

ANALISIS TINGKAT KEBUTUHAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI KAWASAN *CENTRAL BUSINESS DISTRICT* KOTA PALU

**Desak Made Leony Krisna
Rossanthi**

Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Ds. Samsam,
Kerambitan, Tabanan, Bali, 82161
desak.leony@poltradabali.ac.id*

Ahmad Soimun

Manajemen Logistik
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Ds. Samsam,
Kerambitan,
Tabanan, Bali, 82161
soimun@poltradabali.ac.id

Riz Rifai Oktavianus Sasue
Teknologi Otomotif

Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Ds. Samsam,
Kerambitan, Tabanan, Bali, 82161
riz@poltradabali.ac.id

Abstract

The central business district area of Palu City is the center of community activities which is capable of generating 107,641 trips/day and pedestrian movements of 1042 pedestrians/hour. However, in this area there is a lack of pedestrian facilities which results in pedestrians not having special space for movement, causing traffic problems. The purpose of this research is to identify traffic problems that involve pedestrians, to analyze the needs of pedestrian facilities, and to recommend the needs of pedestrian facilities by taking into account traffic flow conditions, the needs of pedestrian facilities, and to analyze pedestrian preferences using the importance performance analysis method. The results of the analysis of this study, namely the lowest level of service performance on the road section is E. The approach based on pedestrian preferences become the main priority in the proposed improvement.

Keywords: pedestrian, service level of traffic, service level of pedestrian facilities

Abstrak

Kawasan *central business district* kota Palu merupakan pusat kegiatan masyarakat yang mampu menghasilkan 107.641 perjalanan/hari dengan pergerakan 1042 pejalan kaki/jam, hal ini tidak didukung oleh ketersediaan fasilitas pejalan kaki yang mengakibatkan permasalahan lalu lintas yang diakibatkan oleh keterbatasan ruang gerak pejalan kaki. Tujuan penelitian ini yaitu mengidentifikasi permasalahan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki, melakukan analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki, serta merekomendasikan kebutuhan fasilitas pejalan kaki dengan memperhitungkan kondisi arus lalu lintas, kebutuhan fasilitas pejalan kaki, serta analisis preferensi pejalan kaki dengan menggunakan metode *importance performance analysis*. Melalui analisis diperoleh tingkat pelayanan kinerja ruas berdasarkan V/C rasio terendah adalah E, tingkat pelayanan ruang pejalan kaki terendah adalah F, dan berdasarkan preferensi pejalan kaki terdapat 9 atribut yang berada pada kuadran I, sehingga perlu dilakukan peningkatan kinerja serta menjadi prioritas utama dalam usulan perbaikan.

Kata Kunci: pejalan kaki, kinerja lalu lintas, kinerja fasilitas pejalan kaki

PENDAHULUAN

Kebutuhan akan penyediaan prasarana transportasi berkembang dengan pesat disebabkan oleh faktor aktivitas masyarakat pada suatu wilayah dalam proses pemenuhan kebutuhan hidupnya (Tanan, 2011). Kawasan *central business district* kota Palu merupakan pusat kegiatan masyarakat dengan tata guna lahan berupa kawasan komersial yang memiliki

tingkat mobilitas tinggi dengan perhitungan perjalanan sebesar 107.641 perjalanan/hari dengan perjalanan pejalan kaki mencapai 1042 pejalan kaki/jam. Dalam perencanaan pengembangan suatu wilayah perkotaan fasilitas pejalan kaki menjadi aspek penting yang perlu diperhatikan, mengingat pejalan kaki merupakan prioritas utama pengguna jalan sehingga diperlukan penyediaan fasilitas pejalan kaki sebagai penunjang mobilitas bagi pejalan kaki (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018). Pada dasarnya suatu kota dibangun untuk menjamin perjalanan masyarakat tidak hanya berfokus pada fasilitas yang mendukung pergerakan kendaraan bermotor tetapi juga diperlukan aspek keseimbangan dengan penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki pada kawasan *central business district* kota Palu belum dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, hanya sebagian ruas jalan pada kawasan ini yang dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki, serta terjadi penyalahgunaan fungsi trotoar menjadi tempat parkir liar sehingga menyebabkan penyempitan ruang berjalan kaki, dan menimbulkan kerusakan trotoar. Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bahu jalan, serta menyeberang tidak teratur, sehingga menimbulkan hambatan terhadap kinerja lalu lintas yang terdapat pada kawasan ini, disamping itu hal tersebut beresiko menjadi penyebab terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki (Ardyanti, et al., 2019). Oleh karena itu, dibutuhkan analisis mengenai perencanaan fasilitas pejalan kaki berdasarkan arus pejalan kaki, serta tingkat kepentingan dan kepuasan pejalan kaki terhadap fasilitas yang telah tersedia berdasarkan preferensi pejalan kaki, yang didukung dengan analisis kinerja lalu lintas sehingga dapat menyediakan fasilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, serta mampu menjamin keselamatan pejalan kaki.

Pendekatan preferensi adalah teknik untuk mendapatkan pernyataan yang merupakan respon dari masyarakat atas berbagai alternatif pilihan yang ditawarkan (Prayogi et al., 2020). Menilai tingkat kualitas pelayanan tidak hanya berdasarkan sudut pandang perusahaan tetapi harus dipandang dari sudut pandang penilaian pelanggan (Darus & Mahalli, 2015) dalam hal ini adalah pejalan kaki. Disamping itu, terdapat juga pendekat teknis diturunkan berdasarkan Highway Capacity Manual US (Transportation Reserch Board, 2000) disesuaikan dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014 (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2014).

KAJIAN PUSTAKA

Mengacu kepada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas (Kementerian Perhubungan Indonesia, 2009). Disamping itu, penelitian ini juga mengacu kepada SK Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018) tentang Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki.

Tingkat Pelayanan Kinerja Lalu Lintas

Tingkat pelayanan kinerja lalu lintas dapat ditentukan melalui hubungan antara kecepatan, kepadatan, serta perbandingan arus lalu lintas dengan kapasitas ruas jalan (V/C Rasio). Adapun dasar perhitungan parameter kinerja lalu lintas tersebut menggunakan pedoman teknis Manual Kapasitas Jalan Indonesia (Direktorat Jendral Bina Marga, 1997) yang selanjutnya disesuaikan dengan kriteria tingkat pelayanan kinerja lalu lintas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.96 Tahun 2015 (Kementerian Perhubungan, 2015).

Analisis Kebutuhan Lebar Trotoar

Menurut SK Menteri PUPR No.02/SE/M//2018 Kebutuhan lebar trotoar disesuaikan dengan arus pejalan kaki menyusuri pada suatu ruas jala hasil pengamatan dengan menggunakan interval waktu pada jam pucak. Perhitungan analisis kebutuhan lebar trotoar dapat menggunakan rumus:

$$WD = \frac{P}{35} + N \tag{1}$$

dimana,

WD = Lebar trotoar yang dibutuhkan (m)

P = Arus pejalan kaki permenit

35 = Arus maksimum pejalan kaki (orang/meter/menit)

N = Konstanta (berdasarkan kondisi wilayah studi) yang digunakan adalah 1,5

Analisis Fasilitas Penyeberangan

Dalam penentuan fasilitas penyeberangan menggunakan arus pejalan kaki menyeberang yang disesuaikan dengan volume lalu lintas pada wilayah kajian studi, berdasarkan SK Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 dapat dilakukan perhitungan sebagai berikut:

$$P \cdot V^2 \tag{2}$$

Tabel 1. Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan

PV ²	P (orang/jam)	V (kend/jam)	Rekomendasi Awal
> 10 ⁸	50 – 1100	300 – 500	<i>Zebra Cross</i> atau <i>pedestrian paltform</i>
> 2 x 10 ⁸	50 – 1100	400 – 750	<i>Zebra Cross</i> Dengan Lapak Tunggu
> 10 ⁸	50 – 1100	> 500	<i>Pelican crossing</i>
> 10 ⁸	> 1100	> 500	<i>Pelican crossing</i>
> 2 x 10 ⁸	50 – 1100	> 700	<i>Pelican crossing</i> Dengan Lapak Tunggu
> 2 x 10 ⁸	> 1100	> 400	<i>Pelican crossing</i> Dengan Lapak Tunggu

Sumber: SK Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018

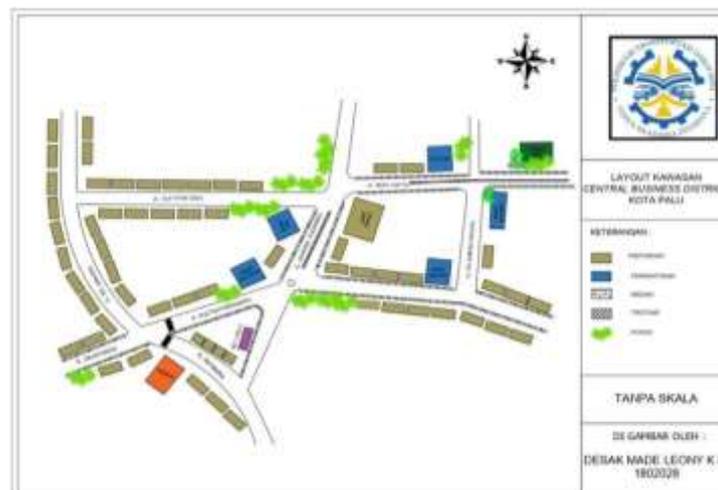
Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dapat ditentukan dengan mengetahui hubungan antara kecepatan berjalan, kepadatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, dan ruang pejalan kaki.

Adapun dasar perhitungan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki yaitu *Highway Capacity Manual US*, 2000 yang disesuaikan dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam upaya pemecahan masalah pada wiayah kajian studi diperlukan pengumpulan data primer berupa inventarisasi ruas jalan, volume lalu lintas, arus pejalan kaki menyeberang dan menyusuri, serta preferensi pejalan kaki terhadap fasilitas pejalan kaki bertempat di kawasan *central business district* kota Palu pada tanggal waktu 1 s.d 9 Mei 2021 dengan periode peak hour (07.00-09.00), (11.00-13.00), (16.00-18.00). Disamping itu, dibutuhkan data sekunder yang didapatkan dari instansi terkait sebagai data penunjang. Pada tahapan analisis kinerja lalu lintas dan analisis pelayanan fasilitas pejalan kaki dengan menggunakan pendekatan teknis, aspek yang perlu dievaluasi meliputi kinerja, tingkat pelayanan, serta kebutuhan fasilitas pejalan kaki, sedangkan preferensi pejalan kaki dianalisis dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis*. Berikut merupakan wilayah kajian studi yang dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Layout Wilayah Kajian Studi

Importance Performance Analysis

Metode *importance performance analysis* bertujuan untuk mengetahui tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap fasilitas pejalan kaki (Pratiwi & Sitorus, 2019) yang tersedia pada kawasan *central business district* kota Palu, disamping itu juga dapat mengetahui prioritas perencanaan fasilitas pejalan kaki dengan cara menggunakan pembobotan nilai setiap atribut berdasarkan skala *likert*. Dilanjutkan dengan pemetaan atribut hasil analisis kedalam kuadran diagram kartesius yang dibantu dengan menggunakan SPSS 20.0.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan *central business district* kota Palu merupakan pusat kegiatan masyarakat yang didukung oleh tata guna lahan berupa kawasan komersial. Hal tersebut menyebabkan kawasan ini memiliki arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang tinggi. Namun, permasalahan pada kawasan ini yaitu hanya sebagian ruas jalan pada kawasan ini yang dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki, serta terjadi penyalahgunaan trotoar sebagai parkir liar yang menyebabkan penyempitan ruang berjalan kaki, serta hambatan bagi kinerja lalu lintas.

Inventarisasi Ruas Jalan Kajian

Terdapat delapan ruas jalan kajian yang menjadi akses menuju kawasan *central business district* kota Palu dengan hasil inventarisasi ruas jalan seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Inventarisasi Ruas Jalan Kajian Studi

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kanan	Kondisi	Trotoar Kiri	Kondisi	Fasilitas Penyebrangan	Kondisi
JL. Patimura	139	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Zebra Cross	Pudar
JL. Gajah Mada 2	230	1	Kurang Baik	1	Kurang Baik	Zebra Cross	Pudar
JL. Sultan Hasanudin 1	297	1.5	Kurang Baik	1.5	Kurang Baik	Zebra Cross	Pudar
JL. Dr. Wahidin	394	Tidak Ada	-	1	Kurang Baik	Tidak Ada	-
JL. Cut nyak dien	331	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-
JL. Jendral Sudirman 2	427	1.5	Kurang Baik	1.5	Kurang Baik	Tidak Ada	-
Jl. Moh Hatta 4	175	1.5	Kurang Baik	1.5	Kurang Baik	Tidak Ada	-
JL. Ahmad Dahlan	171	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Tingkat Pelayanan Kinerja Ruas Jalan Eksisting

Tingkat pelayanan ruas jalan dapat diukur dengan cara melihat kinerja ruas jalan yang mengacu pada nilai V/C rasio, kecepatan, serta kepadatan ruas jalan. Adapun hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Kinerja Ruas Jalan Eksisting

No	Nama Jalan	V/C Rasio	Kecepatan (km/jam)	Tingkat Pelayanan
1	JL. Patimura	0.40	43.27	B
2	JL. Gajah Mada 2	0.53	38.45	C
3	JL. Sultan Hasanudin 1	0.94	17.58	E
4	JL. Dr. Wahidin	0.94	23.88	E
5	JL. Cut Nyak Dien	0.42	41.45	B
6	JL. Jendral Sudirman 2	0.92	27.32	E

No	Nama Jalan	V/C Rasio	Kecepatan (km/jam)	Tingkat Pelayanan
7	JL. Moh. Hatta 4	0.79	24.97	D
8	JL. K.H. Ahmad Dahlan 1	0.42	45.66	B

Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting

Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dapat ditentukan dengan mengetahui hubungan antara kecepatan berjalan, kepadatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, dan ruang pejalan kaki berdasarkan *Highway Capacity Manual US, 2000* yang disesuaikan dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014. Adapun hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting

Nama Ruas Jalan	Arus Pejalan Kaki (orang/menit)	Ruang Pejalan Kaki (m ² /orang)	LOS
JL. Jendral Sudirman 2 (kanan)	20	3.6	B
JL. Jendral Sudirman 2 (kiri)	20	3.6	B
JL. Moh. Hatta 4 (kanan)	18	4	B
JL. Moh. Hatta 4 (kiri)	18	4	B
JL. Gajah Mada 2 (kanan)	35	2	D
JL. Gajah Mada 2 (kiri)	36	2	D
JL. Sultan Hasanudin 1 (kanan)	18	4	B
JL. Sultan Hasanudin 1 (kiri)	18	4	B
JL. Dr. Wahidin 1 (kiri)	35	2	D
JL. Dr. Wahidin 1 (kanan)	17	-	F
JL. Patimura (kanan)	6	-	F
JL. Patimura (kiri)	6	-	F
JL. Cut Nyak Dien (kanan)	4	-	F
JL. Cut Nyak Dien (kiri)	5	-	F
JL. Ahmad Dahlan 1 (kanan)	4	-	F
JL. Ahmad Dahlan 1 (kiri)	4	-	F

Analisis Kebutuhan Lebar Trotoar

Dalam penyediaan fasilitas menyusuri dilakukan perhitungan lebar fasilitas dengan menggunakan jumlah arus pejalan kaki yang menyusuri ruas jalan kajian studi. Adapun hasil perhitungan kebutuhan lebar trotoar pada kawasan *central business district* kota Palu dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Analisis Kebutuhan Lebar Trotar

Nama Jalan	P rata-rata (orang/jam)	N	Kebutuhan Trotoar (m)
JL. Patimura	4.3	1.5	2
JL. Gajah Mada 2	16.2	1.5	2
JL. Sultan Hasanudin 1	16.3	1.5	2
JL. Dr. Wahidin	16.1	1.5	2
JL. Cut Nyak Dien	3.3	1.5	1.6
JL. Jendral Sudirman 2	16.3	1.5	2
JL. Moh. Hatta 4	16.3	1.5	2
JL. K.H. Ahmad Dahlan 1	2.4	1.5	1.6

Analisis Fasilitas Penyeberangan

Dalam penentuan fasilitas penyeberangan menggunakan arus pejalan kaki menyeberang yang disesuaikan dengan volume lalu lintas pada wilayah kajian studi, Dengan hasil perhitungan yang disajikan pada Tabel 6.

Tabel 6. Fasilitas Penyeberangan

Ruas Jalan	P (rata-rata) orang/jam	V (rata-rata) kend/jam	PV ²	Jenis Penyeberangan	Lokasi
JL. Patimura	111,67	1685,67	3,1 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	Pertokoan Apotik Ceria
JL. Gajah Mada 2	264	1679	7,4 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	Bank Syariah Indonesia
JL. Sultan Hasanudin 1	254,67	3509,17	31,3 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	KFC-BANK Sulteng
JL. Dr. Wahidin	241,83	4613	51,4 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	Pintu Keluar Belakang Pertokoan Hasanudin
JL. Cut Nyak Dien	94,67	1195,17	1,3 x 10 ⁸	<i>Zebra Cross</i>	Pintu Keluar Samping Pertokoan Hasanudin
JL. Jendral Sudirman 2	266,67	7206	138,4 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	Transmart - Bank BNI
JL. Moh. Hatta 4	277,67	7780,5	168 x 10 ⁸	<i>Pelican Crossing</i>	Taman GOR - Kantor DPRD
JL. K.H. Ahmad Dahlan	88,83	825,5	0,6 x 10 ⁸	<i>Zebra Cross</i>	Rumah Kreatif BUMN

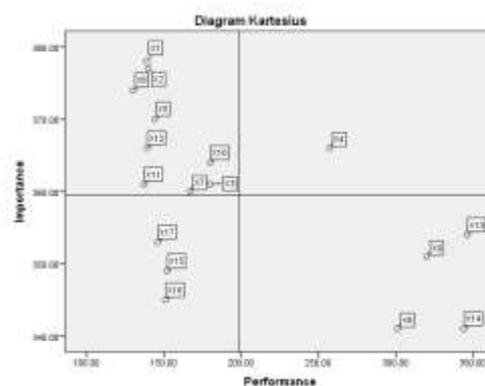
Analisis Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki

Preferensi pejalan kaki didapatkan dari hasil survei wawancara pejalan kaki, dianalisis berdasarkan metode *Importance Performance Analysis* dengan atribut penilaian mengacu kepada SK Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki yang dilakukan pemetaan ke dalam diagram kartesius menurut hasil

penilaian setiap atribut. Adapaun atribut penilaian yang digunakan dapat diuraikan sebagai berikut.

1. Aspek Keselamatan
 - a. Ketersediaan trotoar yang memadai (X1)
 - b. Ketersediaan fasilitas penyeberangan (X2)
 - c. Keberadaan pembatas atau pemisah lajur pejalan kaki dengan lalu lintas (X3)
 - d. Permukaan trotoar yang tidak licin (X4)
 - e. Fasilitas pendukung keselamatan yang meliputi rambu, marka, dan pagar pengaman (X5)
2. Kenyamanan
 - a. Pelindung terhadap cuaca yang meliputi pohon, kanopi, dan pelindung lainnya (X6)
 - b. Adanya kursi atau tempat istirahat untuk pejalan kaki (X7)
 - c. Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan (X8)
 - d. Keterhubungan trotoar terhadap tata guna lahan (X9)
 - e. Permukaan jalan rata, kemiringan yang cukup landai (X10)
 - f. Tidak ada penghalang ruang pejalan kaki yang meliputi PKL, dan parkir liar (X11)
 - g. Tersedianya jalur khusus untuk penyandang disabilitas (X12)
3. Keamanan
 - a. Keberadaan lampu penerangan jalan (X13)
 - b. Pandangan pejalan kaki tidak terhadalang (X14)
4. Keindahan
 - a. Desain trotoar tampak menarik dan harmonis (X15)
 - b. Lingkungan yang bersih, rapi, dan memiliki nilai estetika (X16)
 - c. Desain penyeberangan yang menarik dan harmonis. (X17)

Dari hasil rata-rata jawaban responden menunjukkan bahwa tingkat kepuasan rata-rata terhadap fasilitas jalur pejalan kaki (X) adalah 1,98 dan tingkat kepentingan (Y) sebesar 3,59. Kemudian dilakukan 133 pemetaan dalam kuadran diagram kartesius untuk menilai atribut berdasarkan letak kuadran.



Gambar 2. Diagram Kartesius

Berdasarkan hasil analisis tersebut diketahui bahwa terdapat 9 atribut yang terdapat di kuadran I (*concentrate here*) merupakan prioritas utama untuk dapat ditingkatkan

pelayanannya. Dimana 9 atribut tersebut memiliki tingkat kepentingan tinggi, namun pelayanan yang tersedia masih rendah. Adapun uraian hasil analisis anatara lain:

1. Ketersediaan trotoar yang memadai (X1)
2. Ketersediaan fasilitas penyeberangan (X2)
3. Keberadaan pembatas atau pemisah lajur pejalan kaki dengan lalu lintas (X3)
4. Fasilitas pendukung keselamatan yang meliputi rambu, marka, dan pagar pengaman (X5)
5. Adanya kursi atau tempat istirahat untuk pejalan kaki (X7)
6. Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan (X8)
7. Permukaan trotoar yang rata, dan kemiringan yang cukup landai (X10)
8. Tidak ada penghalang ruang pejalan kaki yaitu PKL dan parkir liar (X11)
9. Tersedianya jalur khusus untuk penyandang disabilitas (X12)

Perbandingan Tingkat Pelayanan Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki

Setelah didapatkan hasil mengenai tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki eksisting dan rencana, selanjutnya dilakukan perbandingan tingkat pelayanan untuk mengetahui peningkatan kinerja melalui perencanaan fasilitas pejalan kaki yang dapat diuraikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Perbandingan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Nama Jalan	Arus Pejalan Kaki (org/menit)		Ruang Pejalan Kaki (m ² /org)		Tingkat Pelayanan	
	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan
	JL. Patimura	6	6	-	12	F
JL. Gajah Mada 2	36	12	2	5,8	D	A
JL. Sultan Hasanudin 1	18	12	4	5,8	B	A
JL. Dr. Wahidin Sisi Kanan	18	12	-	5,8	F	A
JL. Dr. Wahidin Sisi Kiri	35	12	2	5,8	D	A
JL. Cut Nyak Dien	5	5	-	15	F	A
JL. Jendral Sudirman 2	20	13	4	5,5	B	A
JL. Moh. Hatta 4	18	13	4	5,5	B	A
JL. K.H. Ahmad Dahlan	4	4	-	17	F	A

Tingkat Pelayanan Kinerja Lalu Lintas Setelah Adanya Usulan

Tingkat pelayanan ruas jalan dapat diukur dengan cara melihat kinerja ruas jalan yang mengacu pada nilai V/C rasio. Adapun penentuan kinerja ruas jalan (Kementerian Perhubungan, 2015) dapat dilihat pada Tabel 8 sebagai berikut.

Tabel 8. Tingkat Pelayanan Kinerja Lalu Lintas Setelah Adanya Usulan

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	VC Rasio	LOS
1	JL. Patimura	1098	50	22	0.41	B
2	JL. Gajah Mada 2	1570	57	28	0.55	C
3	JL. Sultan Hasanudin 1	2750.9	49	56	0.96	E
4	JL. Dr. Wahidin	2577.9	50	52	0.92	E
5	JL. Cut Nyak Dien	1056.5	46	23	0.42	B
6	JL. Jendral Sudirman 2	4985.3	44	113	0.89	E
7	JL. Moh. Hatta 4	4286.4	50	86	0.77	D
8	JL. K.H. Ahmad Dahlan 1	1054	48	22	0.42	B

KESIMPULAN

Permasalahan yang terdapat di kawasan *central business district* kota Palu yaitu ketersediaan fasilitas pejalan kaki belum mampu memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Dengan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki eksisting terburuk adalah F yang dimiliki oleh JL. Patimura, JL. Cut Nyak Dien, JL. K.H. Ahmad Dahlan 1, dan JL. Dr. Wahidin Sisi Kanan. Sedangkan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki terbaik adalah B yang dimiliki oleh JL. Jendral Sudirman 2 dan JL. Moh. Hatta 4. Ditinjau dari hasil analisis berdasarkan preferensi pejalan kaki terdapat 9 atribut yang memiliki tingkat kepentingan tinggi, namun memiliki kinerja yang buruk sehingga perlu dilakukan peningkatan prioritas dengan usulan yang telah disajikan berdasarkan perhitungan teknis mengacu pada *Highway Capacity Manual US, 2000* yang disesuaikan dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014 pada wilayah kajian studi, disamping itu juga hal tersebut dapat mempengaruhi peningkatan kinerja ruas jalan kajian.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardyanti, V. R., Agustin, I. W. dan Utomo, D. M., 2019. Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Bendungan Sigura-Gura Kota Malang. *Planning for Urban Region and Environment*.
- Darus, M. D. dan Mahalli, K., 2015. Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang terhadap Kualitas Pelayanan di Bandar Udara Internasional Kualanamu. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan*, 3(6).
- Direktorat Jendral Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018. *Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018 tentang Pemberlakuan 4 (Empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan*, Jakarta: JDIH Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman*

- Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*, Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Kementerian Perhubungan Indonesia, 2009. *Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Biro Hukum Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan, 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan, 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta: Kementerian Perhubungan Indonesia.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018. *Pedoman Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki*, Jakarta: KP Umum Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Pratiwi, V. A. dan Sitorus, F. J., 2019. Analisis Kinerja Fasilitas Pejalan Kaki Dengan Metode Quality Function Deployment (Studi Kasus Bintaro Jaya Xchange-Stasiun Jurangmangu). *Widyakala*, 6(2).
- Prayogi, F., Priyanto, S. dan Muthohar, I., 2020. Analisis Kinerja dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Stasiun Karet. *Teknisia*, XXV(2).
- Tanan, N., 2011. *Fasilitas Pejalan Kaki*. 1 ed. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Transportation Reserch Board, 2000. *Haighway Capasity Manual*, United States: National Reserch Board.