sudah digunakan dengan baik	9	87	1	3	302	400	76%
2	Apakah jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang menunggu kendaraan	8	25	37	30	211	400	53%
3	Apakah jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersosialisasi	6	36	14	6	166	400	42%
4	Apakah jalur pedestrian boleh digunakan menjaadi ruang besepeada	1	30	39	30	202	400	51%
5	Apakah jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan jaringan utilitas (pemasangan label listrik , tiang listrik , gardu , dan air pdam)	9	28	29	34	212	400	53%

Keterangan : 1= Sangat tidak sesuai

2= Tidak Sesuai

3= Sesuai

4= Sangat Sesuai

4.2 Pembahasan.

Berikut ini akan dipaparkan hasil evaluasi mengenai kondisi aktual jalur

pedestrian di Jl. Sumantri brojonegoro , adapun beberapa indikator dari penelitian jalur pedestrian adalah saran prasarana jalur pedestrian, dan aktivitas pemanfaatan jalur pedestrian berdasarkan peraturan menteri Pekerjaan umum No:03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian di kawasan perkotaan hasil pengamatan.

4.2.1 Evaluasi Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.

Keadaan ditinjau dari segi sarana prasarana jalur pedestrian, detail penilaian yang telah dilakukan terhadap kualitas jalur pedestrian ini disajikan pada tabel 4.3 dan tabel 4.4

Tabel 4. 3 Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

komponen	standar ideal	kondisi aktual	Bobot
Permukaan jalur pedestrian	Permukaannya harus rata , stabil , kuat , berstruktur halus tetapi tidak licin dan berwarna .	Permukaan jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi ,Kondisi Permukaan Jalur Pedestarian rata ,aman Dan Nyaman	3
Jalur hijau dan tanaman peneduh	Jalur hijau di tempatkan diluar jalur pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh .	Jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi , terdapat beberapa Tanaman Yang Dapat Meneduhkan Pengguna Jalur Pedestarin Yang membuat lebih nyaman pengguna pedestrian karna tidak terlindungi oleh panas matahari saat siang hari	2

	<p>tanamanan yang ditanam pada jalur pedestrian memiliki kriteria sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> -memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca -bermasa daun padat -jenis dan bentuk pohon berupa pohon angsana , akasia besar , bougenville ,dan teh-tehan pangkas . 	<p>tanaman yang ditanam adalah tanaman hias dan tanaman peneduh seperti pohon kamboja dan pohon akasia sehinggah pada saat siang hari masih cukup panas sehinggah kurang efektif berjalan pada siang hari .</p>	2
Lampu penerangan	<p>Lampu tingkat rendah , yaitu ketinggian dibawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah lampu jalur pedestrian yaitu ketinggian lampu yaitu 3-5 meter , lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter .</p>	<p>Jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi , Terdapat beberapa Lampu Penerangan Namun masih kurangnya jumlah Lampu penerangan di beberapa titik yang mengakibatkan kurangnya penerangan pada malam hari dan masih di bantu penerangan oleh lampu jalan dan lampu toko</p>	2
Pagar penghalang	<p>Pagar pengaman terletak di luar jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan</p>	<p>Pada jalur pedestrian Jalan Sumantri Brojonegoro Pagar pengaman sudah tersedia dan di tempatkan pada tempat yang memerlukan perlindungan</p>	3

	Pagar pengaman di buat dengan tinggi 0,9 meter , serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan , seperti metal beton .	Pada jalur pedestrian Jalan Sumantri Brojonegoro Pagar pengaman Terbuat Dari material Beton dengan tinggi sesuai setandar dan terdapat beberapa Pagar pengaman yang Berbentuk seperti bola yang sekaligus menjadi nilai estetika tersendiri	3
	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat smpah yaitu 20 meter	Pada jalur pedestrian Jalan Sumantri Brojonegoro Tempat sampah sudah mencukupi di antara jarak 20 m sudah tersedia tempat sampah	3
Tempat sampah	Tempat sampah di buat dengan dimensi sesuai kebutuhan,serta,mengg unakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak .	Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, tempat Sampah sudah Di bagi menjaadi Bagian Sampaah organik Dan non organik Yang Bisa membuat Pendaur ulangan lebih muda dan material yang terbuat menggunakan material Besi	3
Marka , perambuan dan papan informasi	Marka , perambuan , dan papan informasi terletak di luar ruang jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial , dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat .	Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro KotaJambi,Marka perambuanyang ada di lapngan sudah memadai dengan ditempatkan sesuai fungsi nya	3

	Papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan , serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.	Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, papan perambuan yang ada dilokasi sudah sesuai dan bahan material nya kondisi baik	3
	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter	Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Tempat duduk sudah tersedia dengan cukup banyak namun jarak antar tempat duduk tidak lah sama 10 m	2
Tempat duduk	Tempat duduk di buat dengan dimensi lebar 04-05 meter dan panjang 1,5 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilits tinggi seperti metal dan beton cetak.	Pada jalur pedestrian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Tempat duduk Memiliki material tulangan Besi dan menggunakan lapisan kayu sebagai alas Tempat duduk	3
Jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan	Jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter dari jarak sisi gedung . Jalur bagian depandapat ditingkatkan untuk memberikan kesempatan untuk ruang tambahan bagi pembukaan pintu atau kedai kopi disisi jalan , serta kegiatan lainnya .	Pada jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi,Jalur pejalan Kaki terdapat beberapa yang menempel dengan pagar rumah warga atau bangunan lain nya dan beberapa tempat tidak mempunyai lahan parkir sehingga permukaan jalur pedestarian menjadi lahan parkir toko tsb	1
Ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan (difabel)	Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 dan luas minimum 2,25 m ²	Pada jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi Lebar jalur difabel hanya memiliki lebar 30 cm	1

	<p>alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kakiantara lain melalui penggunaan material khusus , menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang , tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan , dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar , permukaan tidak licin .</p>	<p>Pada jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jambi, Jalur khusus difabel memiliki petunjuk yang menggunakan material keramik khusus , kelandaian permukaan beragam dan ada nya beberapa pengahaln pada jalur difabel yng menimbulkan ada nya tikungan yang membuat pengguna jalur difabel kurang nyaman</p>	1
Lebar jalur pedestrian	<p>Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 dan luas minimum 2,25 m² ,kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia . Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 4,5 45 cm untuk tebal tubuh sebagian sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya .</p>	<p>Pada jalur pedestarian di jalan sumantri brojonegoro Kota Jamb Memiliki lebar 7,68m dan lebar jalur pejalan kaki 4m Sudah Cukup Lebar untuk Membuat pengguna nyaman sehingga tidak ada nya desak desakan</p>	3

Keterangan : 0= tidak ada,

1=tidak sesuai standar,

2=kurang sesuai standar,

3=sesuai standar

Tabel 4. 4 Persentase Hasil Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

N O		Penilaian				nilai yang diperol eh	nilai maks imal kompo nen	Presen tase
		sesuai standa r	kurang sesuai standar	tidak sesuai standar	tidak ada			
1	Permukaan jalur pedestrian	1	0	0	0	3	3	100%
2	Jalur hijau dan tanaman peneduh	0	2	0	0	4	6	67%
3	Lampu penerangan	0	1	0	0	2	3	67%
4	Pagar penghalang	2	0	0	0	6	6	100%
5	Tempat sampah	2	0	0	0	6	6	100%
6	Marka , Perambuan dan papan informasi	2	0	0	0	6	6	100%
7	Tempat Duduk	1	1	0	0	5	6	83%
8	Jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan	0	0	1	0	1	3	33%
9	Ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik (difabel)	0	0	2	0	2	6	33%
Keseluruhan Kelengkapan		9	4	3	0	35	45	78%

Persentase = (Nilai yang diperoleh komponen / Nilai maks komponen) x 100%

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat hasil penelitian saran prasarana

jalur pedestrian, bahwa secara keseluruhan sarana prasarana masuk dalam kategori sangat sesuai dengan nilai 78%. Untuk penilaian terhadap permukaan jalur pedestrian memiliki nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Untuk penilaian jalur hijau dan tanaman peneduh memiliki nilai sebesar 67% (sesuai). Untuk lampu penerangan memiliki nilai sebesar 67% (sesuai). Untuk penilaian pagar penghalang mendapatkan nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Untuk penilaian tempat sampah memiliki nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Untuk penilaian marka perambuan dan papan informasi mendapatkan nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Untuk penilaian tempat duduk mendapatkan nilai sebesar 83% (sangat sesuai). Untuk penilaian jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik (*difabel*) mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian lebar jalur pedestrian mendapatkan nilai sebesar 100% (sangat sesuai)

4.2.2 Evaluasi Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian Jl. Sumantri brojonegoro Jambi

Kondisi ini ditinjau dari segi pemanfaatan sarana prasarana di jalur pedestrian, detail penilaian yang telah dilakukan terhadap pemanfaatan di jalur pedestrian ini disajikan pada tabel 4.6 dan tabel 4.7

Tabel 4. 5 Penilaian Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

komponen	standar ideal	kondisi aktual	Bobot
Jalur khusus pejalan kaki	Jalur pedestrian seharusnya fungsi utamanya untuk berjalan kaki, tidak ada aktifitas atau kegiatan yang menghambat pejalan kaki.	Jalur pedestrian di jalan sumatri brojonrgoro kota jambi banyak di salah gunakan penggunaanya seperti menjadi lahan parkir dan sebagai tempat berjualan yang mengakibatkan kurang nyaman nya jalur peestarian	1
Intraksi sosial	Tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki dan dilengkapi sarana penunjang terutama pada area yang di tetapkan sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki.	Banyaknya intraksi sosial jalur pedestrian ini seperti berkumpul sama teman - taeman dan menunggu penumpang bagi ojek online yang menggunakan tempat duduk sebagai sarana penggunaan	3
Ruang bersepeda	Memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk bersepeda pada umumnya kecepatan bersepeda adalah 10-20kilometer/Jam dan tidak mengganggu jalur pejalan kaki	Lebar jalur pedestrian 7,68 M dimana 1 m nya di gunakan sebagai jalur sepedaa	1
	Sirkulasi pejalan kaki jika lebar badan jalan tidak memungkinkan jalur bersepeda dikembangkan di badan jalan, memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area bersepeda 1 : 1,5	Jalur sepeda pada pedestrian sumantri brojonegoro tersedia namun masih terdapat penyalah gunaan jalur bersepeda yang menjadi lahan parkir	2

Aktifitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik , tiang listrik , gardu , dan air PDAM)	Luasan / lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini . Ditempatkan diruang bebas jalur pejalan kaki .	Lebar jalur pedestrian 7,68 M sudah memungkinkan adanya aktifitas penyediaan jaringan utilitas ,dengan sudah ada nya gardu dan beberapa tiang listrik di dalam jalur pejalan kaki	2
--	--	---	---

Keterangan : 0= tidak ada,

1=tidak sesuai standar,

2=kurang sesuaistandar,

3=sesuai standar

Tabel 4. 6 Persentase Hasil Penilaian Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian

NO		Penilaian				nilai yang diperoleh	nilai maksimal komponen	Persentase
		sesuai standar	kurang sesuai standar	tidak sesuai standar	tidak ada			
1	Jalur khusus pejalan kaki	0	0	1	0	1	3	33%
2	intraksi social	1	0	0	0	3	3	100%
3	ruang bersepeda	0	1	1	0	5	6	83%
4	Aktivitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik , tiang listrik , gardu , dan air pdam)	0	1	0	0	2	3	67%
	Keseluruhan kelengkapan	2	2	1	0	11	15	73%

Persentase = (Nilai yang diperoleh komponen/Nilai maks Komponen*100 %)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat hasil penelaian pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian, bahwa secara keseluruhan penilaian pemanfaata sarana dan prasarana jalur pedestrian masuk dalam kategori (sesuai) dengan nilai sebesar 73%. Untuk penilaian sebagi jalur khusus pejalan kaki mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian intraksi sosial mendapatkan nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Untuk penilaian ruang bersepeda mendapatkan nilai sebesar 60% (sesuai). Untuk penilaian aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) mendapatkan nilai sebesar 67% (sesuai)

4.3 Hasil Evaluasi

4.3.1. Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Sarana dan prasarana jalur pedestrian sangat berperan penting dalam mendukung aktifitas pengguna jalur pedestrian, maka dibutuhkan sarana dan prasarana yang sesuai dan mendukung bagi kebutuhan pengguna jalur pedestrian dalam pemanfaatannya. Untuk penilaian sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan didapat nilai sebesar 78% (sangat sesuai). Jalur pedestrian di Jl. Sumatri Brojonegoro Jambi pada faktanya dilapangan didesain khusus untuk kawasan Pejalan Kaki pada aktualnya jalur pedestrian ini digunakan oleh berbagai golongan dan aktifitas lainnya.

Untuk penilaian terhadap permukaan jalur pedestrian, didapatkan nilai sebesar 100% (sangat sesuai), permukaan jalur pedestrian yang disediakan bagi pengguna. jalur pedestrian sudah sesuai dengan kebutuhan pengguna, permukaan

yang rata tidak licin dan berwarna sesuai dengan standar. Menurut pendapat pengunjung, permukaan jalur pedestrian saat ini sudah sesuai untuk dilalui oleh pengguna jalur pedestrian (75,5% setuju).

Untuk penilaian jalur hijau dan tanaman peneduh, didapatkan nilai sebesar 67% (sesuai). Telah Terdapat nya Jalur hijau dan tanaman peneduh di jalur pedestrian. Menurut pendapat responden Jalur hijau dan tanaman peneduh sudah cukup namun di beberapa titik masih ada kurang tanaman peneduh 52,3% (setuju)

Untuk penilaian lampu penerangan, didapatkan nilai sebesar 67% (sesuai). Lampu penerangan yang disediakan hanya lampu penerangan yang ada ditengah jalur kendaraan penerangan yang ada hanya cukup menerangi jalan ,sementara lampu penerangan di jalur pedestrian lampu penerangan tersedia namun masih kurang sehingga masih dibantu dengan lampu penerangan dari toko maupun rumah warga . Menurut pendapat pengguna jalur pedestrian lampu penerangan yang ada saat ini sudah lumayan sesuai untuk menerangi jalur pedestrian 71,8% (sangat setuju).

Untuk penilaian pagar penghalang, didapat nilai sebesar 100% (sangat sesuai) karena sudah terdapat pagar penghalang untuk melindungi pengguna jalur pedestrian dan menghalang pengguna kendaraan bermotor berjalan di jalur pedestrian. Menurut pendapat responden pagar pengaman yang di letakan di antara batas lorong dan beberapa tempat tertentu sudah sangat membantu untuk keamanan penggunaan jalur pedestrian walaupun masih ada beberapa yang di gunakan sebagai lahan parkir sehingga lebih baik nya untuk ditambah lagi pagar pengaman 71,8% (sangat setuju)

Untuk penilaian tempat sampah didapat nilai sebesar 100% (sangat sesuai) karena tidak terdapat tempat sampah. Menurut pendapat pengguna jalur pedestrian tempat sampah saat ini Sudah banyak terletak di sepanjang jalur pedestrian dan sudah di bagi menjadi sampah organik dan non organik 61,8% (setuju)

Untuk penilaian marka prambuan dan papan informasi didapat nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Marka prambuan dan papan informasi di jalur pedestrian sudah banyak terpasang di beberapa titik yang memerlukan marka prambuan dan papan informasi. 65,5% (Setuju)

Untuk penilaian tempat duduk didapat nilai sebesar 83% (sangat sesuai) karena di sepanjang jalur pedestrian sudah terdapat banyak tempat duduk yang tersedia sehingga sudah membuat nyaman para pengguna jalur pedestrian . 67,7% (Setuju)

Untuk ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik (*difabel*) mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Lebar jalur pedestrian dan kelendayan jalur pedestrian membuat pejalan kaki yang mengalami keterbatasan fisik tidak nyaman saat berjalan di jalur pedestrian. Hal ini pun dinilai pengguna demikian. 41,5% (Tidak setuju) dengan kondisi ruang jalur pejalan kaki yang mengalami keterbatasan fisik (*difabel*).

Berdasarkan pembahasan diatas sarana dan prasarana yang perlu ditambahkan dan diperbaik kondisinya dalam peningkatan sarana dan prasarana jalur pedestrian, antara lain : Jalur hijau, Lampu peneranngan ,Dan ruang jalur pejalan kakimengalami keterbatasan fisik (*difabel*). Semua sarana dan prasarana ini perlu ditingkatkan kualitasnya agar lebih kondusif dan nyaman dalam

menggunakan jalur pedestrian.

4.3.2. Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Standar jalur pedestrian yang optimal adalah mampu mendukung segala kegiatan dan kebutuhan pengguna jalur pedestrian. Memberikan dampak perubahan yang positif terhadap kualitas lingkungan dan perkotaan. Pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian sangat berperan penting dalam mendukung kenyamanan pengguna jalur pedestrian, maka dibutuhkan evaluasi pemanfaatan sarana dan prasara yang sesuai dan mendukung bagi pengguna jalur pedestrian dalam pemanfaatannya. Untuk penilaian pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan didapat nilai sebesar 73% (sangat sesuai). Jalur pedestrian di Jl. Sumatri Brojonegoro Jambi pada faktanya dilapangan didesain khusus hanya untuk pejalan kaki, pada aktualnya jalur pedestrian ini digunakan oleh berbagi golongan dan aktifitas lainnya seperti tempat berjualan ,dan lahan parkir .

Untuk penilaian terhadap kondisi aktifitas jalur khusus pejalan kaki, didapat nilai sebesar 33% (Tidak sesuai). Jalur pedestrian Jl. Sumatri Brojonegoro Jambi sebagian besar digunakan untuk berjalan. Akan tetapi terdapat aktivitas lain seperti berjualan,dan menjadi tempat parkir yang mengganggu pejalan kaki Dari penilaian tersebut pengguna jalur pedestrian tidak setuju (76% tidak setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk aktivitas lain seperti berdagang dan parkir kendaraan.

Untuk penilaian terhadap kondisi pemanfaatan aktifitas intraksi sosila, didapat nilai sebesar 100% (sangat sesuai). Akan tetapi pengguna jalur

pedestrian memberikan pendapat bahwa mereka (42% Tidak Setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk intraksi sosial kendaraan. Oleh karena itu perlu diadakannya perbaikan sarana prasarana untuk menukung pemanfaatan aktifitas intarkasi sosial.

Untuk penilaian terhadap aktifitas ruang bersepeda, didapat nilai sebesar 83% (sangat sesuai), Lebar jalur pedestrian di jl sumantri brojonegoro sudah sangat lebar dan sudah layak untuk ada nya jalur pesepeda. Begitu pun pendapat pengguna jalur pedestrian memberikan pendapat bahwa mereka setuju (51% setuju) jika jalur pedestrian terdapat ruang untuk bersepeda.

Untuk penilaian Aktifitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam), didapat nilai sebesar 67% (sesuai), lebar jalur pedestrian yang sudah memadai dengan peruntukan penyediaan penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) sehingga jika adanya penyediaan jaringan utilitas tidak terlalu mengganggu pengguna jalur pedestian. Begitu pun dari penilaian pengguna jalur pedestrian memberi pendapat bahwa mereka setuju (53% setuju) jika di jalur pedestrian terdapat aktifitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam).

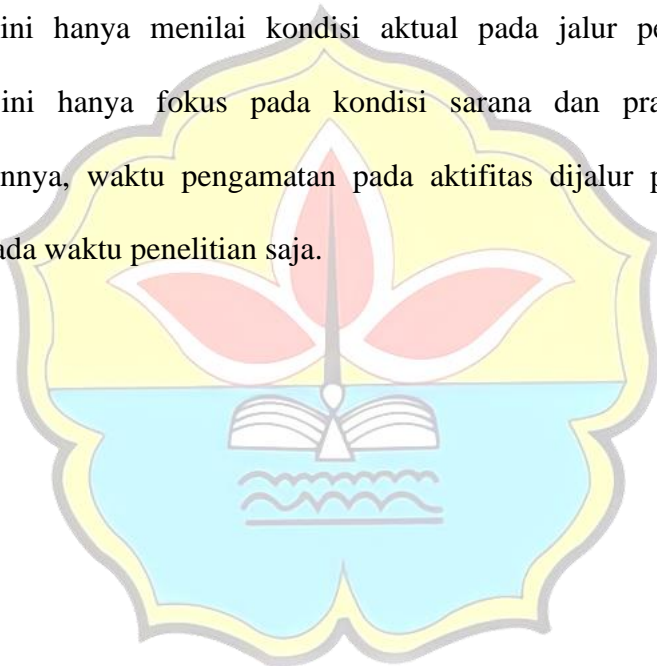
Berdasarkan pembahasan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian di Jl. Sumantri brojonegoro kota jambii 60% (sesuai) Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 terhadap pemanfaatan sarana prasarana pengguna jalur pedestrian, dengan lebar jalur pedestrian yang sudah memnuhi kriteria pemanfaatan saran-prasana sehingga membuat pejalan kaki merasa

nyaman saat berjalan di jalur pedestrian.

4.4 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki peneliti menyebabkan penelitian ini memiliki kelemahan-kelemahan:

1. Survei yang dilakukan peneliti untuk mengetahui kondisi aktual kualitas jalur pedestrian hanya dipandang secara visual saja. Komponen- komponennya tidak diperdalam. Sehingga kondisi kualitas jalur pedestrian hanya digambarkan secara umum. waktu pengamatan hanya mengacu pada waktu penelitian saja.
2. Penelitian ini hanya menilai kondisi aktual pada jalur pedestrian, dalam penelitian ini hanya fokus pada kondisi sarana dan prasarannya serta pemanfaatannya, waktu pengamatan pada aktifitas di jalur pedestrian hanya mengacu pada waktu penelitian saja.



BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi evaluasi sarana dan prasarana serta pemanfaatan jalur pedestrian di Jl. Sumatri Brojonegoro Kota Jambi disimpulkan sebagai berikut :

1. Evaluasi Sarana Prasarana Jln Sumatri Brojonegoro

Berdasarkan hasil evaluasi sarana prasarana yang ada dilapangan.

mendapatkan nilai 78% yang berarti masuk kedalam kategori sangat sesuai sarana prasarana yang terdapat di lapangan .

2. Evaluasi Pemanfaatan Sarana Prasarana

Berdasarkan hasil evaluasi pemanfaatan yang ada dilapangan mendapatkan hasil 66% yang berarti sesuai sarana prasarana yang terdapat di lapangan

3. Hasil evaluasi sarana prasarana dan evaluasi pemanfaatan sarana prasarana semua sudah sesuai dengan fungsi nya dan mengacu kepada peraturan menteri pekerjaan umum no :03/PRT/M/2014

5.2 Saran

Berdasarkan dari hasil kesimpulan yang telah di uraikan di atas,penulis bermaksud memberikan saran saran untuk peningkatan jalur pedestrian untuk memberikan aspek kenyamanan yang lebih baik dan nyaman dari kondisi jalur pedestrian yang sudah di dapat dari serangkaian hasil analisis penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.Perlu nya penambahan peneduh seperti perpohonan untuk memberikan

peneduhan bagi pejalan kaki terutama saat siang hari

2. Penambahan fasilitas fasilitas khusus bagi pejalan kaki berupa *zebra cross* untuk mempermudah pejalan kaki dalam menyebrang juga untuk menghindari bahaya pejalan kaki dari terserempet nya kendaraan



DAFTAR PUSTAKA

- Acham Sopiensyah 2018” Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian”Skripsi. Jakarta : Universitas Negeri Jakarta
- Arinkunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Brooks RG. 1988. *Site Planning Enviroment, Procces and Development*. New Jersey : Prentice Hall Career and Technology.
- Fildzati, Fadhilah 2020 .“ *Kualitas Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Di penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta*.Sukarakta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/prt/m/2014/2011 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan Jakarta : Mentri Pekerjaan Umum
- Reza , Maria 2020. “ *Kenyamanan Sirkulasi Jalur Pedestrian di jalan Ahmad Yani Sukabumi Berdasar Persepsi Pengunjung* . Jakarta : Universitas Trisakti
- Rubenstein, Harvey M. 1987. *Central CityMalls*. New York : John Wiley & Sons.-Muhammad Muslihun. (2013). *studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan)*. Semarang

Selviana , Djoko 2020 . *“Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang.*
Semarang : Universitas Diponegoro.

Utterman, RK. 1984. *Accomodating The Pedestrian.* New York : Van Nostrad
Reinhold Co.- Muslihun. (2013). *studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan).*Semarang

Wirawan. (2012). *Evaluasi Teori, Model, Standar, Aplikasi, dan Profesi.* Jakarta :
Rajawali Pers.



LAMPIRAN 2

PERTANYAAN EVALUASI JALUR PEDESTRIAN di JLN RAYA SUMATRI BROJONEGORO KOTA JAMBI

Bapak/Ibu yang saya hormati,

Kuisisioner ini dimaksud untuk membantu menyelesaikan tugas akhir saya dengan judul “**EVALUSI SARANA PRASARANA DAN PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN (Studi Kasus: Jln Sumatri Brojonegoro Kota Jambi)**” sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada jurusan Teknik Sipil Program Studi Teknik Fakultas Teknik Sipil Universitas Batanghari Kota Jambi (UNBARI). Hasil kuisisioner ini tidak dipublikasikan, melainkan untuk kepentingan penelitian semata. Panduan kuisisioner ini adalah upaya mahasiswa untuk mengetahui kondisi dan mengukur kenyamanan jalur pedestrian di Jln. Raya Sumatri Brojonegoro Kota Jambi.

Petunjuk pengisian :

1. Isilah pertanyaan dibawah ini sesuai dengan keadaan jalur pedestrian yang ada di Jln. Raya Sumatri Brojonegoro Kota Jambi.
2. Berikan tanda ceklis () padatempat () yang telah disediakan sesuai dengan jawaban sebenarnya

SS (SangatSetuju)

S (Setuju)

TS (Tidak Setuju)

STS (Sangat Tidak Setuju)

I. Identitas Responden

Nama Penguana :

Jenis Kelamin : () Laki-laki () Perempuan

UmurTahun

Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian :

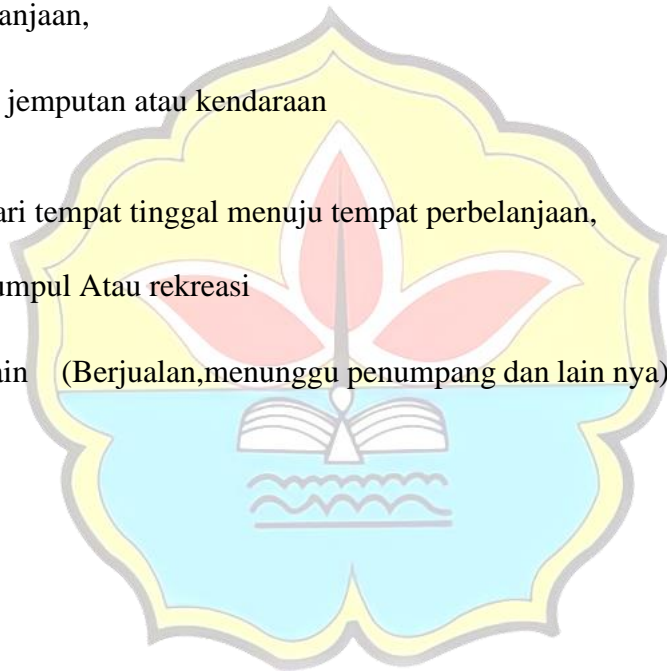
Berjalan dari angkutan umum menuju tempat perbelanjaan,

Menunggu jemputan atau kendaraan Umum

Berjalan dari tempat tinggal menuju tempat perbelanjaan,

Tempal Kumpul Atau rekreasi

Aktifitas lain (Berjualan, menunggu penumpang dan lain nya)



**I. Penilaian Prasarana dan Sarana Jalur Pedestrian di Jln Raya Sumatri
Brojonegoro Kota Jambi**

NO	PERTANYAAN	PENDAPAT PENGGUNA JALUR PEDESTRIAN			
		SS	S	TS	STS
1	Apakah Permukaan jalur pedestrian sudah layak untuk jalur pedestarian ?				
2	Bagaimana jalur hijau di jalur pedestrian sudah layak (dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh)?				
3	Apakah lampu penerangan jalur pedestrian sudah cukup menurut anda ?				
4	Bagaimana menurut anda apa perlu di tambah pagar pengaman buat pejalan kaki di jalur pedestrian ?				
5	Apakah Tempat sampah sudah layak di jalur pedestrian ?				
6	Apakah Marka perambuan dan papan informasi sudah sesuai dengan kebutuhan di jalur Pedestrian saat ini ?				
7	Bagaimana menurut anda tempat duduk sudah layak dan pembantu penggunaan pedestrian ?				
8	Apakah lampu hiasnya sudah cukup menurut anda di jalur pedestrian ?				
9	Bagaimana menurut anda apa untuk ruang pejalan kaki yang mengalami fisik (difabel) sudah layak ?				

**II. Penilaian Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jalur
Pedestrian di Jln. Raya Sumatri Brojonegoro Kota Jambi**

NO	PERTANYAAN	PENDAPAT PENGGUNA JALUR PEDESTRIAN			
		SS	S	TS	STS
1	Apakah Jalur khusus pejalan kaki sudah digunakan dengan baik ?				
2	Apakah Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi Ruang menunggu kendaraan?				
3	Apakah Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersosialisasi ?				
4	Apakah Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersepeda ?				
5	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel, listrik, tiang listrik, gardu, dan air pdam) ?				

LAMPIRAN 3

Dokumentasi Penelitian Di jalur pedestrian Sumantri Brojonegoro Jambi



Pemberian Kusioner Kepada Pengguna Jalur pedestrian



Petunjuk pengisian kusioner



pengisian kusioner



Pemberian Kusioner Kepada Pengguna Jalur pedestrian



Pengarahan dan pengisian Kusioner



Pemberian Kusioner Kepada Pengguna Jalur pedestrian



pengisian kusioner



Tampak Jalur Pedestrian



Tampak penyalahgunaan sarana prasarana jalur pedestrian



Fasilitas Jalur Pedestrian



Pagar Pembatas Jalur Pedestrian Antar Lorong



Kondisi Jalur pedestrian di malam hari