



**YAYASAN PENDIDIKAN BUNG HATTA  
UNIVERSITAS BUNG HATTA**

Kampus I : Jl. Sumatera Ujak Karang Padang, 25133 Telp. (0751) 7051678-7052096  
Fax. (0751) 7055475, E-mail : rektorat@bung-hatta.ac.id, Website : www.bung-hatta.ac.id  
Kampus III : Jl. Gajahmada No. 19, Olo Nanggalo, Padang 25143 Telp. (0751)7054257, Fax. 7051341

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**

**TANDA PERSETUJUAN TUGAS AKHIR**

Nama : Siti Angre Esa  
NPM : 1310015311002  
Judul Tugas Akhir : Penilaian Tingkat Kesesuaian Sarana Dan Prasarana Jalur  
Pedestrian Pada Pusat Perdagangan Di Kota Padang (Studi  
Kasus : Pasar Raya Padang)

Padang, 14 Februari 2018

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

Pembimbing II

(Tomi Eriawan, S.T, M.T)

(Ir. Haryani, M.T)

Mengesahkan  
Ketua Panitia Ujian Tugas Akhir  
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

(Fidel Miro, SE, MTsr)

Disetujui Oleh :  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Dekan

(Dr. I Nengah Tela, ST, M.Sc)

Disetujui Oleh :  
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota  
Ketua

(Ezra Aditia, ST, M.Sc)



**YAYASAN PENDIDIKAN BUNG HATTA**  
**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**BERITA ACARA**  
**UJIAN SKRIPSI MAHASISWA UNIVERSITAS BUNG HATTA**

Pada hari ini, Senin tanggal 5 bulan Februari 2018 telah dilaksanakan ujian skripsi.

Nama Mahasiswa : SITI ANGRE ESA

NPM Mahasiswa : 1310015311002

Jurusan / Fakultas : Perencanaan Wilayah dan Kota / FTSP

Jenjang Program : S-1

Judul skripsi : Penilaian Tingkat Kesesuaian Sarana dan Prasarana Jalur  
Pejalan Kaki Pada Pusat Perdagangan di Kota Padang (Studi  
Kasus : Pasar Raya)

Hasil Ujian : Lulus, dengan/tanpa perbaikan, nilai A-

Ditetapkan di Padang

Tim Penguji :

| Jabatan       | Nama                 | Tanda Tangan |
|---------------|----------------------|--------------|
| Penguji I     | Ir. Hamdi Nur, MT    |              |
| Penguji II    | Momon, SsiT          |              |
| Pembimbing I  | Tomi Eriawan, ST, MT |              |
| Pembimbing II | Ir. Haryani, MT      |              |

Diketahui Oleh

Dekan  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Dr. I Nengah Tela, M.Sc

Ketua Jurusan  
Perencanaan Wilayah dan Kota

Ezra Aditia, ST, M.Sc



**PENILAIAN TINGKAT KESESUAIAN SARANA DAN PRASARANA  
JARINGAN PEJALAN KAKI PEDESTRIAN PADA PUSAT PERDAGANGAN  
DI KOTA PADANG  
(STUDI KASUS PASAR RAYA PADANG)**

**Nama** : Siti Angre Esa  
**NPM** : 1310015311002  
**Pembimbing I** : Tomi Eriawan, ST, MT  
**Pembimbing II** : Ir. Haryani, MT

**ABSTRAK**

*Penulisan karya tulis ini bertujuan untuk menilai setiap ruas jaringan pejalan kaki yang berada pada kawasan studi yakni Pasar Raya Padang sehingga didapatkan ruas jaringan pejalan kaki yang memiliki sarana dan prasarana yang paling sesuai hingga yang paling tidak sesuai dengan aturan. Dan untuk menilai pelayanan jaringan pejalan kaki berdasarkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (Level Of Service). Adapun yang menjadi latar belakang penulisan ini karena pada kondisi eksisiting sarana dan prasarana pada jalur pedestrian masih banyak yang belum sesuai dengan aturan yang ada. Selain itu, sebagai salah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan maka harus memiliki syarat minimum berupa kesesuaian agar pejalan kaki menjadi lebih nyaman sehingga mampu menarik keinginan penduduk untuk menggunakan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki sehingga mampu menekan pergerakan kendaraan dan secara tidak langsung dapat mengurangi tingkat kemacetan di wilayah Kota Padang. Jadi sebagai fasilitas pejalan kaki maka diperlukan standar yang dapat mengukur tingkat kesesuaian sarana dan prasarana pada jalur pedestrian. Metodologi yang digunakan adalah metode observasi, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian. Hasil analisis tingkat kesesuaian disimpulkan bahwa koridor yang memiliki nilai tertinggi adalah koridor Jl.Pasar Raya di sebelah Selatan dan memiliki LOS A, sedangkan untuk koridor yang memiliki nilai terendah adalah koridor Jl.Hiligoo baik disebelah timur maupun disebelah barat, namun memiliki LOS A.*

**Kata kunci** : tingkat kesesuaian, sarana dan prasarana pedestrian, level of service

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Bacalah dengan menyebut nama Tuhanmu*

*Dia telah menciptakan manusia dari segumpal darah Bacalah, dan Tuhanmulah yang  
maha mulia*

*Yang mengajar manusia dengan pena,*

*Dia mengajarkan manusia apa yang tidak diketahuinya (QS: Al-'Alaq 1-5)*

*Maka nikmat Tuhanmu yang manakah yang kamu dustakan ? (QS: Ar-Rahman 13)*

*Niscaya Allah akan mengangkat (derajat) orang-orang yang beriman diantaramu dan  
orang-orang yang diberi ilmu beberapa derajat*

*(QS : Al-Mujadilah 11)*

Puji dan syukur alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nya maka penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dan salawat beriring salam penulis ucapkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menuntun kita ke jalan yang benar dan penuh dengan ilmu pengetahuan. Tugas akhir ini disusun salah satu syarat untuk menyelesaikan dalam pendidikan S1 pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bung Hatta Padang dengan judul tugas akhir **“Penilaian Tingkat Kesesuaian Sarana Dan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki Pada Pusat Perdagangan Di Kota Padang (Studi kasus Pasar Raya Padang)”**

Dalam upaya penyelesaian laporan ini penulis mendapatkan bantuan, arahan, bimbingan serta dorongan dan berbagai hal lainnya dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. I Nengah Tela, S.T., M.Sc. Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan dan Bapak Tomi Eriawan, ST., MT selaku Wakil Dekan.



2. Bapak Ezra Aditia, ST, MSc selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota.
3. Ibu Fidel Mirro, SE., M.T selaku Koordinator Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota.
4. Hormat dan Penghargaan kepada Bapak Tomi Eriawan, ST.,MT selaku dosen Pembimbing I dan Ibu Ir. Haryani, M.T selaku dosen Pembimbing II
5. Bapak Ir. Hamdi Nur, M.T serta Bapak Momon selaku dosen Penguji yang telah membantu dan memberikan masukan serta arahan bagi perbaikan isi maupun penyajian dalam penyelesaian tugas akhir ini
6. Bapak Tomi Eriawan, ST.,MT selaku Pembimbing Akademik angkatan 2013.
7. Seluruh staf pengajar Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bung Hatta Padang.
8. Papa dan Mama tercinta yang telah banyak memberikan doa, kasih sayang, nasehat, dukungan baik moril maupun materil sehingga penulis bisa melewati berbagai rintangan dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
9. Gemmi Wahyu Ilham yang tidak kenal lelah memberikan semangat dan Doa dan telah banyak membantu dan berjasa dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
10. Seluruh keluarga besar yang telah banyak memberikan doa, motivasi, dukungan dan saran kepada penulis dalam penyelesaian Tugas Akhir ini
11. Teman-teman seperjuangan Planologi 13 khususnya yang telah banyak membantu dan memberikan saran serta dukungan dalam penyelesaian Tugas Akhir ini, Ulfa Dira Fahyuni, Fauzan Putra, Sanggidta Centaury, Tesa Dia Utami, Fitria Ramadhani, Sri Ayummi sekali lagi terima kasih banyak teman-teman. Untuk teman-teman yang lain tetap semangat bagi yang belum dan sedang berjuang dalam Tugas Akhir tetap semangat dan lanjutkan. Penulis berharap dan berdoa semoga Allah SWT memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua dalam mendapatkan kebaikan dunia dan akhirat.
12. Untuk angkatan 15 Javanico Putra Mashadi dan sipil 14 Uje, yang telah membantu membuat peta dan penampang. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dan berjasa dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
13. Dan rekan – rekan dan adek-adek Planologi dan seluruh mahasiswa Planologi Universitas Bung Hatta.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini, masih jauh dari sempurna dan banyak terdapat kelemahan dan kekurangan. Maka penulis mengharapkan

saran dan kritikan yang membangun dari semua pihak untuk kesempurnaan laporan ini. Atas kesediaannya penulis mengucapkan terima kasih.

Akhirnya penulis mengharapkan semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri dan bagi pembaca.

Wassalam'alaikum Wr, Wb

Padang, 14 Februari 2018

**Siti Angre Esa**

## DAFTAR ISI

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| <b>BAB I</b>  | <b>PENDAHULUAN</b>  |    |
|               | 1.1 Latar Belakang .....  | 1  |
|               | 1.2 Rumusan Masalah .....   | 4  |
|               | 1.3 Tujuan Dan Sasaran.....   | 4  |
|               | 1.3.1 Tujuan .....  | 4  |
|               | 1.3.2 Sasaran .....   | 4  |
|               | 1.4 Ruang Lingkup .....   | 5  |
|               | 1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah .....   | 5  |
|               | 1.4.2 Ruang Lingkup Materi .....  | 9  |
|               | 1.5 Metodologi Penelitian .....   | 10 |
|               | 1.5.1 Metoda Pendekatan Studi .....   | 11 |
|               | 1.5.2 Metoda Pengumpulan Data .....   | 12 |
|               | 1.5.3 Metoda Analisis .....   | 17 |
|               | 1.6 Keluaran .....  | 19 |
|               | 1.7 Kerangka Berfikir .....   | 19 |
|               | 1.8 Sistematika Penulisan .....   | 21 |
| <br>          |   |    |
| <b>BAB II</b> | <b>STUDI LITERATUL</b>  |    |
|               | 2.1 Pengertian Umum .....   | 22 |
|               | 2.2 Pengertian Jalur Pejalan Kaki ( <i>Pedestrian Way</i> ) .....                     | 22 |
|               | 2.3 Pengertian Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki.....                                 | 23 |
|               | 2.4 Fungsi dan Kriteria Jalur Pejalan Kaki ( <i>Pedestrian Way</i> ) Yang Ideal ..... | 23 |
|               | 2.5 Kebutuhan Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia.....                     | 25 |
|               | 2.6 Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (PERMEN PU 03/2014).....             | 27 |
|               | 2.7 Ketentuan Penyediaan Ruang Jalur Pejalan Kaki.....                                | 28 |
|               | 2.7.1 Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki (PERMEN PU 03/2014).....                         | 28 |
|               | 2.7.2 Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan (PERMEN PU 03/2014).....       | 29 |
|               | 2.7.3 Jalur Bagian Depan Gedung (Menurut PERMEN PU 03/2014).....                      | 29 |
|               | 2.7.4 Jalur Pejalan Kaki (PERMEN PU 03/2014).....                                     | 30 |



|        |  |    |
|--------|--|----|
| 2.7.5  | Jalur Perabot Jalan (PERMEN PU 03/2014).....   | 31 |
| 2.7.6  | Kemiringan Jalur Pejalan Kaki (PERMEN PU 03/2014).....   | 31 |
| 2.8    | Penyediaan Sarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam PERMEN PU No.03/2014) .....   | 32 |
| 2.9    | Penyediaan Sarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam Jurnal Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki oleh Danoe Iswanto, Vol 5 No.1,Maret 2006). .....   | 35 |
| 2.10   | Penyediaan Sarana Jaringan Pejalan Kaki .....  | 38 |
| 2.11   | Penyediaan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki (PERMEN PU No.03 /2014).....  | 40 |
| 2.11.1 | Penyediaan Berdasarkan Karakteristik Sistem Transportasi dan Pergantian Moda serta Pusat-Pusat Kegiatan .....  | 40 |
| 2.11.2 | Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan .....   | 40 |
| 2.12   | Penyediaan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam Jurnal Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki oleh Danoe Iswanto, Vol 5 No.1,Maret 2006) ..... | 42 |
| 2.13.  | Penyediaan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum) .....  | 43 |
| 2.14   | Karakteristik Pejalan Kaki (PERMEN PU No.03 Tahun 2014) .....  | 43 |
| 2.15   | Tingkat pelayanan Jalur Pejalan Kaki .....   | 44 |

### **BAB III GAMBARAN UMUM**

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.1   | Kebijakan .....   | 48 |
| 3.1.1 | RTRW Kota Padang Tahun 2010-2030 .....  | 48 |
| 3.1.2 | Ketentuan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam PERMEN PU No 03/2014) ..... | 49 |
| 3.1.3 | Ketentuan Penyediaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki (dalam PERMEN PU No 03/2014) .....  | 50 |
| 3.2   | Prosedur Penelitian Lapangan .....  | 50 |
| 3.3   | Gambaran Umum Kawasan Studi .....   | 50 |
| 3.3.1 | Batas Administrasi Kawasan .....  | 50 |

|       |   |     |
|-------|---|-----|
| 3.3.2 | Penggunaan Lahan .....  | 52  |
| 3.4   | Gambaran Kondisi Eksisting Jalur Pejalan Kaki .....   | 55  |
| 3.5   | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perdagangan Pasar Raya ...   | 57  |
| 3.5.1 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Pasar Raya 1 .....  | 57  |
| 3.5.2 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Hiligoo .....   | 60  |
| 3.5.3 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Bundo Kandung .   | 62  |
| 3.5.4 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan M Yamin .....   | 64  |
| 3.5.5 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Imam Bonjol .....   | 66  |
| 3.5.6 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Pemuda .....  | 68  |
| 3.5.7 | Sarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Permindo .....  | 70  |
| 3.6   | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perdagangan Pasar Raya  | 73  |
| 3.6.1 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Pasar Raya .....   | 73  |
| 3.6.2 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Hiligoo .....  | 76  |
| 3.6.3 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Bundo<br>Kandung .....   | 79  |
| 3.6.4 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan M Yamin .....  | 82  |
| 3.6.5 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Imam Bonjol ...  | 85  |
| 3.6.6 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Pemuda .....   | 88  |
| 3.6.7 | Prasarana Jalur Pejalan Kaki Di Ruas Jalan Permindo .....   | 91  |
| 3.7   | Perbandingan Penampang Eksisting dan Rencana menurut Laporan<br>Perencanaan Dinas PU (Pekerjaan Umum) ..... | 94  |
| 3.8   | Waktu Pengamatan Pejalan Kaki .....   | 99  |
| 3.9   | Jumlah Pejalan Kaki (Orang).....  | 101 |
| 3.10  | Rata-Rata Kecepatan Pejalan Kaki (Detik) .....  | 101 |
| 3.11  | Rata-Rata Kecepatan Pejalan Kaki (Detik) .....  | 104 |
| 3.12  | Dimensi Trotoar dan Aktivitas Trotoar .....   | 106 |

#### **BAB IV PENILAIAN SARANA DAN PRASARANA PEJALAN KAKI DI KAWASAN PASAR RAYA DI KOTA PADANG**

|         |  |     |
|---------|--|-----|
| 4.1     | Analisis Sarana Jalur Pejalan Kaki .....                                 | 107 |
| 4.1.1   | Analisis Ketersediaan Sarana Jalur Pejalan Kaki .....                    | 107 |
| 4.1.2   | Indikator Perhitungan Tingkat Pelayanan Pada Jalur Pejalan<br>Kaki ..... | 109 |
| 4.1.2.1 | Arus Pejalan kaki .....  | 109 |
| 4.1.2.2 | Kecepatan Pejalan Kaki .....   | 110 |

|              |   |     |
|--------------|---|-----|
| 4.1.2.3      | Kepadatan Pejalan Kaki .....  | 112 |
| 4.1.2.4      | Ruang Pejalan Kaki .....  | 113 |
| 4.1.2.5      | Hambatan Samping Jalur Pejalan Kaki .....                                 | 114 |
| 4.1.2.6      | Kebutuhan Jalur Pejalan Kaki .....  | 117 |
| 4.1.2.7      | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki .....                                | 122 |
| 4.1.2.8      | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Ruang Pejalan Kaki ..... | 123 |
| 4.1.3        | Analisis Kesesuaian Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki .....         | 129 |
| <b>BAB V</b> | <b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI</b>   |     |
| 5.1          | Kesimpulan .....  | 159 |
| 5.2          | Saran dan Rekomendasi.....  | 160 |
| 5.3          | Studi Lanjutan.....   | 160 |



## DAFTAR TABEL

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| Tabel 1.1  | Karakteristik Keseluruhan di Kawasan Perdagangan Pasar Raya Padang .                                     | 5   |
| Tabel 1.2  | Penilaian koridor Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan Pasar Raya Padang .....                  | 6   |
| Tabel 1.3  | Data sekunder .....  | 13  |
| Tabel 1.4  | Data primer .....  | 13  |
| Tabel 1.5  | Ceklist Data .....   | 16  |
| Tabel 1.6  | Parameter Penilaian Kesesuaian .....   | 17  |
| Table 2.1  | Kebutuhan Minimum Ruang Gerak Pejalan Kaki .....   | 25  |
| Table 2.2  | Lebar Tambahan .....   | 28  |
| Tabel 2.3  | Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan .....         | 40  |
| Tabel 2.4  | Lebar Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Penggunaan Lahan .....   | 41  |
| Tabel 2.5  | Standar Lebar Tambahan (n) .....   | 41  |
| Tabel 2.6  | Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki.....  | 46  |
| Tabel 2.7  | Konsep Pengukuran Level Of Service .....   | 46  |
| Tabel 3.1  | Penggunaan Lahan .....   | 53  |
| Tabel 3.2  | Jumlah Pejalan Kaki .....  | 101 |
| Tabel 3.3  | Kecepatan Rata-Rata Pejalan Kaki .....   | 103 |
| Tabel 3.4. | Rata-Rata Volume Pejalan Kaki .....  | 105 |
| Tabel 3.5  | Dimensi Trotoar .....  | 106 |
| Tabel 4.1  | Ketersediaan Sarana Jalur Pejalan Kaki .....   | 108 |
| Tabel 4.2  | Arus Pejalan Kaki.....   | 110 |
| Tabel 4.3  | Kecepatan Pejalan Kaki .....   | 111 |
| Tabel 4.4  | Kepadatan Pejalan Kaki .....   | 112 |
| Tabel 4.5  | Ruang Pejalan Kaki .....   | 113 |
| Tabel 4.6  | Hambatan Samping .....   | 114 |
| Tabel 4.7  | Kebutuhan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki (Orang/Meter/Menit) .....                   | 119 |
| Tabel 4.8  | Kebutuhan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Volume Pejalan Kaki (Orang/Meter/Menit) Menurut HCM, 1985 ..... | 121 |
| Tabel 4.9  | Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki.....  | 122 |

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| Tabel 4.10 | Penilaian Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Indikator<br>Penilaian yang Digunakan ..... | 122 |
| Tabel 4.11 | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Ruang Pejalan Kaki ..                                 | 124 |
| Tabel 4.12 | Tabel Penilaian Variabel .....   | 129 |

## DAFTAR GAMBAR

|   | <b>Halaman</b> |
|---|----------------|
| Gambar 1.1 Kerangka Berpikir .....  | 20             |
| Gambar 2.1 Kebutuhan Ruang Per Orang secara Individu, Membawa Barang, dan Kegiatan Berjalan Bersama ..... | 26             |
| Gambar 2.2 Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki .....   | 29             |
| Gambar 2.3 Jalur Ruas Pejalan Kaki .....  | 29             |
| Gambar 2.4 Perspektif Jalur Hijau .....   | 32             |
| Gambar 2.5 Fasilitas Lampu Penerangan.....  | 33             |
| Gambar 2.6 Fasilitas tempat duduk .....   | 33             |
| Gambar 2.7 Fasilitas pagar pengaman .....   | 34             |
| Gambar 2.8 Fasilitas tempat sampah .....  | 34             |
| Gambar 2.9 Fasilitas perambuan .....  | 35             |
| Gambar 2.10 Fasilitas halte atau lapak tunggu .....   | 35             |
| Gambar 2.11 Standar Pelayanan Metode Level Of Service .....   | 46             |
| Gambar 3.1 Peta Delinasi.....   | 52             |
| Gambar 3.2 Peta Guna Lahan .....  | 53             |
| Gambar 3.3 Peta Lokasi .....  | 56             |
| Gambar 3.4 Sarana di Koridor Pasar Raya .....   | 58             |
| Gambar 3.5 Peta Koridor Pasa Raya.....  | 59             |
| Gambar 3.6 Sarana di Koridor Hiligoo .....  | 60             |
| Gambar 3.7 Peta Koridor Hiligoo .....   | 61             |
| Gambar 3.8 Sarana di Koridor Bundo Kandung .....  | 62             |
| Gambar 3.8 Peta Koridor Bundo Kandung.....  | 63             |
| Gambar 3.10 Sarana di Koridor M.Yamin .....   | 64             |
| Gambar 3.11 Peta Koridor M.Yamin.....   | 65             |
| Gambar 3.12 Sarana di Koridor Imam Bonjol .....   | 66             |
| Gambar 3.13 Peta Koridor M.Yamin.....   | 67             |
| Gambar 3.14 Sarana di Koridor Pemuda .....  | 68             |
| Gambar 3.15 Peta Koridor Pemuda .....   | 69             |
| Gambar 3.16 Sarana di Koridor Permindo.....   | 71             |
| Gambar 3.17 Peta Koridor Permindo.....  | 72             |
| Gambar 3.18 Ruas Jalan Pasar Raya .....   | 73             |
| Gambar 3.19 Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....   | 74             |



|             |   |    |
|-------------|---|----|
| Gambar 3.20 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 74 |
| Gambar 3.21 | Peta Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....    | 75 |
| Gambar 3.22 | Ruas Jalan Hiligoo .....                              | 76 |
| Gambar 3.23 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Jl.Hiligoo .....       | 77 |
| Gambar 3.24 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 77 |
| Gambar 3.25 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 78 |
| Gambar 3.26 | Ruas Jalan Jalan Bundo Kandung .....                  | 79 |
| Gambar 3.27 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Jl.Bundo Kandung ..... | 80 |
| Gambar 3.28 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 80 |
| Gambar 3.29 | Peta Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....    | 81 |
| Gambar 3.30 | Ruas Jalan M.Yamin .....                              | 82 |
| Gambar 3.31 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Jl.M.Yamin .....       | 83 |
| Gambar 3.32 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 83 |
| Gambar 3.33 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 84 |
| Gambar 3.34 | Ruas Jalan Imam Bonjol .....                          | 85 |
| Gambar 3.35 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki .....                  | 86 |
| Gambar 3.36 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 86 |
| Gambar 3.37 | Peta Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....    | 87 |
| Gambar 3.38 | Ruas Jalan Pemuda .....                               | 88 |
| Gambar 3.39 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Jl.Pemuda .....        | 89 |
| Gambar 3.40 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 89 |
| Gambar 3.41 | Peta Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....    | 90 |
| Gambar 3.42 | Ruas Jalan Permindo .....                             | 91 |
| Gambar 3.43 | Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Jl.Permindo .....      | 92 |
| Gambar 3.44 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... | 92 |
| Gambar 3.45 | Peta Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.....    | 93 |
| Gambar 3.46 | Sketsa Penampang Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki ..... |    |
| Gambar 3.47 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 94 |
| Gambar 3.48 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 95 |
| Gambar 3.49 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 95 |
| Gambar 3.50 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 96 |
| Gambar 3.51 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 97 |
| Gambar 3.52 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 98 |
| Gambar 3.53 | Sketsa Penampang Rencana dan Eksisting .....          | 98 |

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sebuah kota identik dengan pusat kegiatan atau aktivitas seperti industri, perdagangan dan jasa. Keadaan tersebut mendorong banyak orang untuk datang ke kota untuk melakukan aktivitas perindustrian, perdagangan dan jasa. Aktivitas yang kompleks menimbulkan interaksi kebutuhan antar masyarakat, dalam hal ini penyedia jasa sangatlah penting seperti transportasi yang menjadi unsur utama sebuah kota. Sama halnya dengan jalur pedestrian yang menjadi unsur utama karena jalur pedestrian menjadi sarana untuk melakukan kegiatan perindustrian, perdagangan perlu disadari pentingnya jalur pedestrian.

Kota Padang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Barat, terletak di pesisir pantai bagian Barat Sumatera Barat, dengan luas keseluruhan Kota Padang adalah 694,96 km<sup>2</sup>, dengan jumlah penduduk 889.646 (jiwa) (BPS 2016). Dengan data tersebut menunjukkan bahwa Kota Padang termasuk kota besar sesuai dengan Undang-undang No 26 Tahun 2007 mengenai tipologi kota berdasarkan jumlah penduduk. Jalur pedestrian (trotoar) merupakan upaya untuk meminimalisir polusi dan meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Lingkungan kota yang bersih dari polusi adalah kota yang ramah bagi pejalan kaki dengan memberikan fasilitas yang layak dan memadai untuk aktifitasnya yaitu berupa jalur pedestrian yang nyaman dan aman untuk berjalan kaki dan beraktifitas.

Perkembangan kota di satu sisi sangat terkait pada faktor penduduknya, di sisi lain sangat bergantung dari daya dukung lahan, belum lagi masalah kemampuan daerah tersebut sendiri, ditinjau dari segi pendanaan atau anggaran biaya (Hakim dan Utomo, 2003). Perkembangan kota menyangkut penempatan sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat guna memenuhi kebutuhan hidupnya, baik yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Sehingga adanya spesifikasi ruang dan kegiatan kota, dengan sendirinya menuntut adanya fasilitas yang memadai. Tata ruang suatu perkotaan seharusnya mengikutsertakan seluruh pihak terkait, baik itu swasta, masyarakat, dan pemerintah. Dengan demikian diharapkan tercipta suatu sistem tata ruang yang benar-benar memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat perkotaan

Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukkan bagi aktivitas berjalan kaki yang berupa jalur pedestrian, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Karena itu, sudah selayaknya jalur pedestrian hanya digunakan untuk beraktifitas pejalan kaki bukan aktifitas lain seperti kendaraan atau parkir kendaraan, berdagang karena dapat membahayakan keselamatan dan mengurangi

kesesuaian sirkulasi pejalan kaki. Bentley (1988:70) menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki.

Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selengkap mungkin. Sebagai salah satu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan maka harus memiliki syarat minimum berupa kesesuaian agar pejalan kaki menjadi lebih nyaman sehingga mampu menarik keinginan penduduk untuk menggunakan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki sehingga mampu menekan pergerakan kendaraan dan secara tidak langsung dapat mengurangi tingkat kemacetan di wilayah Kota Padang. Jadi sebagai fasilitas pejalan kaki maka diperlukan standar yang dapat mengukur tingkat kesesuaian sarana dan prasarana pada jalur pedestrian. Dalam pengukuran kesesuaian sarana dan prasarana pejalan kaki terdapat 11 aspek yang akan di ukuryaitu: (1) Jalur hijau; (2) Lampu penerangan; (3) Tempat duduk; (4) Pagar pengaman; (5) Tempat sampah; (6) Perambuan; (7) Lapak tunggu (8) Fasilitas penyeberangan (9) Fasilitas untuk disabilitas; (10) Dimensi trotoar; dan (11) Ruang bebas jalur pejalan kaki. Sarana dan prasarana yang ada pada kondisi eksisting jika di ukur dari 11 aspek diatas, maka jalur hijau pada kawasan studi masih kurang dan perlu pembenahan, lampu penerangan sudah cukup namun ada beberapa lampu yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada, masih banyak tidak terdapatnya tempat duduk pada kawasan studi, untuk pagar pengaman pada trotoar tidak tersedianya pada kawasan, sedangkan tempat sampah pada kawasan sudah terdapat namun hanya saja kurang pemeliharaan, lalu perambuan yang ada sudah disediakan sesuai kebutuhan pada umumnya, dan lapak tunggu hanya terdapat beberapa titik saja, tidak pada setiap ruas jalan, fasilitas penyeberangan yang ada pada kawasan sudah disediakan sesuai kebutuhan, namun masih ada ruas jalan yang belum menyediakan fasilitas penyeberangan yang sesuai, dan untuk fasilitas disabilitas beberapa ruas jalan sudah menyediakan, tapi tidak sesuai dengan aturan yang ada. Dimensi trotoar dan ruang bebas jalur pejalan kaki masih terdapat beberapa ruas jalan yang tidak sesuai dengan aturan ataupun yang tidak beraturan.

Salah satu pasar tertua yang masih berdiri di Kota Padang adalah Pasar Raya Padang. Pasar Raya merupakan pusat perdagangan terbesar di Kota Padang. Baik untuk memenuhi kebutuhan pokok maupun sebagai sarana rekreasi bagi masyarakat. Pasar Raya merupakan salah satu pasar dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif, sehingga perlu untuk ditata. Disepanjang jalur Pasar Raya didominasi oleh jenis komersial berupa usaha

ekonomi seperti perdagangan dan jasa yang mendukung kegiatan ekonomi kota. Keberadaan pedagang eceran, rumah makan/restoran, swalayan, dan pemukiman penduduk. Keseluruhan kegiatan tersebut telah menimbulkan peluang aktifitas jarak pendek yaitu berjalan kaki.

Studi ini bertujuan untuk menganalisis ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki terhadap kebutuhan pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang serta menganalisis kesesuaian sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di jalan-jalan tersebut. Kawasan studi yang berada di Pasar Raya Kota Padang yang dikaji ada tujuh ruas jalan yaitu Jln Permindo, Jln Pemuda, Jln Imam Bonjol, Jln Prof M Yamin, Jln Bundo Kandung, Jln Hilogoo dan Jln Pasar Raya. Sebagai pusat perdagangan di Kota Padang aktivitas masyarakat menggantungkan sepenuhnya kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada trotoar dan tepi jalan. Berdasarkan hasil survey dilapangan banyak tidak tersedianya fasilitas sarana dan prasarana pejalan kaki pada pusat perdagangan Pasar Raya Kota Padang seperti belum tersedianya fasilitas penyeberangan sehingga membahayakan pejalan kaki dalam menyeberang. Peletakan *street furniture* pada jalur pedestrian mengurangi ruang bagi pejalan kaki sehingga menyebabkan ketidak nyamanan bagi pengguna jalan, tidak ada *ramp* atau kemiringan serta materian penutup trotoar rusak menyebabkan kesulitan bagi pengguna jalan yang mengalami keterbatasan fisik. Ditambah lagi beberapa lampu penerangan ada yang tidak berfungsi dengan baik, tidak adanya rambu pejalan kaki pada ruas jalan, dan juga vegetasi yang di tanam di area pejalan kaki sehingga mengurangi ruang bagi pejalan kaki.

Peningkatan permintaan fasilitas umum merupakan suatu bentuk akibat adanya perkembangan wilayah dan kota seperti ketersediaan sarana dan prasaran umum yang penting untuk ditingkatkan sebagai pelayanan kepada masyarakat. Peranan sarana dan prasarana umum berperan sebagai fasilitas yang dibutuhkan masyarakat luas yang penyediaannya dilakukan secara serentak atau massal (tidak secara perindividu) sehingga berorientasi kepada kepentingan umum (Mulyono, 2008).

Beranjak dari uraian latar belakang diatas, hal ini menarik untuk dilakukan penelitian dan penulisan secara ilmiah dalam bentuk sebuah jurnal dengan judul : **“Penilaian Tingkat Kesesuaian Sarana Dan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki Pada Pusat Perdagangan Di Kota Padang (Studi kasus Pasar Raya Padang)”** yang diharapkan dapat menciptakan kemajuan pada Kota Padang ini terhadap sarana dan prasarana pejalan kaki.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari uraian diatas dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang ?
2. Berapa tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang?
3. Berapa nilai setiap ruas jaringan pejalan kaki yang ada pada kawasan studi setelah dibandingkan kesesuaian sarana dan prasarannya ?
4. Bagaimana penilaian setiap ruas jaringan pejalan kaki yang ada berdasarkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ?

## **1.3 Tujuan Dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Selain untuk menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti mengenai kesesuaian suatu infrastruktur kota yaitu khususnya jalur pedestrian. Adapun tujuan lain dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengidentifikasi ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di pusat perdagangan di Kota Padang.
2. Untuk menilai tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang
3. Untuk membandingkan setiap ruas jaringan pejalan kaki yang dinilai sehingga didapatkan ruas jaringan pejalan kaki yang memiliki sarana dan prasarana yang paling sesuai hingga yang paling tidak sesuai dengan aturan
4. Dan untuk menilai pelayanan jaringan pejalan kaki berdasarkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (Level Of Service)

### **1.3.2 Sasaran**

Adapun sasaran yang hendak dicapai dalam penulisan penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di pusat perdagangan di Kota Padang.
2. Menilai tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang
3. Perbandingan setiap ruas jaringan pejalan kaki yang dinilai sehingga didapatkan ruas jaringan pejalan kaki yang memiliki sarana dan prasarana yang paling sesuai hingga yang paling tidak sesuai dengan aturan

4. Menilai pelayanan jaringan pejalan kaki berdasarkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (Level Of Service)
5. Usulan penanganan untuk meningkatkan fasilitas sarana dan prasarana jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang.

## 1.4 Ruang Lingkup

### 1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Adapun kawasan studi yang menjadi batasan kajian adalah di pusat perdagangan Kota Padang, yaitu pedestrian yang berada di pusat perdagangan. Adapun koridor yang dipilih adalah koridor yang memiliki akses pejalan kaki, antara lain :

1. Akses ke angkutan umum
2. Akses ke fasilitas pertokoan
3. Memiliki jalur pedestrian

Kriteria diatas diambil berdasarkan observasi awal yang melihat kawasan studi yang memiliki pedestrian dan memiliki aksesibilitas pejalan kaki. Akses pejalan kaki pada kawasan perdagangan dan jasa merupakan area transit transportasi umum ke bangunan, area parkir ke bangunan serta bangunan ke bangunan. Sehingga kawasan studi harus memiliki akses ke angkutan umum, oleh karena itu pada kawasan perdagangan dan jasa adanya area transit transportasi umum ke bangunan serta pergantian roda yaitu dari pejalan kaki ke kendaraan umum.

Berdasarkan kriteria diatas dapat dinilai dengan karakteristik koridor kawasan perdagangan Pasar Raya Padang pada tabel 1.1 berikut:

**Tabel 1.1**  
**Karakteristik Keseluruhan di Kawasan Perdagangan Pasar Raya Padang**

| No | Ruas Jalan                | Karakteristik  |
|----|---------------------------|--|
| 1  | Jln. Kampung jawa dalam 2 | Di ruas kampung jawa dalam 2 memiliki lebar jalan 3 meter, perkerasan aspal dengan kondisi buruk, tidak terdapat fasilitas jalan, tidak terdapat jalur pedestrian, memiliki akses ke fasilitas pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum dan memiliki akses ke jalan utama. |
| 2  | Jln Kampung jawa dalam 3  | Di ruas kampung jawa dalam 3 memiliki lebar jalan 3 meter, perkerasan aspal dengan kondisi buruk, tidak terdapat fasilitas jalan, tidak terdapat jalur pedestrian, memiliki akses ke fasilitas pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum dan memiliki akses ke jalan utama. |
| 3  | Jln Kampung jawa dalam 4  | Di ruas kampung jawa dalam 4 memiliki lebar jalan 3 meter, perkerasan aspal dengan kondisi buruk, tidak terdapat fasilitas jalan, tidak terdapat jalur pedestrian, memiliki akses ke fasilitas pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum dan memiliki akses ke jalan utama. |
| 4  | Jln Pasar Raya 2          | Di ruas Pasar Raya 2 memiliki lebar jalan 5 meter dengan perkerasan aspal baik yang berfungsi sebagai gudang, memiliki akses ke fasilitas pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum, terdaoat jalur pedestrian, dan memiliki akses ke jalan utama                           |
| 5  | Jln Bandar Olo            | Di ruas Bandar Olo memiliki lebar jalan 6 meter dengan perkerasan aspal baik yang berfungsi sebagai gudang, memiliki akses ke fasilitas  |

| No | Ruas Jalan            | Karakteristik   |
|----|-----------------------|---|
|    |                       | pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum, tidak terdapat jalur pedestrian, dan memiliki akses ke jalan utama  |
| 6  | Jln Belakang Olo      | Di ruas Belakang Olo memiliki lebar jalan 12 meter dengan perkerasan aspal baik, memiliki akses ke fasilitas pertokoan, tidak memiliki akses ke angkutan umum, terdapat jalur pedestrian, dan memiliki akses ke jalan utama   |
| 7  | Jln Pemuda            | Di ruas Pemuda memiliki jalan 2 jalur dengan lebar 16 meter, perkerasan aspal kondisinya baik, terdapat jalur pedestrian yang kondisinya buruk, mempunyai pohon peneduh, lampu jalan dan marka jalan. berfungsi sebagai pusat pertokoan, memiliki akses angkutan umum, dan memiliki akses ke jalan utama. |
| 8  | Jln Prof M Yamin      | Di ruas Prof M Yamin memiliki jalan dengan lebar 12 meter, perkerasan aspal yang kondisinya baik, memiliki jalur pedestrian, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan memiliki akses ke jalan utama  |
| 9  | Jln Pasar Raya Blok A | Di ruas pasar raya Blok A memiliki jalan dengan lebar 20 meter, tidak memiliki jalur pedestrian, tidak memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama  |
| 10 | Jln Pasar Raya Barat  | Di ruas pasar raya barat memiliki jalan dengan lebar 6 meter, tidak memiliki jalur pedestrian, tidak memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama  |
| 11 | Jln bundo Kandang     | Diruas Bundo Kandang memiliki jalan dengan lebar 8 meter, kondisi perkerasan aspal baik, memiliki jalur pedestrian, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama.  |
| 12 | Jln hiligoo           | Diruas hiligoo memiliki jalan dengan lebar 8 meter, kondisi perkerasan aspal baik, memiliki jalur pedestrian, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama.  |
| 13 | Jln Imam Bonjol       | Diruas Imam Bonjol memiliki jalan dengan lebar 10 meter, kondisi perkerasan aspal baik, memiliki jalur pedestrian yang kondisinya buruk, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama.   |
| 14 | Jln Pasar Baru        | Diruas Pasar Baru memiliki jalan dengan lebar 12 meter, kondisi perkerasan aspal baik, memiliki jalur pedestrian dengan lebar 4 meter, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama.   |
| 15 | Jln Permindo          | Diruas Permindo memiliki jalan dengan lebar 8 meter, kondisi perkerasan aspal baik, memiliki jalur pedestrian, memiliki akses angkutan umum, memiliki akses ke fasilitas pertokoan dan mempunyai akses jalan utama.   |

Sumber : Hasil Survey Lapangan 2017

**Tabel 1.2**  
**Penilaian koridor Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan Pasar Raya Padang**

| No | Ruas Jalan               | Kriteria               |                              |                           |
|----|--------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|
|    |                          | Akses Ke angkutan Umum | Akses ke Fasilitas Pertokoan | Memiliki Jalur Pedestrian |
| 1  | Jln Kampung jawa dalam 2 | -                      | √                            | -                         |
| 2  | Jln Kampung jawa dalam 3 | -                      | √                            | -                         |
| 3  | Jln Kampung jawa dalam 4 | -                      | √                            | -                         |
| 4  | Jln Pasar Raya 2         | -                      | √                            | √                         |
| 5  | Jln Bandar Olo           | -                      | √                            | -                         |
| 6  | Jln Belakang Olo         | -                      | √                            | √                         |
| 7  | Jln Pemuda               | √                      | √                            | √                         |
| 8  | Jln Prof M Yamin         | √                      | √                            | √                         |
| 9  | Jln Pasar Raya Blok A    | -                      | √                            | -                         |
| 10 | Jln Pasar Raya Barat     | -                      | √                            | -                         |
| 11 | Jln bundo Kandang        | √                      | √                            | √                         |

| No | Ruas Jalan      | Kriteria               |                              |                           |
|----|-----------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|
|    |                 | Akses Ke angkutan Umum | Akses ke Fasilitas Pertokoan | Memiliki Jalur Pedestrian |
| 12 | Jln hiligoo     | √                      | √                            | √                         |
| 13 | Jln Imam Bonjol | √                      | √                            | √                         |
| 14 | Jln Pasar Raya  | √                      | √                            | √                         |
| 15 | Jln Permindo    | √                      | √                            | √                         |

Sumber : Hasil Survey Lapangan 2017

Berdasarkan hasil tabel penilaian koridor fasilitas pejalan kaki diatas dapat disimpulkan koridor yang dipilih adalah 7 koridor yang memiliki persyaratan kriteria. Adapun koridor yang dikaji adalah:

1. Jln Pemuda
2. Jln Prof M Yamin
3. Jln Bundo Kanduang
4. Jln Hiligoo
5. Jln Imam Bonjol
6. Jln Pasar Raya
7. Jln Permindo

Dikarenakan ketujuh koridor ini memiliki fasilitas jalur pejalan kaki, dan merupakan kawasan perdagangan yang menghubungkan langsung ke pertokoan. Selain itu, ketujuh koridor ini terhubung dengan angkutan umum sehingga mempermudah akses menuju ke ruang lingkup kawasan studi atau ke pusat perdagangan.



Petaku

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Penilaian adalah proses sistematis pengumpulan informasi (angka, deskripsi verbal), analisis, dan interpretasi informasi untuk memberikan keputusan terhadap kadar hasil penelitian (Masnur, 2008:78). Berarti penilaian merupakan kegiatan mengambil keputusan untuk menentukan sesuatu berdasarkan kriteria baik buruk dan bersifat kuantitatif. Arti kata tingkat menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah susunan yang berlapis-lapis atau berlinggek-linggek, tinggi rendah martabat (kedudukan, jabatan, kemajuan, peradaban, dan sebagainya); pangkat; derajat; taraf; kelas, dll. Sedangkan kesesuaian menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah perihal sesuai; keselarasan (tentang pendapat, paham, nada, kombinasi warna, dsb); kecocokan. Jadi dapat disimpulkan tingkat kesesuaian adalah tinggi rendahnya keselarasan atau kecocokan sesuatu yang siap untuk digunakan atau dioperasikan. Menurut Wahyuningrum (2004:5) sarana adalah segala fasilitas yang diperlukan untuk sebuah kegiatan. Dan sarana itu menjadi sebuah barang bergerak ataupun tidak dan sarana itu menjadi sebuah bentuk penyediaan fasilitas demi tercapainya sebuah tujuan. Sedangkan, *Prasarana*: Segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek, dsb) (Kamus Besar BI, 2002:893). Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktivitas berjalan kaki yang berupa jalur pedestrian, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Menurut Abdurrahmat dan Maryani (1997:55) secara sederhana pusat perdagangan dapat diartikan sebagai “Pertukaran barang dan jasa antarindividu dan antarwilayah di permukaan bumi”. Pusat perdagangan muncul karena adanya kebutuhan hidup penduduk. Pusat perdagangan tidak hanya menjadi tempat jual beli kebutuhan pokok saja, akan tetapi juga menjadi tempat berbagai fasilitas yang ditawarkan.

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai yaitu menilai tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang dengan membandingkan setiap ruas jaringan pejalan kaki yang dinilai sehingga didapatkan ruas jaringan pejalan kaki yang memiliki sarana dan prasarana yang sesuai dengan aturan. Menganalisis sebelas aspek yang akan diukur dengan mengacu kepada PERMEN PU No.03/PRT/2014, Iswanto, 2006, dan Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum. Adapun analisis sebelas aspek tersebut sebagai berikut :

1. Jalur hijau;
2. Lampu penerangan;
3. Tempat duduk;

4. Pagar pengaman;
5. Tempat sampah;
6. Perambuan;
7. Lapak tunggu;
8. Fasilitas penyeberangan;
9. Fasilitas untuk disabilitas;
10. Dimensi trotoar; dan
11. Ruang bebas jalur pejalan kaki.

Namun, untuk fasilitas penyeberangan yang di teliti pada kawasan ini adalah fasilitas penyeberangan sebidang, sedangkan untuk fasilitas penyeberangan tidak sebidang diidentifikasi ketersediaannya saja, jika memiliki fasilitas penyeberangan tak sebidang maka koridor tersebut memiliki tambahan nilai.

Selain menilai tingkat kesesuaiannya kesebelas aspek ini akan dinilai juga tingkat pelayanannya. Menilai pelayanan jaringan pejalan kaki ini berdasarkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (Level Of Service).

Pada pedestrian perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kakitersebut di atas harus memperhatikan kondisi perilaku pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik pada saat membawa barang, maupun berjalan bersama (berombongan) dengan pejalan kaki lainnya, kondisi diam maupun bergerak seperti berikut ini :

1. tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m<sup>2</sup> ;
2. tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m<sup>2</sup> ; dan
3. membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m<sup>2</sup> -1,62 m<sup>2</sup> .

Namun, pada eksisting pejalan kaki yang dihitung adalah pejalan kaki yang tidak membawa beban atau alat, beban atau alat yang dimaksud adalah seperti payung ataupun keranjang pikul, dikarenakan pada kondisi eksisting pejalan kaki yang dominan adalah pejalan kaki yang berjalan sendiri.

### **1.5 Metodologi Penelitian**

Jenis penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya *kuantitatif* dimana peneliti akan menghitung tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki serta tingkat pelayanannya. Data yang bersifat *kuantitatif* berupa angka-angka hasil perhitungan. Metode utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Survey. Dengan metode survey ini bertujuan untuk mengumpulkan sejumlah besar data berupa variabel unit. Data yang dikumpulkan melalui individu atau

sampel fisis tertentu yang tujuannya agar dapat digeneralisasikan terhadap apa yang diteliti (Arikunto, 1996:56). Metode ini dapat disebut juga observasi. Observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (Riduwan, 2004 : 104).

### **1.5.1 Metoda Pendekatan Studi**

Melihat latar belakang yang ada, maka dibutuhkan informasi yang dapat menggambarkan kondisi kawasan studi. Mengacu pada tujuan studi, maka pendekatan studi yang dilakukan adalah sebagai berikut :

Tahapan-tahapan yang dilakukan dalam studi ini adalah:

1. Mengidentifikasi kebijakan tata ruang Kota Padang
2. Mengetahui ketersediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian pada eksisting guna untuk mengetahui kelengkapan sarana dan prasarana yang ada pada kawasan studi. Ketersediaan yang dilihat pada jalur pedestrian adalah jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, perambuan, lapak tunggu, fasilitas penyeberangan, fasilitas untuk disabilitas, dimensi trotoar dan ruang bebas jalur pejalan kaki.
3. Menilai tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada kondisi eksisting dari sebelas aspek, langsung ke lapangan sehingga dapat memberikan gambaran mengenai tingkat kesesuaian yang ada pada kawasan studi. Sebelas aspek tersebut adalah sebagai berikut:
  - a. Jalur hijau;
  - b. Lampu penerangan;
  - c. Tempat duduk;
  - d. Pagar pengaman;
  - e. Tempat sampah;
  - f. Perambuan;
  - g. Lapak tunggu;
  - h. Fasilitas penyeberangan;
  - i. Fasilitas untuk disabilitas;
  - j. Dimensi trotoar; dan
  - k. Ruang bebas jalur pejalan kaki.
4. Membandingkan hasil pengamatan setiap ruas jalur pedestrian menggunakan sebelas aspek sarana dan prasarana

5. Menilai tingkat kesesuaian sarana dan prasarana dengan sebelas aspek yang ada pada koridor di Pasar Raya, sehingga didapat rangking kesesuaian sarana dan prasarana setiap koridor pada kawasan studi
6. Menganalisis tingkat pelayanan jalur pedestrian untuk mendukung pengembangan jalur pedestrian pada kawasan perdagangan di Pasar Raya.

### **1.5.2 Metoda Pengumpulan Data**

#### **1. Tahap Persiapan Survey**

Tahapan Persiapan Survey merupakan langkah awal dalam suatu perencanaan. Tahapan ini bertujuan untuk mempermudah dalam tahap pengumpulan data, baik data yang berasal dari survey primer maupun survey sekunder. Dalam tahapan persiapan survey ini dilakukan beberapa tahap :

##### ***a. Tahapan studi pendahuluan dan studi literatur***

Pada tahap pendahuluan berisikan latar belakang, tujuan dan sasaran, serta langkah lainnya yang menjadi tahap awal dari penelitian tersebut. Kemudian pengumpulan studi literatur, berisikan teori-teori dan referensi yang akan dijadikan sebagai acuan dan dasar dalam penelitian penilaian tingkat ketersediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang.

##### ***b. Persiapan teknis serta pengumpulan peta-peta***

Untuk penelitian penilaian tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang, adapun peta-peta yang akan dikumpulkan adalah :

- 1) Peta delinasi batasan studi penelitian pada Kawasan Pasar Raya
- 2) Peta dasar yang dijadikan sebagai peta survey

Peta-peta tersebut diatas digunakan untuk mengetahui batasan studi, tempat jalur pejalan kaki, serta sarana dan prasarana pendukung jalur pejalan kaki.

#### **2. Pelaksanaan Survey**

Adapun tata cara pelaksanaan survey dalam penelitian penilaian tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang ini terbagi dalam survey sekunder dan survey primer.

##### **a. Survey Sekunder**

Survey sekunder ini adalah survey yang dilakukan ke instansi dengan perolehan berupa data sekunder, termasuk juga di dalamnya literatur dan standar-standar. Adapun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian penilaian tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota

Padang yaitu instansi BAPPEDA, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas TRTB, Dinas Pasar, Dinas Kebersihan, Lurah Kampung Juodan dinas-dinas terkait lainnya yang berkaitan dengan penelitian

- 1) Data terkait kebijakan baik berupa rencana tata ruang maupun literatur dan pedoman terkait Jalur Pejalan Kaki
- 2) Data terkait aspek fisik kawasan studi seperti posisi geografis, guna lahan eksisting, serta data-data tentang sarana dan prasarana.
- 3) Peta kawasan seperti administrasi dan peta delinasi kawasan studi, dsb.

**Tabel 1.3**  
**Data sekunder**

| No | Tahap survey    | Cara survey      | Sumber   | Data-data  |
|----|-----------------|------------------|--|--|
| 1  | Survey Sekunder | Kajian literatur | Perpustakaan dan internet                        | Buku-buku artikel, jurnal dan makalah dan permen dalam pedoman penyediaan dan pemanfaatan dan sarana jaringan pejalan kaki   |
|    |                 | Survey Instansi  | BAPPEDA dan PU                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produk Tata ruang RTRW Kota padang</li> <li>• RDTR kawasan yang terkait di dalam kawasan studi</li> <li>• Kebijakan-kebijakan lain terkait dengan jalur pejalan kaki</li> </ul> |
|    |                 |                  | Dinas TRTB                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peta situasi kawasan Pasar Raya</li> <li>• Peta luas area studi</li> </ul>  |
|    |                 |                  | Lurah Kampung Juo, Dinas Pasar, Dinas Kebersihan | <ul style="list-style-type: none"> <li>• sarana dan prasarana kawasan jalur pedestrian di Kawasan Pasar Raya</li> </ul>  |

b. Survey Primer

Survey primer berupa pengambilan data langsung ke lokasi studi. Survey ini dilakukan dengan cara pengamatan langsung kelapangan (observasi) terhadap kondisi eksisting jalur pejalan kaki, melakukan pengukuran bila diperlukan untuk kevalidan data. Adapun data primer yang dibutuhkan dalam penelitian identifikasi tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dikawasan Pasar Rayayaitu :

- 1) Segi fisik, pengamatan disertai dengan pengukuran dilakukan terhadap kondisi baik lebar maupun panjang jalur pejalan kaki, ruang bebas Jalur Pejalan Kaki, jalur perabot jalan, jaringan jalan serta mengidentifikasi kondisi sarana dan prasarana pendukungnya serta standar pelayanan jalur pedestrian.
  - a) Mengetahui sarana dan prasarana pendukung jalur pejalan kaki; dsb.
  - b) Dokumentasi

**Tabel 1.4**  
**Data primer**

| <b>Tahap Survey</b> | <b>Cara Survey</b> | <b>Sumber</b>               | <b>Data-data</b>   |
|---------------------|--------------------|-----------------------------|--|
| Survey primer       | Observasi          | Pengguna jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengamatan kondisi eksisting jalur pejalan kaki</li> <li>• Pengukuran trotoar seperti : lebar trotoar, panjang trotoar, marka jalan</li> <li>• Mengetahui ketersediaan sarana dan prasarana pendukung jalur pejalan kaki dan mengukur kesesuaian sarana dan prasarana jalur pejalan kaki</li> <li>• Mengetahui kondisi guna lahan yang ada disekitar kawasan</li> </ul> |

## **2) Metoda Survey Pejalan Kaki**

Penelitian ini dilakukan pada hari Sabtu dan Minggu. Penetapan hari untuk melakukan penelitian dilakukan berdasarkan kondisi aktivitas puncak harian, dimana hari Sabtu merupakan hari setengah libur dan hari minggu merupakan hari libur. Penentuan lokasi penelitian dinilai berdasarkan karakteristiknya.

Penelitian untuk masing-masing ruas diteliti oleh 2 orang surveyor dengan pembagian tugas 1 orang surveyor menghitung dan mencatat kecepatan pejalan kaki dan menghitung dan mencatat jumlah pejalan kaki dari setiap ujung daerah pengamatan. Penelitian ini dilakukan selama 6 hari, dimana dalam satu hari diteliti sebanyak 4 ruas dengan jumlah surveyor 8 orang dengan jumlah pengamat pada satu trotoar adalah 2 orang.

Untuk penelitian kecepatan pejalan kaki dilakukan dengan cara mengambil pengukuran penggal pengamatan sepanjang 10 m karena jarak 10 m ini merupakan jarak yang bisa diteliti. Jika jarak penelitian lebih dari 10 m, maka pengukuran kecepatan pejalan kaki semakin susah diamati. Alat yang digunakan dalam pengukuran kecepatan pejalan kaki berupa : meteran, stop watch, jam, alat tulis, kertas, serta form survey. Untuk perhitungan jumlah pejalan kaki dilakukan dengan cara pembagian interval waktu per 15 menit. Dengan pembagian 2 kelompok berada dikiri-kanan trotoar.

### **3) Peralatan Penelitian**

Pada penelitian ini ketepatan hasil pelaksanaan pengumpulan dilapangan sangat dipengaruhi oleh peralatan yang digunakan oleh pengumpul data (surveyor) yang dipakai dalam proses pengambilan data. Peralatan yang digunakan dalam pengumpulan data di lapangan haruslah peralatan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan secara teknis. Alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a) Pita atau lakban, digunakan untuk menentukan batas penggal trotoar pengamatan.
- b) Stop watch, digunakan untuk menghitung waktu tempuh pejalan kaki.
- c) Pita ukur atau meteran, untuk mengukur panjang dan lebar efektif penggal pengamatan, untuk mengukur panjang dan lebar efektif penggal pengamatan.
- d) Jam, digunakan untuk menghitung waktu pengamatan selama 15 menit.
- e) Lembar kerja, yaitu kolom isian untuk data-data yang diperlukan dalam penelitian.

### **4) Survey Hambatan Samping**

Survey hambatan samping ini dimaksudkan untuk mengetahui jenis hambatan samping yang dihitung meliputi, tiang telepon, tiang lampu penerangan, pedagang asongan maupun pedagang kaki lima, tumpukan sampah serta tempat sampah, papan perambuan, kendaraan parkir, tempat duduk serta pohon peneduh, lokasi survey yang dilaksanakan adalah per ruas trotoar masing masing koridor.

## **3. Cara memperoleh data**

Adapun cara-cara yang dilakukan untuk mengumpulkan / memperoleh data tersebut diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan pengumpulan data-data yang diperlukan diatas dengan melakukan kunjungan ke instansi-instansi terkait sesuai dengan kebutuhan datanya.
- b. Observasi / melakukan pengamatan langsung ke lapangan, mengamati kondisi eksisting kawasan studi yang mencakup kondisi.



#### 4. Checklist Data

Pembuatan *Checklist* data ini bertujuan untuk mengetahui data-data apa saja yang dibutuhkan dan data yang telah diperoleh sesuai dengan sumber (instansi) terkait. Adapun *checklist* data dalam penelitian identifikasi tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dikawasan Pasar Rayayaitu :

**Tabel 1.5**  
**Cheklis Data**

| No       | Jenis Data   | Metode Survey                            | Instansi                             | Keterangan |       |
|----------|--|--|--------------------------------------|------------|-------|
|          |  |  |                                      | Ada        | Tidak |
| <b>A</b> | <b>Aspek Kebijakan</b>   | Survey Sekunder                          | Dinas PU dan BAPEDDA Kota Padang     |            |       |
| 1        | RTRW Kota Padang   |  |                                      |            |       |
| 2        | RDTR Kawasan yang terkait dalam batasan studi  |  |                                      |            |       |
| 3        | Kebijakan Kebijakan lain yang terkait dengan jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways)                |  |                                      |            |       |
| <b>B</b> | <b>Aspek Fisik</b>   | Survey Sekunder                          | Dinas TRTB, BAPEDDA, PU, Dinas Pasar |            |       |
| 1        | Guna Lahan Eksisting   |  |                                      |            |       |
| 2        | Kemiringan   |  |                                      |            |       |
| <b>C</b> | <b>Kondisi Eksisting</b>   | Survey Primer, Pengukuran dan Pengamatan | Lokasi Studi                         |            |       |
|          | Sarana   |  |                                      |            |       |
| 1        | Jalur hijau<br>• Tinggi dan lebar  |  |                                      |            |       |
| 2        | Lampu penerangan<br>• Letak, jarak, tinggi dan material serta pencahayaan                        |  |                                      |            |       |
| 3        | Tempat duduk<br>• Letak, jarak, dimensi dan material   |  |                                      |            |       |
| 4        | Pagar pengaman<br>• Letak dan tinggi pagar pengaman, material, volume kendaraan dan pejalan kaki |  |                                      |            |       |
| 5        | Tempat sampah<br>• Letak, jarak, tipe tempat sampah, tinggi tempat sampah dan material           |  |                                      |            |       |
| 6        | Perambuan<br>• Letak dan material serta permukaan  |  |                                      |            |       |
| 7        | Lapak Tunggu<br>• Letak, jarak, dimensi, dan material  |  |                                      |            |       |
| 8        | Fasilitas untuk disabilitas<br>• Lebar, jalur landai dan permukaan                               |  |                                      |            |       |
|          | Prasarana  |  |                                      |            |       |
| 9        | Dimensi trotoar<br>• Elemen perkerasan dan lebar efektif   |  |                                      |            |       |

| No | Jenis Data  | Metode Survey | Instansi | Keterangan |       |
|----|---|---------------|----------|------------|-------|
|    |   |               |          | Ada        | Tidak |
| 10 | Ruang bebas jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tinggi, jarak, lebar dan kemiringan</li> </ul>                  |               |          |            |       |
| 11 | Fasilitas penyeberangan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasilitas yang tersedia dan letak serta kecepatan kendaraan</li> </ul> |               |          |            |       |

### 1.5.3 Metoda Analisis

#### 1. Analisis Kuantitatif

Analisis kuantitatif ini digunakan untuk menganalisis sarana dan prasarana dalam aspek fisik, yang terdiri dari jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, pagar pengaman, tempat sampah, perambuan, fasilitas penyeberangan, fasilitas untuk disabilitas, dimensi trotoar dan ruang bebas trotoar dianalisis dengan cara mengidentifikasi kawasan secara faktual biasanya berupa angka, koding, perhitungan, pemetaan dan lainnya. Kondisi faktual yang ditemukan di lapangan akan dinilai sesuai variabel dalam referensi yang digunakan dalam penelitian.

Analisis penyediaan atau penambahan sarana pendukung Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Way*) seperti 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 volume rata-rata per menit pada interval puncak. Lebar jalur pejalan kaki dapat dihitung dengan persamaan 1.1 berikut:

$$W = (P/35) + n$$

Sumber : PERMEN PU No. 03/2014

Dimana :

$P$  = Volume pejalan kaki rencana (orang/menit/meter)

$W$  = Lebar jalur pejalan kaki (meter)

$n$  = Lebar tambahan (meter)

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**Tabel 1.6**  
**Parameter Penilaian Kesesuaian**

| No        | Jenis Data   | Penilaian |        |              |
|-----------|--|-----------|--------|--------------|
|           |  | Sesuai    | Netral | Tidak Sesuai |
| Sarana    |  |           |        |              |
| 1         | Jalur hijau<br>• Tinggi dan lebar  |           |        |              |
| 2         | Lampu penerangan<br>• Letak, jarak, tinggi dan material serta pencahayaan                        |           |        |              |
| 3         | Tempat duduk<br>• Letak, jarak, dimensi dan material   |           |        |              |
| 4         | Pagar pengaman<br>• Letak dan tinggi pagar pengaman, material, volume kendaraan dan pejalan kaki |           |        |              |
| 5         | Tempat sampah<br>• Letak, jarak, tipe tempat sampah, tinggi tempat sampah dan material           |           |        |              |
| 6         | Perambuan<br>• Letak dan material serta permukaan  |           |        |              |
| 7         | Lapak Tunggu<br>• Letak, jarak, dimensi, dan material  |           |        |              |
| 8         | Fasilitas untuk disabilitas<br>• Lebar, jalur landai dan permukaan                               |           |        |              |
| Prasarana |  |           |        |              |
| 9         | Dimensi trotoar<br>• Elemen perkerasan dan lebar efektif   |           |        |              |
| 10        | Ruang bebas jalur pejalan kaki<br>• Tinggi, jarak, lebar dan kemiringan                          |           |        |              |
| 11        | Fasilitas penyeberangan<br>• Fasilitas yang tersedia dan letak serta kecepatan kendaraan         |           |        |              |

Parameter bersumber pada PERMEN PU NO: 03/PRT/M/2014 Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan jurnal tentang Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestran Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki oleh Danoe Iswanto, Vol 5 No.1, Maret 2006 serta pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum

## 2. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Metode *Level Of Service*(LOS) atau konsep tingkat pelayanan adalah suatu konsep untuk menghitung tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, dapat juga digunakan untuk tingkat pelayanan jaringan jalan. Metode ini pertama kali dikembangkan untuk bidang rekayasa lalu lintas sebagai pengakuan atas fakta bahwa desain jalur pejalan kaki sesuai dengan kapasitas penggunaannya.

Konsep *Level Of Service*(LOS) menyediakan standar yang berguna untuk mengatur desain ruang pejalan kaki. Standar pelayanan pejalan kaki didasarkan pada kebebasan

untuk memilih kecepatan dan pergerakan yang normal, kemampuan untuk memotong pergerakan lambat pejalan kaki lainnya serta kemudahan yang relatif untuk melintas dan gerakan dalam konsentrasi lalu lintas padat.

Dengan menggunakan Metode analisis yang digunakan dalam mencapai tujuan studi adalah sebagai berikut :

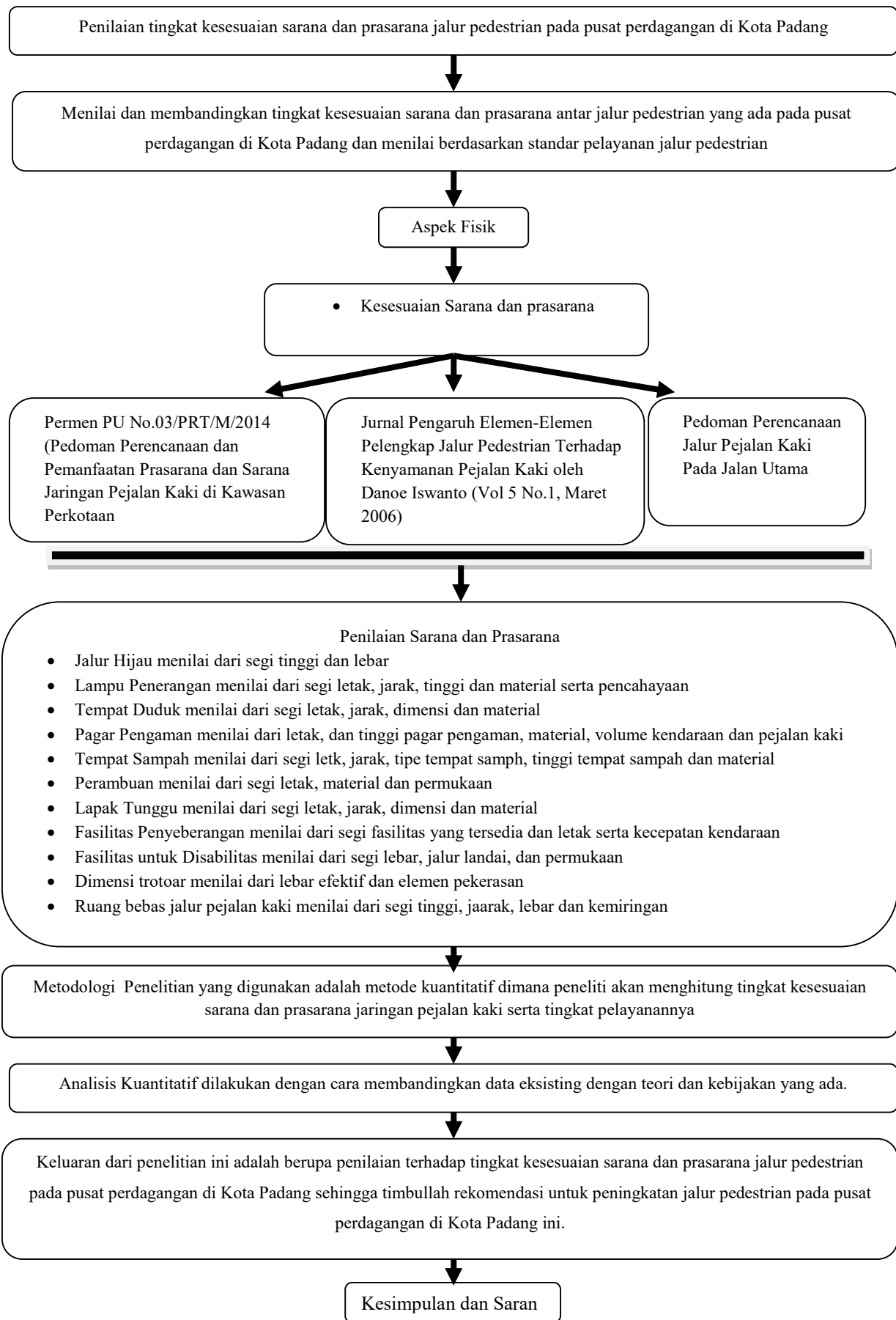
- a. Mengidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki pada pusat perdagangan di Kota Padang, berdasarkan teori dan kebijakan. Identifikasi ini dilakukan dengan cara melihat dan mengobservasi tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pejalan kaki yang ada dilapangan dan meninjau teori - teori yang menyangkut jalur pejalan kaki terutama dalam hal tingkat kesesuaiannya sebagai upaya dalam merumuskan variabel pengukur tingkat kesesuaian dan menimbang kebijakan serta peraturan yang berkaitan dengan tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pejalan kaki berguna dalam hal penentuan variabel dan indikator untuk mengukur tingkat kesesuaian
- b. Penilaian tingkat kesesuaian fasilitas jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang. Penilaian ini dilakukan dengan cara membandingkan variabel penentu tingkat kesesuaian fasilitas jalur pejalan kaki dengan sarana dan prasarana yang ada pada lapangan
- c. Usulan penanganan untuk meningkatkan kesesuaian fasilitas jalur pejalan kaki. Usulan penanganan merujuk dari hasil penilaian untuk meningkatkan tingkat fasilitas jalur pejalan kaki

## **1.6 Keluaran**

Keluaran dari penelitian ini adalah berupa penilaian terhadap tingkat kesesuaian sarana dan prasarana jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang sehingga timbullah rekomendasi untuk peningkatan jalur pedestrian pada pusat perdagangan di Kota Padang ini.

## **1.7 Kerangka Berfikir**

Adapun keluaran yang dihasilkan dari studi ini adalah sebagai berikut :



Gambar 1.1 Kerangka Berpikir

## **1.8 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam studi **Peringkat Tingkat Kesesuaian Pengguna Sarana Pejalan Kaki Pusat Pelayanan Kota Padang** ini adalah sebagai berikut :

### **Bab I    Pendahuluan.**

Bab ini berisikan latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup studi yang terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian yang terdiri dari metode pengumpulan data dan metode analisis dan sistematika pembahasan dan kerangka pemikiran

### **BAB II Studi Literatur**

Bab ini berisikan mengenai kebijakan terkait dengan kawasan studi terdiri dari pengertian–pengertian pejalan kaki, dan tingkat kesesuaian serta teori–teori dan kebijakan–kebijakan mengenai kriteria tingkat kesesuaian jalur pejalan kaki.

### **Bab III   Gambaran Umum**

Bagian ini berisikan mengenai kondisi umum wilayah studi, juga berisikan kondisi trotoar di kawasan studi, dengan meliputi data-data kondisi aspek fisik dan aspek non fisik, dan juga mengkaitkan tentang permasalahan tingkat kesesuaian fasilitas pejalan kaki pada pusat perdagangan di Kota Padang terhadap fungsinya dalam membandingkan kondisi eksisting

### **Bab IV    Analisis Data dan Pembahasan**

Berisikan mengenai identifikasi teori dalam penyediaan jalur pejalan kaki untuk memperoleh variabel tingkat kesesuaian. Mengidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki pada pusat perdagangan di Kota Padang, berdasarkan teori dan kebijakan, mengidentifikasi kondisi pemanfaatan jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang, berdasarkan persepsi pengguna pejalan kaki, dan penilaian tingkat kesesuaian fasilitas jalur pejalan kaki di pusat perdagangan Kota Padang.

### **Bab V    Kesimpulan Dan Saran**

Bab ini berisikan Kesimpulan hasil studi dengan memperhatikan tujuan yang ingin dicapai dalam studi ini, ketidaksesuaian fasilitas pejalan kaki di kawasan studi dalam fungsinya serta Rekomendasi terhadap instansi terkait maupun masyarakat terutama pejalan kaki.