UPAYA PENINGKATAN KUALITAS DAN TINGKAT PELAYANAN JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA DI JALAN RADEN INTAN

Anggi Agustina, Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., dan Goldie Melinda Wijayanti, S.T., M.T.
Email: anggiagustina07@gmail.com

Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Jurusan Teknologi Infrastruktur Dan Kewilayahan
Institut Teknologi Sumatera

ABSTRAK

Kota Bandarlampung merupakan Ibukota Provinsi Lampung yang memiliki kepadatan penduduk yang paling tinggi. Jalan Raden Intan merupakan pusat kota dari Kota Bandarlampung yang mempunyai guna lahan campuran yang di dominasi oleh kawasan perdagangan dan jasa dan digunakan sebagai simpul pergantian moda transportasi dalam kota. Jalan Raden Intan menjadi kawasan Central Business District (CBD) dan perencanaan kawasan Transit Oriented Development (TOD) yang mendorong masyarakat masyarakat untuk melakukan pergerakan dan aktivitas di kawasan tersebut salah satunya dengan berjalan kaki. Namun, kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Raden intan masih belum dapat menunjang perencanaan tersebut dan juga masih banyak gangguan yang terdapat di jalur pejalan kaki seperti pedagang kaki lima dan tempat parkir kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan dan jasa di Jalan Raden Intan. Untuk mencapai tujuan tersebut data yang diperlukan diperoleh dari kuesioner, observasi, traffic counting dan tinjauan literatur. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif, analisis PEQI dan analisis LOS. Berdasarkan analisis yang sudah dilakukan didapatkan hasil bahwa upaya peningkatan kualitas dan tingkat pelayanan yang dilakukan dengan mengacu pada parameter dalam Global Walkability Index.

Kata kunci: Jalur pejalan kaki, kualitas, tingkat pelayanan, *walkability*

ABSTRACT

Bandarlampung City is the Capital of Lampung Province which has the highest population density. Jalan Raden Intan is the city center of the City of Bandarlampung which has a mixed land use that is dominated by trade and service areas and is used as a changeover node in the city. Jalan Raden Intan is a Central Business District (CBD) area and Transit Oriented Development (TOD) area planning encourages communities to carry out movements and activities in the area, one of them on foot. However, the condition of the pedestrian path on Jalan Raden diamond still cannot support the planning and there are still many disturbances that are found in the pedestrian paths such as street vendors and car parks. This study aims to improve the quality and level of service of pedestrian paths in the trade and service area on Jalan Raden Intan. To achieve these objectives the required data obtained from questionnaires, observations, traffic counting and literature review. The analytical methods used in this study are descriptive analysis, PEQI analysis and LOS analysis. Based on the

analysis that has been done, the results show that efforts to improve the quality and level of service carried out by referring to the parameters in the Global Walkability Index.

Keywords: *Pedestrian ways, quality, level of service, walkability*

PENDAHULUAN

Perkotaan saat ini banyak melakukan pembangunan yang dicerminkan dengan perkembangan fisik kotanya. Kota yang secara dinamis berkembang seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi akan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk menunjang aktivitas masyarakat. Pembangunan infrastruktur fisik seperti jalan, masih menjadi hal yang utama dalam meningkatkan perekonomian kota. Namun masih banyak pembangunan infrastruktur jalannya belum sesuai dengan standar yang ada, seperti penyediaan jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas yang dibutuhkan bagi pejalan kaki yang berfungsi sebagai ruang bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya sehingga pejalan kaki dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan.

Kota Bandarlampung merupakan ibukota Provinsi Lampung yang memiliki kepadatan penduduk yang paling tinggi dibandingkan dengan kabupaten lain. Jalan Raden Intan yang berada di Kecamatan Tanjung Karang Pusat merupakan pusat kota dari Kota Bandarlampung dan menjadikan Jalan Raden Intan sebagai kawasan CBD (*Central Business Dictrict*) yang didalamnya terdapat kawasan perdagangan dan jasa dan kawasan sarana pelayanan umum, serta direncanakan sebagai konsep kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) menurut RTRW Kota Bandarlampung dan juga Pemerintah Kota Bandarlampung juga memprioritaskan pembangunan jalur pejalan kaki di jalan-jalan utama salah satunya Jalan Raden Intan.

Kawasan CBD di Jalan Raden Intan dengan adanya guna lahan campuran sebagai kawasan perdagangan dan jasa dan perencanaan kawasan TOD perlu memperhatikan beberapa hal, salah satunya adalah aksesibilitas pejalan kaki. Namun sayangnya kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan hanya sebatas kondisi seadanya bukan kondisi yang memenuhi standar kebutuhan pejalan kaki khususnya bagi anak-anak, orang tua, dan kaum *difabel*.

TINJAUAN LITERATUR

A. KARAKTERISTIK PERKOTAAN

Wilayah perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi (UU No.24 tahun 1992). Karakteristik perkotaan didasarkan pada tinjaun yang telah dilakukan (Branch, 1995) yang menguraikan perkotaan secara fisik, sosial, dan ekonomi. Perkembangan pertumbuhan penduduk dan aktivitas masyarakat akan menghasilkan guna lahan yang sesuai dengan peruntukkannya. Menurut (Shirvani, 1985) terdapat beberapa sistem yang dapat mempengaruhi guna lahan yaitu:

1. Sistem lingkungan yaitu lokasi sumber daya yang perlu dilindungi, seperti kawasan lindung dan kawasan budidaya.
2. Sistem pengembangan lahan yaitu pengembangan lahan yang belum optimal seperti penggunaan fungsi perkantoran, area terbangun dan lahan pertanian.

3. Sistem kegiatan yaitu sistem yang mencerminkan macam-macam kegiatan yang berlangsung diatasnya, seperti permukiman, perdagangan dan jasa, pendidikan, industri dan sebagainya.

B. SISTEM TRANSPORTASI

Salah satu komponen penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi adalah jaringan prasarana dasar, seperti prasarana sistem jaringan transportasi. Dalam membuat perencanaan suatu sistem jaringan transportasi hendaknya dipertimbangkan faktor yang sangat mempengaruhi sistem antara lain karakteristik permintaan, tata guna lahan serta kondisi yang ada di suatu daerah (Tamin,2000). Sistem transportasi terbagi menjadi 2 yaitu transportasi yang menggunakan moda transportasi dengan kendaraan bermotor (mobil, motor, kereta) dan moda transportasi kendaraan non bermotor (sepeda, becak, gerobak, berjalan kaki). *Non-Motorized Transport* adalah elemen penting untuk mendorong tranportasi di perkotaan dan juga NMT merupakan aspek penting dalam menciptakan sistem transportasi yang nyaman, aman dan efisien serta terintegrasi antar moda transportasi (ITDP, 2016). Menurut UU No.22 tahun 2009 Non-Motorized Transport (NMT) atau kendaraan non bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan.

C. JALUR PEJALAN KAKI

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen yang sangat penting di era sekarang. Jalur pejalan kaki selain memberikan jalur untuk pejalan kaki, jalur pejalan kaki juga memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki yang melintasi jalur pejalan kaki. Shirvani (1985) mengatakan bahwa penggunanya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan pedestrian yang merupakan salah satu elemen-elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu kawasan perkotaan. Sistem jalur pejalan kaki yang baik akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota dan membantu meningkatkan kualitas udara menjadi lebih baik. Untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor dan meningkatkan kualitas udara menjadi lebih baik maka diperlukan interaksi antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan tetap terakomodasi dengan pertimbangan kesesuaian fungsi dengan kebutuhan, kenyamanan fisik dan psikologis.

Sistem jalur pejalan kaki yang baik akan mengurangi keterikatan terhadap kendaraan di kawasan pusat kota, meningkatkan penggunaan pejalan kaki, mempertinggi kualitas lingkungan melalui sistem perancangan yang manusiawi, menciptakan kegiatan pedagang kaki lima yang lebih banyak dan akhirnya akan membantu kualitas udara di kawasan tersebut. Kriteria penyediaan sarana jalur pejalan kaki juga memperhatikan kriteria ketersediaan lebar ruas pada jalur pejalan kaki serta tidak mengganggu fungsi utama jalur pejalan kaki sebagai sarana lalu lintas pejalan kaki. fasilitas jalur pejalan kaki terdiri atas beberapa fasilitas pejalan kaki, yaitu jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, rambu-rambu, lapak tunggu dan telepon umum.

D. PEJALAN KAKI

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lintas jalan. Kegiatan berjalan kaki merupakan suatu kegiatan yang dapat membantu mewujudkan *sustainable city*. Agar pejalan kaki merasa nyaman saat menuju tempat yang akan

dituju dibutuhkan jalur pejalan kaki yang *walkable* dan *enjoyable*. Dalam konteks ini, *walkability* menjadi konsep penting dalam desain perkotaan.

Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi pilihan pejalan kaki terhadap jalur yang ingin dilaluinya. Oleh karena itu Menurut *Transportation Research Board* dalam (Khisty & Lall, 2003) dalam mendesain fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan hal hal berikut; Kenyamanan, Kemudahan, Keselamatan, Keamanan, Ekonomi. Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

METODE PENELITIAN

Metode analisis data yang digunakan pada penelitian adalah dengan metode analisis deskriptif, analisis PEQI dan analisis LOS yang akan dijabarkan sebagai berikut.

Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif pada penelitian digunakan untuk mendekripsikan hasil dari pengumpulan data dan juga analisis data. Untuk menjawab sasaran ini, analisis deskriptif dilakukan dengan menyajikan grafik beserta grafik yang dapat menjelaskan persepsi masyarakat tentang kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan.

Analisis PEQI

Ukuran pendekatan yang dapat digunakan untuk mengetahui kualitas suatu jalur pejalan kaki adalah *Pedestrian Enviromental Quality Index* (PEQI). Analisis PEQI (*Pedestrian Environmental Quality Index*) adalah analisis kuantitatif observasi berdasarkan persepsi pejalan kaki dan faktor lingkungan yang dapat diamati dari kondisi lingkungan dan perilaku pergerakan masyarakat. Data yang digunakan merupakan data fasilitas-fasilitas jalur pejalan kaki yang didapatkan dari hasil observasi. Data fasilitas jalur pejalan kaki diobservasi menggunakan dari *Panduan Guidelines Pedetrians* yang menggunakan ceklist data. Keberadaan fasilitas tersebut dihitung berdasarkan skor yang telah ditetapkan dari *Panduan Guidelines Pedestrians*.

Analisis LOS

Pada penelitian ini dilakukan dengan analisis *level of service* (LOS). Analisis LOS digunakan untuk menjelaskan kenyamanan berupa kemampuan untuk memilih kecepatan yang diinginkan, mendahului penjalan kaki lain, dan kemampuan menghindari konflik dengan pejalan kaki lain. Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada penelitian ini menggunakan metode dari *Transportation Research Board* (2000). Data yang digunakan merupakan data dari pejalan kaki seperti jumlah pejalan kaki, volume pejalan kaki, lebar jalur pejalan kaki serta kepadatan pejalan kaki yang didapatkan dari hasil *traffic counting*. Cara pengambilan data jumlah lalu lintas pejalan kaki umumnya dilakukan dengan cara manual.

Sistematika untuk pengambilan data dilakukann dalam 2 hari dengan memilih pada waktu *weekday* dan *weekend*. Pembagian waktu pengambilan data dibagi menjadi 3 waktu yaitu pagi, siang dan sore dengan rincian waktu pukul 07.00-09.00 , 11.00-13.00 , dan 16.00-18.00 dengan jangka waktu 15 menit.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. MENGIDENTIFIKASI KONDISI EKSISTING FASILITAS JALUR PEJALAN KAKI DARI ASPEK KENYAMANAN

Jalur pejalan kaki merupakan sarana untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dan jasa dimana pejalan kaki membutuhkan ruang yang cukup untuk bergerak. Namun pada kondisi eksistingnya sarana jalur pejalan kaki masih terdapat hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan yang membuat pejalan kaki tidaknyaman.

1. Kondisi Eksisting Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki berdasarkan persepsi masyarakat

Fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki digunakan untuk mengetahui karakteristik dari fasilitas jalur pejalan kaki yang terdapat di jalur pejalan kaki Jalan Raden Intan. Hal-hal tersebut yang diperhatikan yaitu, jumlah fasilitas, persebaran fasilitas, dan kondisi fasilitas jalur pejalan kaki. Jenis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki yaitu jalur hijau, rambu-rambu, tempat duduk, lampu penerangan, pagar pembatas, jalur khusus difabel, dan halte. Berdasarkan hasil analisis didapatkan 4 kategori kenyamanan.

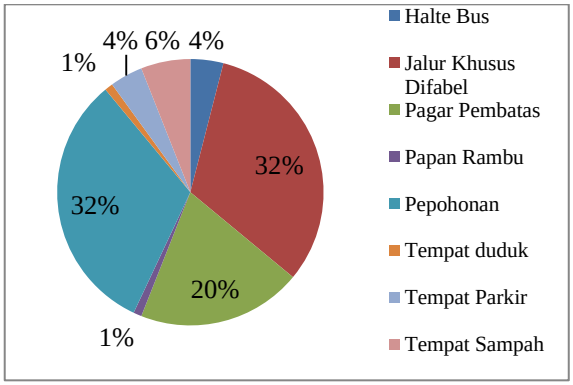
Tabel 1. Kondisi Eksisting Fasilitas jalur Pejalan Kaki

No.	Kategori	Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	Persentase
1	Nyaman	Tempat duduk	39%
2	Cukup Nyaman	Rambu-rambu	57%
3	Kurang Nyaman	Tempat Sampah	58%
4	Tidak Nyaman	Jalur Difabel	55%

Sumber: Hasil analisis, 2020

2. Peningkatan kinerja fungsi pelengkap jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi masyarakat

Dari hasil penilaian kondisi fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi masyarakat. Maka diketahui juga fasilitas-fasilitas apa saja yang paling diutamakan untuk diperbaiki, maupun fasilitas yang juga harus diperhatikan kondisinya dan ditambahkan fasilitas yang belum ada pada jalur pejalan kaki tersebut. Menurut responden fasilitas yang paling diutamakan untuk diperbaiki, maupun fasilitas yang harus diperhatikan kondisinya dikategorikan berdasarkan persentase hasil dari analisis.



Sumber: Hasil analisis, 2020

Gambar 1. Peningkatan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Masyarakat

Pada gambar diatas diketahui bahwa pendapat masyarakat mengenai peningkatan kinerja fasilitas jalur pejalan kaki yang paling diutamakan untuk diperbaiki atau diadakan fasilitasnya yaitu pengadaan fasilitas jalur khusus difabel (32%) serta penambahan jalur hijau (32%).

3. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi masyarakat

Tabel 2. Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Masyarakat

Elemen Jalur pejalan kaki	Kondisi
Kebersihan	Cukup
Keamanan	Cukup
Lebar Jalur pejalan kaki	Cukup
Polusi Udara	Kurang Baik
Gangguan di Jalur pejalan kaki	Kurang Baik

Sumber: Hasil analisis, 2020

Kondisi jalur pejalan kaki yang termasuk ke dalam golongan kurang baik yaitu polusi udara dan gangguan di Jalur pejalan kaki seperti PKL. Karena kurangnya jalur hijau dengan pengadaan pepohonan menyebabkan polusi udara dari kendaraan bermotor yang dapat berdampak pada kesehatan bagi pejalan kaki sehingga membuat pejalan kaki tidak nyaman dan juga adanya gangguan di jalur pejalan kaki seperti adanya pedagang kaki lima dapat menghambat ruang gerak pejalan kaki.

4. Kualitas segmentasi jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi masyarakat

Pada bagian ini kualitas segmentasi jalur pejalan kaki, berdasarkan hasil survei bahwa kualitas jalur pejalan kaki berdasarkan segmentasi didapatkan hasil kualitas jalur pejalan kaki yang buruk dan jalur pejalan kaki yang baik. Berdasarkan kuesioner yang dilakukan terhadap responden didapatkan hasil kualitas jalur pejalan kaki berdasarkan segmentasi didapatkan hasil yaitu:

Tabel 3. Kualitas Segmentasi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Masyarakat

No.	Kondisi	Segmentasi
1	Baik	Segmen 1
2	Sedang	Segmen 3
3	Buruk	Segmen 5

Sumber: Hasil analisis, 2020

B. MENGIDENTIFIKASI KUALITAS JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN RADEN INTAN

Analisis kualitas jalur pejalan kaki dengan metode analisis *Pedestrian Environmental Quality Index* (PEQI) dengan menilai indikator yang digunakan dalam metode PEQI. Perhitungan dengan menggunakan rumus PEQI dibagi menjadi dua, yaitu perhitungan kualitas pada persimpangan dan perhitungan kualitas pada jalur pejalan kaki. Rumus PEQI yang digunakan yaitu sebagai berikut:

Perhitungan kualitas persimpangan: $(\text{total nilai perhitungan persimpangan} - \text{nilai min}) x \frac{100}{(nilai\ max - nilai\ min)}$

Perhitungan kualitas ruas jalur pejalan kaki:

$$(\text{total nilai perhitungan segmen} - \text{nilai min}) x \frac{100}{(nilai\ max - nilai\ min)}$$

Untuk keterangan nilai max dan min yang digunakan dalam perhitungan kualitas jalur pejalan kaki, yaitu:

Tabel 4. Nilai Max dan Nilai Min dalam Perhitungan PEQI

Keterangan	Max	Min
Terdapat lampu lalu lintas	180	61
Hanya terdapat tanda	149	53

Keterangan	Max	Min
berhenti		

Sumber: Hasil analisis, 2020

Berdasarkan perhitungan yang sudah dilakukan pada analisis ini didapatkan hasil.

Tabel 5. Klasifikasi Kelas Kualitas Berdasarkan Segmentasi

No.	Lokasi	Skor Kualitas Persimpangan	Skor Kualitas Ruas
1	Segmen 1	36,96	27,41
2	Segmen 2	30,24	27,09
3	Segmen 3	22,68	32,45
4	Segmen 4	22,68	33,075
5	Segmen 5	36,96	33,39

Sumber: Hasil analisis, 2020

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, segmen 5 merupakan segmen jalur pejalan kaki yang paling berkualitas dibandingkan dengan segmen lainnya dengan nilai kualitas berdasarkan persimpangan 36,96 dan kualitas berdasarkan arus 33,39 sementara segmen 2 memiliki kualitas yang paling rendah dengan nilai kualitas berdasarkan persimpangan 30,24 dan kualitas berdasarkan arus 27,09.

Tabel 6. Klasifikasi Kualitas Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raden Intan

Lokasi	Skor Kualitas Persimpangan	Skor Kualitas Ruas
Jalur pejalan kaki di sepanjang Jalan Raden Intan	45,36	36,86

Sumber: Hasil analisis, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan PEQI menunjukkan bahwa kualitas jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan tergolong buruk dalam klasifikasi kualitas ruas sedangkan untuk klasifikasi kualitas persimpangan tergolong jalur pejalan kaki dasar, seharusnya jalur pejalan kaki dipergunakan sebagai fasilitas ruang pejalan kaki tetapi jalur pejalan kaki dipergunakan sebagai tempat parkir kendaraan dan tempat lapak bagi pedagang kaki lima.

C. MENGIDENTIFIKASI TINGKAT PELAYANAN JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN RADEN INTAN

Dalam menyelesaikan analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ini dapat menggunakan analisis *Level Of Service* (LOS) untuk dapat menghitung kemampuan tingkat pelayanan di jalur pejalan kaki tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung termasuk ke dalam kategori jalur pejalan kaki padat, sedang atau tidak terlalu padat yang sering disebut klasifikasi kategori LOS A,B,C,D dan E.

Dari hasil pengamatan survey ke lapangan diketahui bahwa jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung memiliki banyak hambatan sementara. Dengan adanya hambatan yang berada di jalur pejalan kaki tersebut maka pejalan kaki yang melintasi jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan tersebut terganggu sehingga memaksa dan membuat pejalan kaki untuk menggunakan badan jalan kendaraan sebagai media untuk berjalan kaki. Oleh karena itu, perlu adanya penataan dan pengembalian fungsi jalur pejalan kaki yang selama ini digunakan sebagai lapak pedagang kaki lima (PKL), parkir kendaraan roda 2 dan roda 4. Serta menata kembali fasilitas pejalan kaki seperti lampu penerangan, papan reklame, dan papan

rambu supaya diletakkan pada tempat yang tidak mengganggu pejalan kaki. Dan juga perlunya diperbaiki jalur pejalan kaki yang sudah rusak dan bergelombang agar tidak menghambat arus pejalan kaki.

Tabel 7. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Weekday)

Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Weekday)			
No.	**Jalur Pejalan Kaki**		**Tingkat Pelayanan**
1	Segmen 1	Kanan	E
		Kiri	C
2	Segmen 2	Kanan	D
		Kiri	B
3	Segmen 3	Kanan	A
		Kiri	A
4	Segmen 4	Kanan	A
		Kiri	A
5	Segmen 5	Kanan	A
		Kiri	A

Sumber: Hasil analisis, 2020

Tabel 8. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Weekday)

Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Weekend)			
No.	**Jalur Pejalan Kaki**		**Tingkat Pelayanan**
1	Segmen 1	Kanan	E
		Kiri	C
2	Segmen 2	Kanan	C
		Kiri	C
3	Segmen 3	Kanan	A
		Kiri	A
4	Segmen 4	Kanan	A
		Kiri	A
5	Segmen 5	Kanan	A
		Kiri	A

Sumber: Hasil analisis, 2020

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas dan perbandingan pada setiap metode-metode perhitungan tingkat pelayanan yang digunakan pada setiap segmen dalam wilayah studi penelitian maka didapatkan hasil dengan standar tingkat pelayanan yang berbeda-beda pada setiap segmen dan setiap metode perhitungannya. Dari hasil keseluruhan tersebut, berdasarakan arus pejalan kaki masing-masing segmen jalur pejalan kaki menunjukkan bahwa arus pejalan kaki yang paling baik berada pada segmen 3 dan segmen 5 dengan klasifikasi nilai A. Hal ini dikarenakan bahwa para pejalan kaki tidak berjalan sejauh satu segmen penuh, pejalan kaki lebih banyak berjalan hanya untuk bertransaksi di sebuah toko. Hal ini tergantung pada perilaku dan tujuan masing-masing pejalan kaki yang beraktivitas di jalur pejalan kaki dan mempunyai keperluan yang berbeda-beda pada tiap segmennya. Kemudian untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dari hasil perhitungan menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki segmen 3 dan segmen 5 yang paling baik dikarenakan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki berdasarkan arus dan berdasarkan ruang memiliki klasifikasi nilai A.

D. UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS DAN TINGKAT PELAYANAN JALUR PEJALAN KAKI

Setelah mengetahui kualitas jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi masyarakat maupun peneliti dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, di dapatkan hasil beberapa

ukuran masih dibawah rata-rata baik dari penilaian pengguna maupun peneliti. Oleh karena itu upaya peningkatan kualitas dan tingkat pelayanan yang dilakukan dengan mengacu pada parameter dalam *Global Walkability Index* yang memiliki nilai masih kurang baik dengan tetap memperhatikan kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan. Hasil dari upaya peningkatan dari parameter yang dihasilkan berdasarkan hasil kuesioner peneliti dengan responden yang kemudian dianalisis.

No	Parameter	Preferensi Pengembangan
1	Ketersediaan fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki	Perlunya penambahan fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki seperti tempat sampah, jalur khusus difabel, pagar pembatas, jalur penyeberangan, serta penambahan rambu-rambu lalu lintas untuk pejalan kaki dengan mesin waktu hitung mundur.
2	Infrastruktur bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus	Perlunya penambahan tactile block/guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus
		Perlu adanya penyediaan ramp, yaitu kemiringan yang tidak bisa menggunakan tangga
3	Ketersediaan fasilitas penyeberangan	Perlu adanya penambahan fasilitas penyeberangan dan peningkatan kualitas jalur penyeberangan

Sumber: Hasil analisis, 2020

KESIMPULAN

Berdasarkan deskripsi dan analisis data yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa, tingkat pelayanan LOS beragam karena mengukur tingkat pelayanan pada jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan dilakukan per segmen yaitu didapatkan hasil. Tingkat pelayanan paling buruk terdapat pada segmen 1 dan segmen 2 karena pada lokasi tersebut memiliki volume pejalan kaki paling besar namun lebar jalur pejalan kaki hanya berkisar 1 meter – 1,5 meter. Hal ini dikarenakan pada lokasi tersebut terdapat interaksi yang besar antara pejalan kaki dengan lingkungan sekitar seperti pusat perbelanjaan, pedagang kaki lima, dll. Kemudian tingkat pelayanan yang paling baik terdapat pada segmen 3, segmen 4 dan segmen 5 karena pada lokasi tersebut memiliki volume pejalan kaki yang rendah walaupun lebar jalur pejalan kaki sudah baik oleh sebab itu lingkungan sekitar dapat mempengaruhi minat pejalan kaki.

Untuk kualitas jalur pejalan kaki secara keseluruhan berdasarkan persimpangan, jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan memiliki kualiats Kelas III yang berarti jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan bersifat dasar sedangkan untuk kualitas berdasarkan arus memiliki kualitas jalur pejalan kaki Kelas IV berarti jalur pejalan kaki masih buruk. Karena pada kondisi eksistingnya jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan masih memiliki banyak kekurangan baik dari fasilitas sarana dan prasarana jalur pejalan kaki maupun dari lingkungan sekitar yang dapat menunjang kualitas jalur pejalan kaki.

Banyaknya hambatan berupa kendaraan yang parkir atau menempati area jalur

pejalan kaki yang menjadi hambatan bagi pejalan kaki sehingga pejalan kaki terpaksa berjalan di tempat jalur kendaraan yang membuat kenyamanan menjadi terganggu dan sangat membahayakan keamanan pejalan kaki. Penempatan utilitas seperti tiang listrik, papan reklame yang menempati area jalur pejalan kaki menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

Abdussalam, M. F. (2016). Penerapan Model Pembelajaran Deduktif Pada Mata Pelajaran Nahwu. *Skripsi*, -.

Afriani, R. E. (2012). Kajian Perilaku Pejalan Kaki Dalam Pemanfaatan jalur Pejalan Kaki di Kawasan CBD Simpang Lima Semarang. *Skripsi*.

Afriani, R. E. (2012). Kajian Perilaku Pejalan Kaki Dalam Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan CBD Simpang Lima Semarang. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*.

Budiawan, N. F., & Sukarno. (2015). Tingkat Pelayanan Fasilitas Pedestrian di Simpang Empat Kantor Pos Besar Yogyakarta. *Teknik* , Vol.5, No.1.

Darmawan, D., & Mauliani, L. (2010). *FUNGSI DAN PERANJALUR PEDESTRIAN BAGI PEJALAN KAKI Sebuah Studi Banding Terhadap Fungsi Pedestrian* .

Darmawati, R. (2011). Eksplorasi Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalan Simanjuntak Gondokusuman Yogyakarta. *Penelitian Bappeda Kota Yogyakarta*, 5.

Djaali, & Muljono, P. (2007). *Pengukuran Dalam Bidang Pendidikan.* Jakarta: Grasindo.

Faradila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health and Environment (SHE). *Jurnal Inersia*, Vol. XIV, No.2.

Iswanto, D. (2006). *PENGARUH ELEMEN ELEMEN PELENGKAP JALUR PEDESTRIAN TERHADAP KENYAMANAN PEJALAN KAKI Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda.* Semarang: Tugas Akhir.

ITDP. (2016). *Non Motorized Transport.* Jakarta: ITDP Indonesia.

Kaliongga, F. G., Kumurur, V. A., & Sembel, A. (2014). Kajian Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Jl. Pierre Tendean di Kota Manado. *Sabua*, Vol.6, No.2: 243-252.

Untermann, R. (1984). *Site Planning for Cluster Housing.*

Waldock, R. (Nov, 2011). In *Planning and Designing for Pedestrians: Guidelines* (pp. Version 6, Page 27). Western Australia: The Department of Transport.

Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Pedoman Bahan Kontruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil

Peraturan Daerah Kota Bandarlampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030

Peraturan Daerah Kota Bandarlampung Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bandarlampung Nomor 4 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJP) Kota Bandarlampung Tahun 2005-2025

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Undang-Undang No. 24 Tahun 1992 Tentang Rencana Tata Ruang

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan