

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(Lokasi : Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang)**



**Disusun Oleh :
MORINA MANTIKA
NIM 05.24.027**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2013**

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(Lokasi : Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang)**



**Disusun Oleh :
MORINA MANTIKA
NIM 05.24.027**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2013**

ETAS ANHIR
: (SRHS)

PENGARUH KAWAL TERPIL DAN PARIKIR TERHADAP
PEMANFAATAN PROTOAR GREN PELAN KARI
(Lokasi : Jalan Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang)

Dissain Oleh :
MORIVA JANIRA
NIM 0824027

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2013

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(Lokasi : Trotoar Sepanjang Jalan Pasar Besar Kota Malang)**

Disusun Oleh

Nama : MORINA MANTIKA

Nim : 05.24.027

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)

Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada Hari :

Tanggal :

Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji I

(ARUNO WITAFERDINO, ST, MT)

Penguji II

(Arief Setyawan)

Penguji III

(TRI SUWONO WIDODO, ST)

Menyetujui :

Pembimbing I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

Pembimbing II

(Endang Budi Santosa, ST)

Mengetahui :

Rektor
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

(Dr. Ir. Kusnandar, MT)

Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP-ITN Malang

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)



LEMBAR PENGESAHAN

TI GAS AKHIR
(SRIPSI)

PENGARUH KARAKTER PRK DAN FAKTOR TERHADAP
PELAYATAN TROTOAR ORBITAL PEJALAN KAKI
(Lokasi: Trotoar Sepanjang Jalan Pasar Kota Malang)

Dibuat oleh
Nama : MONIKA WATIKA
Nim : 0524027

Dipersembahkan Kepada Tim Penguji (jika berlaku)
Jurang Satu (S1)
Di
Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Dinatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Menempuh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari :
Tanggal :
Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji III

Penguji II

Penguji I

Mengesahkan :

Presiding I

Presiding II

(Eduardo Budi Santosa, ST)

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

Mengesahkan :

Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Ketua Jurusan
Teknik Planologi
ITS-TPN Malang

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

(Dr. Ir. Kusnandar, MT)





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MORINA MANTIKA
NIM : 05.24.027
Hari / Tanggal : SABTU 16 Februari 2013
Judul : PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI JALAN PASAR BESAR KOTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

1. PERBAIKAN TATA TULIS LAPORAN, DAFTAR PUSTAKA .

2. PEMAHAMAN PENEGKONATAN METODE ANALISA

- METODE PEMBEBOTAN / SCORING ?

- PENENTUAN INTERVAL

3. ANALISA KARAKTER PKL ?

4. ANALISIS KARAKTER PARKIR ?

5. ANALISIS LOS

6. PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI ?

Penguji I

(AGUNG W. PRASNO, ST, MT)

LEMBAR KERJA KELOMPOK

Kelas: ...
Tahun: ...

LEMBAR PERBAIKAN

Isilah bagian-bagian yang ada di dalam lembar ini dengan jawaban yang sesuai!

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...

Tanda tangan dan tanggal:

Pengetahuan





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MORINA MANTIKA

NIM : 05.24.027

Hari / Tanggal : Pebruari 2013

Judul : PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
JALAN PASAR BESAR KOTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

1. VARIABEL RAMBU-RAMBU PARKIR VS TEMA

2. KUANTITAS DAN KONDISI PEDESTALIAN VS PEMANFAATAN
TROTOAR Y PEJALAN KAKI

3. TEMAS PENELITIAN

Penguji II

(AP4F SETI-JARJAN - ST, MT)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MORINA MANTIKA
NIM : 05.24.027
Hari / Tanggal : Pebruari 2013
Judul : PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI JALAN PASAR BESAR KOTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

1. LEBIH TEPAT TIDULNYA "PENGARUH PEDESTRIAN, PKL, PARKIR, TERHADAP PEJALAN KAKI / KEMAMPUAN"

SEBAB : - TIDAK LOGIS JIKA KARAKTER PEDESTRIAN

DILAKUKAN MENYEBABKAN PENGARUHNYA, PADAHAL IA ADALAH SUBTEKNIK

- TIDAK ~~LEBIH~~ DIJELASKAN APA SAJA PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI

2. PETA SALAH (MASIH SKETSA)

3. METODE PEMBOBOTAN

Penguji III

(171) JUWONO WILDOPO, ST

Street Vendors Character and Influence Character Against Parking Utilization

Sidewalks By Walking

(Location : Pedestrian Way Along Path Jalan Pasar Besar Malang)

Abstract

ABSTRACT

Pedestrian pathway is an important element in the planning of the city and not

just a part of beautifying the city, more accurate to say that the pedestrian path is a

means of giving comfort and support elements for commercial activities as well as

revive the town halls. In studies conducted have goals based on the problem of

identifying the influence of character studies of street vendors and the parking lot of

the character of the use of the sidewalk by pedestrians on a pedestrian path in Jalan

Pasar Besar Malang. While the goals to be achieved in this study is to identify the

character and pedestrian walkways, identifying the character and activities of street

vendors parking, and identify the influence of the character of the character of the

street vendors and parking utilization by pedestrian walkways.

Based on the analysis that has been done by using several analysis ie LOS

analysis, weighting analysis and class analysis interval, it is known that the LOS

analysis on each each segment pedestrian path is: pedestrian volume on each - each

vertebra was found that the highest volume contained pejalannya on segmenit 1 is 18

walkers / min, while the lowest average in the five sections - the average has volume

1 pedestrian / min. For the densest pedestrian density on segment 1 is 6 pejalan/m²,

while the lowest density on segment 5 is 1 pedestrian / m². Velocity analysis found

that in sections 1 and 2, which has a speed of 0.82 to 0.87 sec / her feet, while in

section 3 to section 5 is 1 to 1.02 seconds / meter. As for the flow of pedestrians on

segment 1 has the highest current level of 5 hiker / min, while the segmenit average of

2 to 5 sections - the average has 1-3 walkers / min. Weighting analysis using three

weighting value is the value of 1 if it is affecting the utilization of pedestrian

pathways include pedestrian character on segment 1 and 2, the character of the street vendors in sections 1 and 2, the complementary character of parking and toll lanes on sections 1 through 5, the value weighting, 2 if it affects the use of pedestrian sidewalks among other characters on segment 1 to segment 5, the pedestrian character of the sections sections 3 to 5, the weighting value of 3 if it does not affect the use of other characters pedestrian path between segments 3 to PKL in section 5. While the class of interval analysis produces output at intervals that are much stronger influence of the presence of Merchant Street Markets Activities (PKL), a very strong selling point of the street vendors, which is a powerful means by which street vendors, and a wide pedestrian paths, namely weak vehicle parking, and stop, so weak a condition of pedestrian paths, wide roads, and street vendors selling time, and very weak once the pavement pedestrian paths, road markings and road signs.

Conclusions from the influences, that have made the emergence of street vendors and free character of the character use the pedestrian walkway by the characteristics of pedestrian paths are wide lanes, pavement lane and lane conditions. On the characteristics of street vendors that is the activities carried out by the street vendors, means selling, selling time, and where street vendors sell. While parking and complementary factors influencing pathways among these activities on street parking, placement of signs and road markings, and stop. The recommendations can be proposed in this study among other pedestrian paths are setup, repair and improvement of function pathways. At at street vendors activities recommended inclined is the existing arrangement, whereas for parking and complementary pathways to restructure mainly perkir, the provision of signs and road markings, as well as the planning for the availability of shelter.

Keywords: Street vendors, Sidewalks, Parking, Pedestrian

Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan
Trottoar Oleh Pejalan Kaki
(Lokasi : Trottoar Sepanjang Jalan Pasar Besar Kota Malang)

ABSTRAKSI

Jalur pejalan kaki adalah elemen penting dalam perencanaan kota dan bukan sekedar bagian dari program mempercantik kota, lebih tepat jika dikatakan bahwa jalur pejalan kaki merupakan suatu sarana pemberi kenyamanan dan elemen pendukung bagi kegiatan perdagangan sekaligus menghidupkan ruang-ruang kota. Dalam studi yang dilakukan ini memiliki tujuan yang berdasarkan atas permasalahan studi yaitu mengidentifikasi pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trottoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang. Sedangkan sasaran yang akan dicapai dalam studi ini adalah mengidentifikasi karakter pejalan kaki dan trottoar, mengidentifikasi karakter kegiatan PKL dan parkir, dan mengidentifikasi pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trottoar oleh pejalan kaki.

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan dengan menggunakan beberapa analisa yaitu analisa LOS, analisa pembobotan, dan analisa kelas interval, diketahui bahwa analisa LOS pada masing – masing ruas jalur pedestrian yaitu : volume pejalan kaki pada masing – masing ruas didapatkan bahwa yang paling tinggi volumenya terdapat pada ruas 1 yaitu 18 pejalan/menit, sedangkan yang terendah pada ruas 5 yaitu rata – rata memiliki volume 1 pejalan/menit. Untuk kepadatan pejalan kaki terpadat pada ruas 1 yaitu 6 pejalan/m², sedangkan kepadatan terendah pada ruas 5 yaitu 1 pejalan/ m². Analisa kecepatan didapatkan bahwa pada ruas 1 dan 2 yang memiliki kecepatan 0,82 – 0,87 detik/meter nya, sedangkan pada ruas 3 sampai dengan ruas 5 yaitu 1 – 1,02 detik/meter. Sedangkan untuk arus pejalan kaki pada ruas 1 memiliki arus tertinggi yaitu 5 pejalan kaki/menit, sedangkan pada ruas 2 sampai ruas 5 rata – rata memiliki 1 – 3 pejalan/menit. Analisa pembobotan

menggunakan tiga nilai pembobotan yaitu nilai 1 jika sangat mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian antara lain karakter pejalan kaki pada ruas 1 dan 2, karakter PKL pada ruas 1 dan 2, karakter parkir dan pelengkap jalur pada ruas 1 sampai dengan ruas 5, nilai pembobotan 2 jika mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian antara lain untuk karakter trotoar pada ruas 1 sampai dengan ruas 5, karakter pejalan kaki pada ruas 3 sampai ruas 5, nilai pembobotan 3 jika tidak mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian antara lain karakter PKL pada ruas 3 sampai ruas 5. Sedangkan pada analisa kelas interval menghasilkan keluaran dengan interval pengaruh yaitu sangat kuat sekali yaitu adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL); sangat kuat yaitu tempat jual PKL; kuat yaitu sarana yang digunakan PKL; dan lebar jalur pejalan kaki, lemah yaitu parkir kendaraan, dan halte, sangat lemah yaitu kondisi jalur pejalan kaki, lebar jalan, dan waktu jual pedagang kaki lima, dan sangat lemah sekali yaitu perkerasan jalur pejalan kaki, marka jalan, dan rambu jalan.

Kesimpulan dari hasil yang telah dilakukan timbulnya pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yaitu adanya karakteristik jalur pejalan kaki yaitu lebar jalur, perkerasan jalur, dan kondisi jalur mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Pada karakteristik PKL yaitu adanya kegiatan yang dilakukan oleh PKL, sarana jual, waktu jual, dan tempat jual PKL. Sedangkan parkir dan pelengkap jalur faktor yang mempengaruhinya antara lain adanya kegiatan parkir pada badan jalan, penempatan rambu dan marka jalan, dan halte. Rekomendasi yang dapat diajukan dalam studi ini antara lain untuk jalur pejalan kaki adalah penataan, perbaikan dan peningkatan fungsi jalur. Pada kegiatan PKL direkomendasikan dicenderungkan adalah adanya penataan PKL yang telah ada, sedangkan untuk parkir dan pelengkap jalur dilakukan penataan terutama parkir, penyediaan rambu dan marka jalan, serta adanya perencanaan untuk ketersediaan halte.

Kata Kunci : PKL, Trotoar, Parkir, Pejalan Kaki

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah penulis panjatkan Puji Syukur kehadiran Allah S.W.T. karena atas limpahan rahmat, hidayah dan bimbingan-Nyalah penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir dengan judul ***“Pengaruh karakter PKL dan Parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki (Lokasi : Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang)”***. Dan tidak lupa pula Sholawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad S.A.W.

Tugas akhir ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki ada pada jalur pedestrian yang berada pada sepanjang Jalan Pasar Besar Kota Malang. Adanya kegiatan ekonomi terutama kegiatan PKL pada jalur pedestrian maupun dibadan jalan menimbulkan adanya pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar dan ketidaknyamanan para pengguna jalur pedestrian, serta adanya kegiatan perparkiran pada badan jalan dan jalur pedestrian yang membuat lebar optimum penggunaan jalur pedestrian dan jalan menjadi berkurang. Yang hal tersebut membuat pengguna jalur pedestrian merasakan ketidaknyamanan oleh kegiatan tersebut. Dan diharapkan untuk kedepannya diperlukannya penataan terhadap kegiatan – kegiatan tersebut.

Dengan selesainya penyusunan Tugas Akhir ini penulis menyadari sepenuhnya bahwa tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan serta arahan dari berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penyusun berterima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah S.W.T. karena telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyusun laporan ini sehingga dapat terselesaikan dengan semaksimal mungkin.
2. Orangtua yang selalu mendukung dalam bentuk moral dan spiritual sehingga peneliti memiliki semangat untuk menyelesaikan laporan akhir ini.

3. Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT, selaku Dosen Pembimbing I.
4. Endratno Budi Santosa, ST, selaku Dosen Pembimbing II.
5. Kepada para dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktunya, terima kasih atas masukan dan tanggapan terhadap materi studi penelitian ini.

16. Semua dosen Jurusan Planologi atas ilmu yang telah diberikan selama ini.

17. Teman-teman angkatan 2005, Kakak + kakak dan adik tingkat serta semua pihak yang telah membantu penyusunan Tugas Akhir ini.

18. Penulis juga menyadari tugas akhir ini jauh dari sempurna, untuk itu berharap

saran dan masukan agar tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua khususnya

teman – teman mahasiswa di Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota ITN

Malang.

Malang, 10 Februari 2013

Penulis

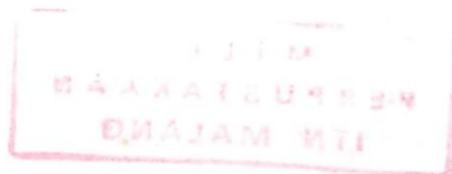
DAFTAR ISI

ABSTRACT	ii
ABSTRAKSI	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR PETA	xiii
DAFTAR GRAFIK	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Dan Sasaran	6
1.3.1 Tujuan	6
1.3.2 Sasaran	6
1.4 Ruang Lingkup Pembahasan	6
1.4.1 Lingkup Lokasi	6
1.4.2 Ruang Lingkup Materi	7
1.4.2.1 Pejalan Kaki dan Jalur Pedestrian	7
1.4.2.2 Kegiatan PKL dan Parkir	7
1.5 Kerangka Pikir	10
1.6 Sistimatika Pembahasan	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
2.1 Pengaruh	12
2.2 Pejalan Kaki dan Jalur Pejalan Kaki	12
2.2.1 Kapasitas Pejalan kaki	15
2.2.2 Jarak Tempuh dan Kecepatan Berjalan	17

2.2.3 Karakteristik Pejalan Kaki	18
2.3 Pelengkap Jalur	20
2.3.1 Rambu	20
2.3.2 Marka	21
2.3.3 Halte	22
2.4 Ekonomi	23
2.4.1 Pedagang Kaki Lima (PKL)	24
2.4.2 Ciri - Ciri Pedagang Kaki Lima (PKL)	25
2.4.3 Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL)	25
2.5 Transportasi	26
2.5.1 Parkir	28
2.5.2 Cara dan Jenis Parkir	29
2.6 Kenyamanan	31
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Pengumpulan Data	41
3.1.1 Pengumpulan Data Primer	41
3.1.2 Pengumpulan Data Sekunder	47
3.2 Metode Analisa	47
3.2.1 Metode Level Of Servis (LOS)	47
3.2.2 Metode Pembobotan	48
3.2.3 Metode Klasifikasi Data	48
3.2.4 Standar Sudut Parkir	49
BAB IV GAMBARAN UMUM	
4.1 Jalur Pedestrian dan Pejalan Kaki	51
4.1.1 Kondisi Jalur Pedestrian	51
4.1.2 Lebar Jalur Pedestrian	55



4.1.3 Perkerasan jalur Pedestrian.....	58
4.1.4 Jumlah Pejalan Kaki.....	61
4.1.5 Tujuan Pejalan Kaki.....	64
4.2 Pedagang Kaki Lima (PKL).....	66
4.2.1 Jumlah PKL dan Jenis Dagangan.....	66
4.2.2 Cara Berdagang PKL.....	72
4.2.3 Sarana Jual Yang Digunakan.....	77
4.2.4 Waktu Jual PKL.....	79
4.2.5 Tempat Jual PKL.....	79
4.3 Parkir dan Pelengkap Jalur.....	81
4.3.1 Lebar Jalan.....	81
4.3.2 Parkir.....	84
4.3.3 Pelengkap Jalur.....	87
4.3.4 Halte.....	89
4.4 Rumusan Kegiatan PKL, Pejalan Kaki, dan Trotoar Tiap Ruas Amatan.....	91
BAB V ANALISA PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI	
5.1 Karakter Jalur Pedestrian, Karakter Pejalan Kaki, Karakter PKL, dan Karakter Parkir.....	95
5.1.1 Karakter Jalur Pedestrian dan Pejalan Kaki.....	95
5.1.2 Karakter Pedagang Kaki Lima (PKL).....	98
5.1.3 Karakter Parkir.....	100
5.2 Analisa LOS.....	103
5.2.1 Analisa Volume Pejalan Kaki.....	103
5.2.2 Analisa Kepadatan Pejalan Kaki.....	105
5.2.3 Analisa Kecepatan Rata – rata Berjalan.....	107
5.2.4 Analisa Arus Pejalan Kaki.....	110



5.3	Analisa Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Berdasarkan Hasil Pembobotan.....	112
5.4	Analisa Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Berdasarkan Kelas Interval.....	123
5.4.1	Analisa Jalur Pedestrian.....	125
5.4.1.1	Analisa Kondisi Jalur Pedestrian.....	125
5.4.1.2	Analisa Lebar Jalur Pedestrian.....	125
5.4.1.3	Analisa Perkerasan Jalur Pedestrian.....	126
5.4.2	Analisa Karakter PKL Berdasarkan Pemanfaatan Trotoar Pada Jalur Pedestrian.....	127
5.4.2.1	Analisa Karakter Pedagang Kaki Lima (PKL).....	127
5.4.2.2	Analisa Sarana Jual.....	128
5.4.2.3	Analisa Waktu Jual.....	129
5.4.2.4	Analisa Tempat Jual.....	129
5.4.3	Analisa Karakter Parkir dan Pelengkap Jalur Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Jalur Pedestrian.....	130
5.4.3.1	Analisa Lebar Jalan.....	130
5.4.3.2	Analisa Parkir dan Pelengkap Jalur.....	130
5.5	Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian.....	133
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI		
6.1	Kesimpulan.....	137
6.2	Rekomendasi.....	139
DAFTAR PUSTAKA		
110		

DAFTAR TABEL

2.1	Level Of Servis (LOS)	19
2.2	Variabel Penelitian	35
3.1	Posisi Sudut Parkir	50
4.1	Kondisi Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan	52
4.2	Lebar Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan	55
4.3	Perkerasan Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan	58
4.4	Jumlah Pejalan Kaki Tiap Ruas Amatan Pada Jam Puncak (15 menit)	62
4.5	Jenis Dagangan PKL Pada Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan	66
4.6	Jenis Dagangan dan Jumlah PKL Pada Tiap Ruas Amatan	68
4.7	Cara Dagang PKL Pada Tiap Ruas Amatan	74
4.8	Sarana Jual PKL Pada Tiap Ruas Amatan	77
4.9	Tempat Jual PKL Pada Tiap Ruas Amatan	80
4.10	Lebar Jalan Pada Lokasi Studi	82
4.11	Posisi dan Sudut Parkir Pada Tiap Ruas Amatan	84
4.12	Pemberhentian Kendaraan Umum	89
4.13	Rumusan Kegiatan PKL, Pejalan Kaki, dan Trotoar	92
5.1	Volume Pejalan Kaki	103
5.2	Volume Pejalan Kaki	103
5.3	Kepadatan Pejalan Kaki	105
5.4	Kepadatan Pejalan Kaki	106
5.5	Kecepatan Pejalan Kaki	108
5.6	Arus Pejalan Kaki	110
5.7	Matrix LOS untuk Pejalan Kaki	110
5.8	Kriteria Penilaian dan Pembobotan	113
5.9	Karakter Trotoar, Pejalan Kaki, PKL, dan Parkir	119
5.10	Matrix Pembobotan	121

5.11	Kelas Interval	123
5.12	Pengaruh Berdasarkan Faktor	123
5.13	Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian	133
5.14	Matrix Analisa Kelas Interval	135
DAFTAR PETA		
1.1	Wilayah Studi	9
3.1	Pembagian Ruas Jalur Pedestrian Lokasi Studi	46
4.1	Kondisi Jalur Pedestrian Lokasi Studi	54
4.2	Lebar Jalur Pedestrian Lokasi Studi	57
4.3	Perkerasan Jalur Pedestrian Lokasi Studi	60
4.4	Tujuan Pejalan Kaki	65
4.5	Persebaran Jenis Dagangan PKL Ruas 1	69
4.6	Persebaran Jenis Dagangan PKL Ruas 2	70
4.7	Persebaran Jenis Dagangan PKL Ruas 3	71
4.8	Persebaran Jenis Dagangan PKL Ruas 4	72
4.9	Persebaran Jenis Dagangan PKL Ruas 5	73
4.10	Tempat Jual PKL	76
4.11	Lebar Jalan	83
4.12	Posisi Sudut Parkir	86
4.13	Fasilitas Dijalur Pedestrian	88
4.14	Pemberhentian Angkutan Umum	90
5.1	Analisa LOS	111
5.2	Analisa Pembobotan	122
5.3	Analisa Kelas Interval	136

DAFTAR GAMBAR

1.1	Kondisi Kegiatan Perdagangan dan Jasa dan Perparkiran di Sepanjang Jalan Malioboro	3
1.2	Gangguan Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar	4
2.1	Contoh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian	13
2.2	Contoh Rambu Jalan	21
2.3	Contoh Marka Jalan	22
2.4	Contoh Halte	23
2.5	Contoh Pedagang Kaki Lima (PKL).....	25
2.6	Contoh <i>On Street Parking</i> dan <i>Off Street Parking</i>	29
2.7	Contoh Model Sistem Parkir.....	30
2.8	Contoh Jalur Pedestrian di <i>Orchard Road</i> Singapura	33
4.1	Kepadatan Pejalan Kaki Pada Ruas 1 dan Ruas 2.....	56
4.3	Pemberhentian Kendaraan Umum	74
5.1	Ruas Terpadat pada Lokasi Studi	106
5.2	Rambu Pada Lokasi Studi	131
5.2	Penempatan Sudut Parkir	141

DAFTAR GRAFIK

2.1	Hubungan Kapasitas – Jumlah Jalur Dengan Sudut Parkir Berbeda - beda ..	27
4.1	Jumlah Pejalan Kaki Jam Puncak (15 menit).....	63
5.1	Volume Pejalan Kaki	104
5.2	Kepadatan Pejalan Kaki	106
5.3	Kepadatan Pejalan Kaki	107
5.4	Arus Pejalan Kaki	110

24	Analisa Peluasan Kaki	110
25	Kepuasan Peluasan Kaki	103
23	Kepuasan Peluasan Kaki	100
21	Analisa Peluasan Kaki	107
41	Jumlah Peluasan Kaki dan Kerosak (12 bulan)	93
51	Huruf-huruf Kerosakan – Jumlah Jalan Peluasan Zonasi Pasir Bersepadu - Pasir	53

DALAMAN SKEMA

25	Pencerapanan Zonasi Pasir	131
25	Kamiran Pasir Lokasi Zonasi	131
21	Kerus Terlepas Pasir Lokasi Zonasi	100
42	Pencerapanan Kamiran (Jumlah)	31
41	Kepuasan Peluasan Kaki Pasir Keros 1 dan Keros 2	20
52	Contoh Jalan Pedestrian di Kawasan Keros Zonasi	32
53	Contoh Model Zonasi Pasir	30
50	Contoh Cam Zonasi Pasir dan (3) Zonasi Pasir	50
52	Contoh Pedestrian Kaki Lintas (PKL)	32
54	Contoh Jalan	33
53	Contoh Jalan Jalan	33
53	Contoh Kamiran Jalan	31
51	Contoh Peluasan Kaki Pasir Jalan Pedestrian	13
13	Daerah Pasir Jalan Pedestrian di Jalan Pasir Besar	4
	Maliboro	3
11	Konkrit Kerosakan Berdepanan dan Jalan dan Berdepanan di Berdepanan Jalan	

DALAMAN SKEMA

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota terbentuk dari berbagai macam entitas, masing – masing entitas itu akan memiliki kegiatan dan tujuan yang berbeda. Dua diantara entitas pembentuk kota adalah ekonomi yaitu tentang perilaku dan tindakan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang bervariasi dan berkembang dengan sumber daya yang ada melalui pilihan – pilihan kegiatan produksi, konsumsi dan atau distribusi, dan transportasi yaitu pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, dari kendaraan roda dua maupun roda empat sehingga dua kegiatan ini mempunyai terkaitan yang sangat erat.

Pada umumnya kota – kota yang ada di Indonesia perekonomiannya terpusat pada pasar induk atau central business distric (CBD) dan sektor informal dimana kesulitan untuk melukiskan dengan tepat distribusi kegiatan sektor informal, banyak yang tetap tersembunyi sementara para pelakunya sering berpindah – pindah¹, diantara kegiatan tersebut adalah pedagang kaki lima (PKL). Istilah pedagang kaki lima di ambil dari pengertian tempat berjualannya di tepi jalan yang lebarnya lima kaki, dimana tempat ini umumnya terletak di trotoar, depan toko dan tepi jalan. Pedagang kaki lima (PKL) merupakan salah satu dari sektor informal, yang memiliki ciri – ciri sebagai berikut :²

1. Modal maupun omzetnya biasanya kecil dan usaha itu dilakukan atas dasar hitungan harian.
2. Peralatan dan perlengkapan yang digunakan biasanya sederhana.
3. Tidak mempunyai tempat tetap dan mudah dipindahkan oleh pihak yang berwenang, biasanya menempati di lokasi tertentu di sepanjang jalan kaki lima (trotoar).

¹ Chris Manning dan Tadjuddin Noer Effendi, *Urbanisasi Pengangguran dan Sektor Informal di Kota*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta 1996, hal 366

² Paulus Hariyono, *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*, Bumi Aksara, Jakarta 2007, hal 110.

4. Umumnya kegiatan dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah.
5. Relatif tidak membutuhkan keahlian dan keterampilan khusus sehingga dapat menyerap bermacam-macam tingkatan tenaga.
6. Umumnya tiap satuan usaha mempekerjakan tenaga yang sedikit dan dari lingkungan hubungan keluarga, teman dekat, orang yang dipercaya, atau berasal dari daerah yang sama.
7. Pengelolanya dibantu oleh sejumlah kecil orang (menurut Sethuraman kurang dari 10 orang).

Pedagang kaki lima menurut T.G. Mc Gee (1975) dalam Sobarlia dan Hakim (1998:27) adalah setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa di tempat – tempat umum (*public space*) dengan cara menetap, atau setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa dengan cara berkeliling.

Jalur pejalan kaki adalah elemen penting dalam perencanaan kota, dan bukan sekedar bagian dari program mempercantik kota, lebih tepat jika dikatakan bahwa jalur pejalan kaki merupakan suatu sarana pemberi kenyamanan dan elemen pendukung bagi kegiatan perdagangan sekaligus menghidupkan ruang-ruang kota.³ Ketika pada waktu yang sama kegiatan ekonomi dan transportasi berjalan secara bersamaan kecenderungan menimbulkan masalah – masalah pada jalur pejalan kaki. Kegiatan transportasi yang dilakukan dengan melebihi batas kemampuan dari volume lalu lintas maka akan menimbulkan masalah pada badan jalan dan masalah itu akan mempengaruhi juga dengan kenyamanan pada pedestrian sisi jalan (*Pedestrian Sidewalk*) merupakan bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusuri jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan yang lain.⁴

Dapat dilihat contoh kasus pada Jalan Malioboro yang berada di Kota Yogyakarta, dimana tempat tersebut merupakan tempat yang disukai banyak orang termasuk wisatawan asing. Di sepanjang Malioboro, memang sangat

³ Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinand Company, New York 1985, hal 48

⁴ Edy Darmawan, *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang 2003, hal 17

semrawut, dengan mobil – mobilnya yang banyak (justru kebanyakan adalah dari luar kota), andong, becak, sepeda, sepeda motor, membuat wisatawan terganggu.



Gambar 1.1
Kondisi Kegiatan Perdagangan dan Jasa dan Perparkiran
di sepanjang Jalan Malioboro

Terlihat, motor - motor di parkir sembarangan. Sebenarnya area itu untuk pedestrian tetapi mereka menempatkan motor untuk diparkir. Adanya gangguan tersebut memberikan gangguan pada pengguna jalur pedestrian dilihat dari segi kenyamanan pengguna jalur pedestrian.

Kawasan Jalan Pasar Besar merupakan kawasan yang menjadi pusat kegiatan perdagangan dan jasa / komersial yaitu : segala sesuatu yang berkenaan dengan perniagaan, dimaksudkan untuk mendapatkan keuntungan dari cara berdagang³ yang berada di Kota Malang. Pada kawasan Jalan Pasar Besar ini, hampir dipastikan setiap harinya ramai, jalur pejalan kaki semakin sempit, akibat adanya aktifitas kegiatan ekonomi dan transportasi.

Jalan Pasar Besar ini dikunjungi oleh berbagai macam lapisan masyarakat dan berbagai tujuan dalam berbagai waktu sepanjang hari. Perkembangan ini tidak dibarengi dengan penyediaan sarana dan prasarana yang memadai. Hal ini ditandai dengan meluapnya parkir di tepi jalan dan adanya perdagangan pada jalur pedestrian. Aktifitas komersil di kawasan Jalan Pasar Besar ini mengundang pelaku – pelaku aktivitas di ruang publik lain yang memanfaatkan hilir mudik pejalan kaki. Pengguna ruang publik tersebut menempati sebagian badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan pada jalur pedestrian digunakan berjualan pedagang kaki lima, aktifitas ini berlangsung dari mulai pagi hingga malam hari.

³ Abdillah Pius, Prasetya Danu, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia edisi Smart*, Surabaya, Arkola, hal 330.



Ada beberapa gangguan yang terdapat pada jalur pedestrian yang berada di Jalan Pasar Besar, gangguan yang sangat mendasar adalah

1. Adanya PKL yang tersebar di sepanjang jalur pedestrian di sepanjang Jalan Pasar Besar.
2. Adanya parkir yang memakan badan jalan dekat dengan jalur pedestrian,
3. Penempatan pot bunga dalam ukuran besar dengan diameter ± 0.5 meter pada jalur pedestrian,
4. Kecenderungan orang berdiri dan berbincang – bincang (seperti di depan toko, PKL)
5. Peletakan pos hansip yang membuat sempit jalur pedestrian. (Hasil Observasi tanggal 29 Januari 2012)

Adanya gangguan seperti itu akan menimbulkan kurang nyamannya pejalan kaki berjalan pada jalur pedestrian yang ada, dan juga akan mengurangi komposisi lebar jalur pedestrian untuk pejalan kaki.

Dari hasil observasi didapatkan beberapa gangguan yang mengurangi kenyamanan pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian yang ada pada Jalan Pasar Besar, dapat dilihat pada beberapa gambar yang ada dibawah ini.



Gambar 1.2 Gangguan pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar
Sumber : Hasil Observasi, 2012

Fungsi utama jalur pedestrian adalah fasilitas bagi pejalan kaki demi keamanan dan kenyamanan, namun keberadaan PKL yang tidak terkendali akan merampas sebagian besar pengguna jalur pedestrian. Dengan akibat ketidak

nyamanan bagi pejalan dan pada gilirannya para pejalan menggunakan bagian yang seharusnya diperuntukan bagi lalu lintas kendaraan.

Pejalan kaki kebanyakan terhambat melakukan kegiatannya, dan cenderung berjalan di badan jalan dari pada di jalur pedestrian dikarenakan jalur pedestrian digunakan sebagai aktivitas perdagangan dan jasa (PKL), parkir, perabot jalan seperti pot bunga, pos hansip, trafo listrik, dan lain – lain.

Dalam studi ini dapat disimpulkan bahwa, kegiatan ekonomi dan transportasi yang ada pada kawasan ini mengakibatkan terganggunya kenyamanan pada jalur pedestrian. Dengan demikian dalam studi ini akan melakukan pengidentifikasian kegiatan PKL dan parkir mempengaruhi terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang.

1.2 Perumusan Masalah

Adanya kegiatan ekonomi dan transportasi pada jalur pedestrian menjadikan pejalan kaki merasa tidak nyaman berjalan pada jalur pedestrian. Hal ini terjadi ketika pada waktu yang sama kegiatan ekonomi dan transportasi berjalan secara bersamaan kecenderungan menimbulkan masalah – masalah pada jalur pejalan kaki. Kegiatan transportasi yang dilakukan dengan melebihi batas kemampuan dari volume lalu lintas maka akan menimbulkan masalah pada badan jalan dan masalah itu akan mempengaruhi juga dengan kenyamanan pada pedestrian. Hal itu terjadi pula pada Jalan Pasar Besar, dimana adanya kegiatan ekonomi menarik para pejalan kaki untuk menuju tempat perdagangan dan jasa dalam skala yang cukup besar, seperti pada toko – toko besar, menjadikan tarikan bagi pengunjung di jalan tersebut. Kecenderungan pengunjung untuk memarkirkan kendaraannya dengan jarak yang dekat dengan tempat tujuan menjadikan parkir – parkir pinggir jalan tersebut, sehingga volume jalan semakin berkurang, hal ini berdampak pada kurangnya ruang jalur pedestrian yang ada di jalan tersebut. Dengan permasalahan yang ada tersebut maka dirumuskan beberapa masalah dalam studi ini, yaitu:

* Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, Penerbit ITB, 1993 hal 90

1.1.11) Bagaimana karakter pejalan kaki dan trotoar?

2. Bagaimana karakter kegiatan PKL dan parkir?

1.1.12) Bagaimana PKL dan parkir mempengaruhi terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki?

1.1.13) Bagaimana pengaruh pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan berdasarkan permasalahan yang akan dibahas dalam studi ini yaitu Mengidentifikasi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang.

1.3.2 Sasaran

Dilihat dari perumusan masalah serta tujuan yang ada, maka sasaran yang ingin dicapai dari studi ini adalah:

1. Mengidentifikasi karakter pejalan kaki dan trotoar.

2. Mengidentifikasi karakter kegiatan PKL dan Parkir.

3. Mengidentifikasi pengaruh karakter PKL dan Parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki.

1.4 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan ini terbagi menjadi dua yaitu ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi.

1.4.1 Ruang Lingkup Lokasi

Lingkup lokasi yang di ambil pada studi ini yaitu sepanjang Jalan Pasar Besar Kelurahan Kasin Kecamatan Sukun Kota Malang, pada kawasan ini merupakan pusat kegiatan perdagangan dan jasa yang berada di Kota Malang.

Adapun batasan lokasi dalam studi ini adalah:

- Sebelah Utara : Jalan KH. Agus Salim dan Jalan KH. Ahmad Dahlan
- Sebelah Timur : Jalan Laksamana Martadinata
- Sebelah Barat : Jalan SW. Pranoto dan Jalan Sutan Sahir

- **Sebelah Selatan** : Jalan Kyai Tamin

Lingkup lokasi studi dapat dilihat pada peta 1.1 yang ada dibawah ini,

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Dalam lingkup materi ini difokuskan pada pengaruh karakter PKL terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang beraktivitas di jalur pedestrian ditinjau dari kegiatan ekonomi, serta adanya kegiatan parkir di jalur pedestrian yang ada disepanjang Jalan Pasar Besar Kota Malang. Adapun lingkup materi yang akan dibahas pada studi ini adalah :

1.4.2.1 Pejalan Kaki dan Jalur Pejalan Kaki :

1. Pejalan Kaki :

- Kepadatan Pejalan Kaki (Rudy Setiawan, *Jurnal LOS walkway*, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra 2003)**

- Faktor – faktor yang mempengaruhi kapasitas pejalan kaki :**

Untermann menjelaskan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas pejalan adalah :

- **Interupsi**
- **Spacing**
- **Jarak Perjalanan**
- **Lebar Trotoar**

- Perkerasan Jalur Pedestrian**

1.4.2.2 Kegiatan PKL dan Parkir

a. Kegiatan PKL

1. Jumlah PKL

2. Jenis barang dagangan

3. Jenis pedagang

4. Pedagang tetap

5. Pedagang keliling

6. Sarana jual

7. Waktu jual

(Sobarlia dan Hakim 1998:27)

b. Parkir dan Pelengkap Jalur

1. Parkir

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan lokasi parkir (O' Flaberty, 1997) :

- Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman.
- Jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir.
- Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan.

2. Pelengkap Jalur Jalan

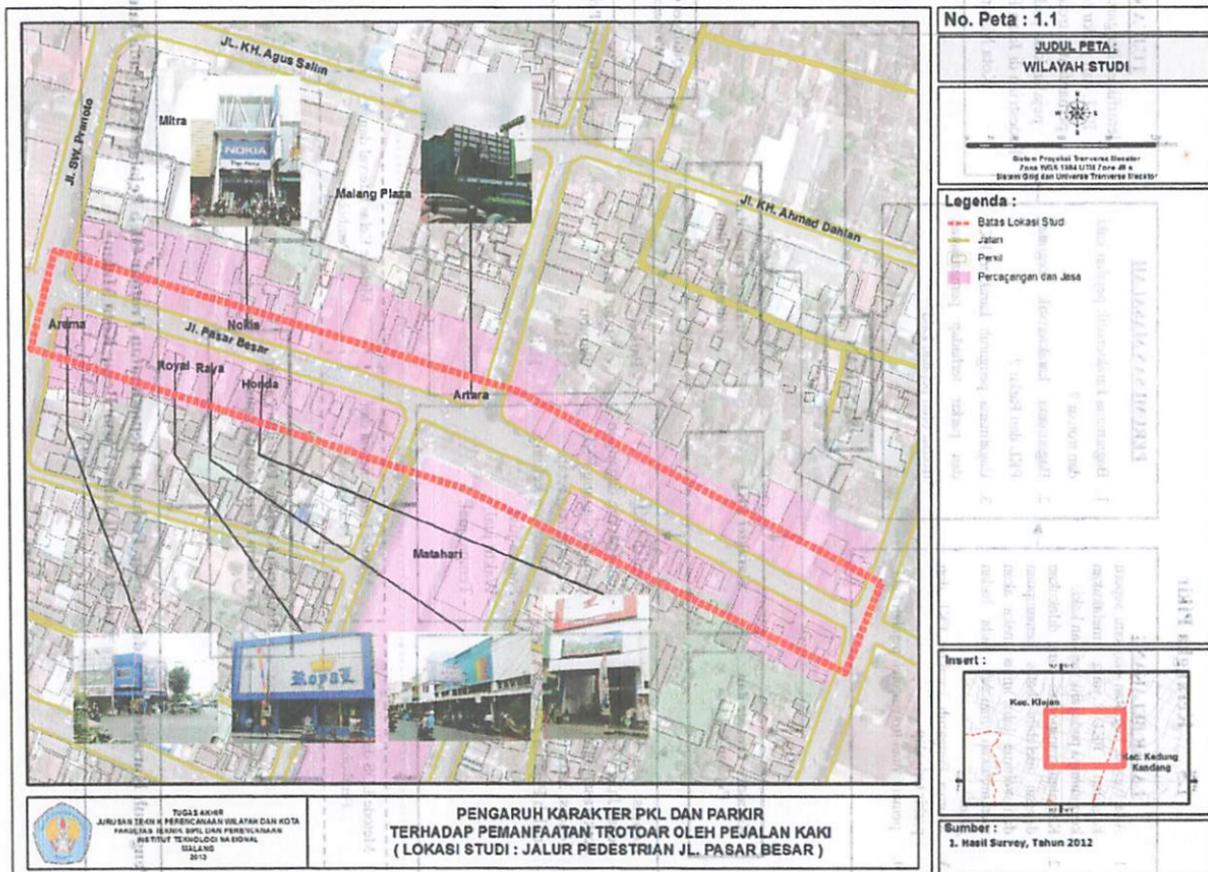
- Rambu
- Marka

(Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik Tata Cara Perencanaan "Fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan" No. 011/T/BT/1995)

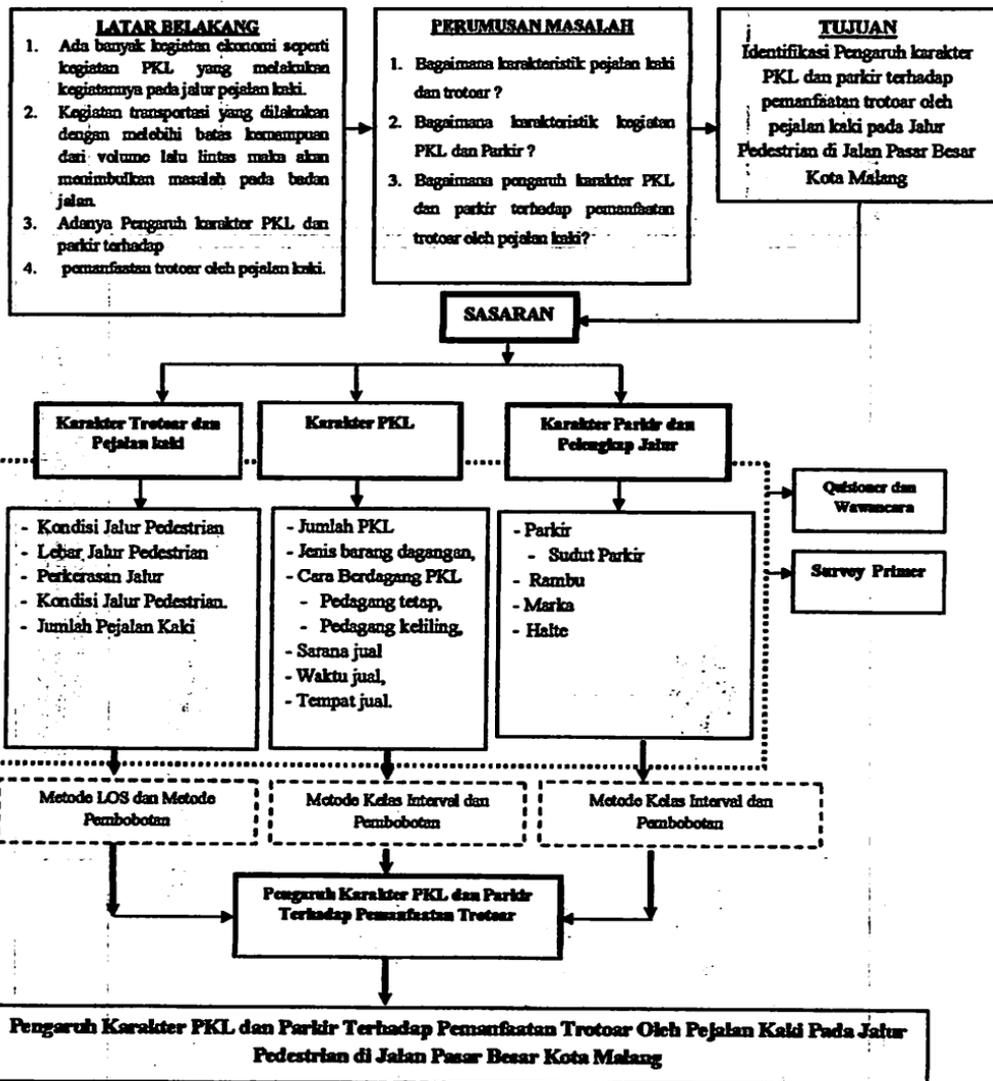
3. Pemberhentian Kendaraan (halte)

Tempat pemberhentian kendaraan sementara (*halte*) harus memenuhi ketentuan – ketentuan sebagai berikut :

- a. Terletak disamping jalur pedestrian dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki, juga dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman.
- b. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum terdiri atas halte atau tempat pemberhentian kendaraan.



1.5 Kerangka Pikir



1.6 Sistematika Pembahasan

Dalam penyusunan laporan akan dijabarkan dalam enam bab dengan sistematika penyajiannya sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Menguraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup pembahasan, kerangka pikir.

Bab II Kajian Pustaka

Menguraikan tentang referensi, teori – teori yang berkaitan dengan jalur pedestrian, pejalan kaki, pedagang kaki lima, parkir, serta adanya pelengkap jalur.

Bab III Metodologi

Menguraikan tentang metode pengumpulan data serta metode analisa yang digunakan pada saat melakukan analisa.

Bab IV Gambaran Umum

Menguraikan tentang gambaran umum mengenai lokasi studi yaitu jalur pedestrian yang berada di sepanjang Jalan Pasar Besar Kota Malang.

Bab V Analisa

Menguraikan tentang analisa Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang dengan menggunakan analisa LOS, Pembobotan, dan Kelas Interval.

Bab VI Penutup

Menguraikan tentang kesimpulan dan rekomendasi akhir.

16. Sistematisa Pembahasan
Dalam penyusunan laporan akan dipaparkan dalam enam bab sebagai berikut :
Sistematisa pengajiannya sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Mengemukakan tentang latar belakang, permasalahan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup pembahasan, kerangka pikir.

Bab II Kajian Pustaka

Mengemukakan tentang referensi teori - teori yang berkaitan dengan judul penelitian, penelitian kaji lapangan kaji literatur, serta sumber belajar yang berkaitan.

Bab III Metodologi

Mengemukakan tentang metode pengumpulan data serta metode analisis yang digunakan pada saat penelitian analisis.

Bab IV Gambaran Umum

Mengemukakan tentang gambaran umum mengenai lokasi studi yaitu jalur pedesaan yang berada di sepanjang jalan Pasir Besar Kota Malang.

Bab V Analisis

Mengemukakan tentang analisis, pengujian Kerangka Kerja dan hasil terdapat Pembahasan Teoritis oleh Pajanan Kaki Pada Jalur Pedesaan di Jalan Pasir Besar Kota Malang dengan menggunakan analisis LOS, Pembobotan dan Kelas Interval.

Bab VI Penutup

Mengemukakan tentang kesimpulan dan rekomendasi akhir.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Dalam Kajian Pustaka ini berisikan teori - teori dari berbagai narasumber dan berbagai macam literatur-literatur yang dapat digunakan sebagai dasar penyusunan variabel - variabel yang akan diteliti untuk mendukung tercapainya tujuan dan sasaran untuk kemudian dilakukan tahap analisa.

2.1 Pengaruh

Pengaruh merupakan kekuasaan yang mengakibatkan perubahan perilaku orang lain atau kelompok lain¹. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Depdikbud, Balai Pustaka Jakarta 1990, pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang membentuk watak, kepercayaan / perbuatan seseorang.

2.2 Pejalan Kaki dan Jalur Pejalan Kaki

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pejalan kaki (*pedestrian line*) adalah termasuk fasilitas pendukung yaitu fasilitas yang disediakan untuk mendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan baik yang berada di badan jalan maupun yang berada di luar badan jalan, dalam rangka keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan kemudahan bagi pemakai jalan. Dalam hal ini fasilitas pejalan kaki yang dimaksud adalah trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan. Jalur pejalan kaki mempunyai karakteristik bahwa jalur ini merupakan bagian terkritis.²

¹ http://carapedia.com/pengertian_definisi_pengaruh_info2117.html

² Nugroho Utomo, Iwan Wahjudjanto, Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil FTSP-UPN "Veteran" Jatim. Jurnal Rekayasa Perencanaan, Vol.4, No.3, Juni 2008



Gambar 2.1
Contoh Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian
 (sumber : <http://pwkyles.blogspot.com/files/2011/03/orchard-road>)
 (Selasa 10 Juli 2012, 23:12 WIB)

Dalam sistem sirkulasi jalur pedestrian (*Pedestrians Circulation System*), jalur pedestrian berfungsi sebagai jalur khusus pejalan kaki yang terpisah dari badan jalan, yang akan memberikan keamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dan melindungi terhadap gangguan kendaraan (Rubenstein, 1980). Secara khusus jalur pedestrian berfungsi sebagai area rekreasi apabila dalam bentuk Mall atau Plaza, sehingga pejalan kaki bebas beraktivitas, aman dan lebih nyaman (Untermann, 1992).

Shirvani (1985), menyatakan bahwa jalur pedestrian merupakan fasilitas ruang terbuka public, apabila berada diantara dua titik pusat pemicu kegiatan, maka akan berfungsi sebagai ruang penghubung yang mendukung kegiatan (*activity support*). Jalur pedestrian merupakan elemen penting dalam perencanaan kota yang tidak hanya melihat keindahan tetapi lebih merupakan *system comfort*. Jalur pedestrian berfungsi memberikan rangsangan dan aktivitas pedagang eceran, mengurangi ketergantungan kendaraan bermotor dan meningkatkan kualitas lingkungan yang berskala manusia dan mengurangi polusi.

Rancangan jalur pedestrian yang menyenangkan dapat menarik dan mendukung aktivitas hiburan, pelayanan, makanan, tempat pertemuan (White, dalam Shirvani 1985). Apabila jalur pedestrian tidak memadai, keinginan pejalan kaki untuk melewati akan berkurang dan kurang tertarik berjalan pada jalur pedestrian kecuali suatu keperluan. Walaupun hanya untuk keperluan kecil berkaitan dengan pedagang eceran (*retailing*) atau pertokoan (*department store*),

pejalan kaki tertarik memanfaatkan waktu yang cukup lama di jalur pedestrian, memperhatikan juga sarana-sarana umum yang tersedia di sepanjang jalur: bangku, tanaman, lampu dan sebagainya.³

Shirvani (1985), menyatakan suatu hal yang penting dalam menghadapi permasalahan jalur pedestrian adalah fungsi dan kebutuhan selain kenyamanan psikologis juga kenyamanan fisik. Fungsi dan kebutuhan jalur pedestrian yang memadai merupakan bagian dari pemecahan desain, termasuk pertimbangan kelayakan terhadap sirkulasi pencapaian informasi dan kenyamanan.⁴ Dalam memahami karakter utama pejalan kaki harus diketahui bahwa:

1. Pejalan kaki biasanya berjalan pada sisi kanan
2. Proporsi terbesar pejalan kaki adalah masyarakat berjalan secara berkelompok 3 orang atau lebih
3. Kesulitan terbesar untuk mengikuti pejalan kaki berkelompok ini adalah mereka berjalan secara tidak tertentu, dengan berjalan secara bersebelahan
4. Laki-laki umumnya berjalan lebih cepat dibandingkan dengan perempuan
5. Kelompok usia muda biasanya berjalan lebih cepat dari kelompok usia tua
6. Pejalan kaki yang berkelompok akan berjalan lebih pelan dibanding berjalan sendiri
7. Pejalan kaki yang membawa tas atau koper akan berjalan secepat pejalan kaki yang lain
8. Pejalan kaki yang berjalan pada tanjakan yang landai akan berjalan secepat jalan yang datar
9. Pejalan kaki biasanya mengambil jalan pintas terdekat. Pada beberapa pedestrian malis tapak yang telah diperkeras sering diabaikan oleh pejalan kaki, yakni dengan mengambil jalan pintas terdekat
10. Pejalan kaki yang membentuk kelompok besar akan bergerak dalam kelompoknya untuk satu blok atau lebih
11. Pejalan kaki akan bergerak lebih efisien pada jam puncak

³ Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York 1985, hal 51

⁴ White, William H. "City" *Double Day*, New York 1968, Hal 57

Ada empat cara untuk mengarahkan pola pergerakan ini (Onggodiputro, 1985) yakni :

- a. Satu orang cenderung bergerak pada urutan-urutan yang logis
- b. Kearah apapun yang menarik
- c. Kearah perubahan dari dingin ke hangat, dari terik ke teduh
- d. Kearah apapun yang merangsang ingin tahu, kearah tempat masuk

Pejalan kaki pada umumnya sangat beragam pola pergerakannya, dan tidak menuntut pola perjalanan yang tertentu, sehingga berbagai ketentuan geometri bukan menjadi batasan yang utama. Walaupun demikian perancangan trotoar harus memperhatikan : kelengkapan, bahan perkerasan, sirkulasi kendaraan.⁵

2.2.1 Kapasitas Pejalan Kaki

Bagi pejalan kaki pola sirkulasi kendaraan satu arah dan dua arah ternyata tidak banyak berpengaruh pada kapasitas jalan. Sebagai contoh pola pergerakan searah, kemudian sekitar 10 % pejalan kaki membuat arah yang berlawanan, ternyata total kapasitasnya hanya berkurang 15%. Masyarakat tidak suka berjalan dibelakang atau berjajar dengan orang yang tidak dikenalnya. Hubungan spasial ini mengakibatkan seseorang memperlambat atau mempercepat pergerakannya, tergantung apa yang dilakukan orang lain, sehingga membentuk barier organisasi lainnya.

Kebutuhan akan pergerakan bagi pejalan kaki harus diwadahi dalam suatu ruang. Pada suatu kawasan dimana diharapkan banyak dilalui pejalan kaki, maka harus ditentukan besarnya kebutuhan trotoar, perkerasan dan kemiringan. Untuk itulah maka diperlukan pengukuran kapasitas pejalan kaki pada suatu ruas jalan tertentu. Kapasitas pejalan kaki merupakan ukuran dan jumlah pejalan kaki yang melalui satu titik tertentu dalam satuan waktu tertentu yang dinyatakan dalam jumlah pejalan kaki/jam. Untuk mengetahui dampak dan *congestion*, bahwa pejalan kaki hanya efektif sekitar 60-70% dari kapasitas normal.

Lebih lanjut Untermann menjelaskan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas pejalan adalah :

⁵ Rubenstein, Harvey, "Central City Mall", John Wiley and Sons Inc, New York 1978, Hal 31

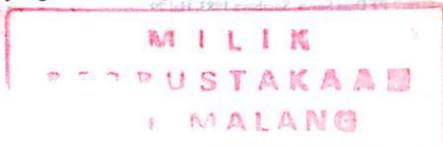
Interupsi yang sibuk memaksa pejalan kaki untuk menunggu sepinya lalu lintas sebelum menyeberang, juga adanya perlambatan pejalan setelah menyeberang. Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya interupsi ini antara lain adalah: *drive in business*, sekitar pintu masuk pertokoan dan perkantoran, tangga perkerasan yang sudah rusak, pemberhentian bus, gangguan fisik jalan lainnya. Hal ini menyebabkan kepadatan pejalan kaki naik, kapasitas turun dan kenyamanan berkurang.

Lebar Trotoar
Trotoar yang lebar akan menyediakan ruang yang cukup sehingga pejalan kaki tidak perlu bersinggungan. Pola pergerakan pejalan kaki biasanya acak tetapi pola akan terbentuk dengan sendirinya bila aliran mulai padat. Bentuk pola perjalanan ini memerlukan lebar 30" dalam satu arah (lajur), jarak antar pejalan kaki ini juga 30". Untuk kebutuhan perencanaan disarankan selebar 3 kaki untuk setiap lajur untuk menghitung kapasitas pejalan kaki.

Spacing
Secara umum jarak antara pejalan kaki yang nyaman adalah berada pada kapasitas aliran yang rendah. Bila *spacing* menurun, maka kapasitas pejalan kaki meningkat sampai menjadi padat bergerak bagi pejalan kaki yang melakukan tujuan rekreasi atau menikmati pemandangan *space* yang lebar dan kapasitas pejalan kaki yang rendah akan meningkatkan kenyamanan.

Pengharapan Pejalan Kaki
Apa yang diharapkan oleh pejalan kaki sangat dipengaruhi oleh pengharapannya. Bagi pejalan kaki yang mengharapkan santai, maka kepadatan yang rendah sangat diharapkan sebaliknya yang bertujuan fungsional, maka kapasitas yang lebih tinggi masih dapat diterima.

Jarak Perjalanan
Peningkatan kapasitas tentunya akan mengurangi kecepatan, masyarakat yang melakukan perjalanan jarak jauh akan tidak menyukai kapasitas yang



tinggi. Pengurangan kecepatan sampai 40% karena peningkatan kapasitas, dapat menjadikan waktu tempuh untuk 914 meter dan 12 menit menjadi 19 menit.

2.2.2 Jarak Tempuh dan Kecepatan Berjalan

Salah satu bagian yang sangat penting untuk diketahui dalam rancangan area pejalan kaki adalah kemampuan jarak tempuh rata-rata, sifat pergerakan dan kapasitas area. Jarak tempuh pejalan kaki sangat tergantung pada tujuan, kondisi jalan, kenyamanan pergerakan, umur sifat pergerakan dan sebagainya. Bagi pejalan kaki maka jarak ± 300 meter merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, dan pada jarak ± 450 meter orang dapat mencapainya tapi mungkin ia akan lebih suka menggunakan kendaraan (bila udara kurang nyaman), sedangkan jarak lebih dari 450 meter pada cuaca dan suasana yang umum sudah diluar skala bagi pejalan kaki.⁶

Beberapa variasi jarak tempuh tersebut dapat berubah sesuai dengan tujuan pergerakannya. Masyarakat yang berjalan sampai 2 jam, dan dengan senang hati mau melakukan perjalanan sejauh 4,8 km, meskipun mereka belum tentu menginginkannya. Pejalan kaki yang membawa barang atau menggandeng anak, pergerakannya lebih terbatas dan tidak ingin berjalan lebih 350 meter. Ada beberapa faktor yang berpengaruh pada pejalan kaki. Pada jalan yang mendatar, baik didalam maupun diluar bangunan kecepatan pergerakan dipengaruhi oleh : maksud perjalanan, usia dan jenis kelamin, berjalan sendiri atau berkelompok, suhu udara (orang lebih cenderung berjalan cepat pada suhu dingin) permukaan lantai (permukaan lantai yang empuk menyebabkan orang berjalan lambat) beban yang dibawa, ruwetnya lalu lintas pejalan kaki.

Terkait dengan kecepatan pejalan kaki, lebih lanjut Untermann menyatakan bahwa : rata-rata pejalan kaki tanpa membawa barang berjalan dengan kecepatan 4,8 km/jam, atau 79 meter/menit, dan bagi laki-laki umumnya lebih cepat dari angka tersebut, sedang bagi wanita umumnya lebih lambat. Kecepatan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh kepadatannya. Pada kawasan pusat

⁶ Yoshinobu Ashihara. "Merencanakan Ruang Luar". PT Dian Sorya, Surabaya 1983, Hal 79

kota, rata-rata kecepatan pejalan kaki adalah 1,5 meter/detik, 88 - 91 meter/menit atau 5,6 km/jam. Beberapa masyarakat dapat menerima kondisi ini, sangat tergantung pada kebiasaan kota tersebut. Bila kepadatan meningkat, maka kecepatan akan menurun, setiap orang memerlukan area tertentu untuk mengakomodasi pergerakannya, bila area tersebut terganggu, demikian pula kecepatannya. Pada dasarnya pejalan kaki tetap berusaha menghindari kontak person walaupun kepadatan pejalan kaki tinggi.

Dalam perencanaan area pejalan kaki dapat dihadapkan pada kondisi yakni pada suatu area yang khusus hanya untuk pejalan kaki saja atau pada suatu ruas jalan yang digunakan secara campuran antara pejalan kaki saja atau pengguna kendaraan pada satu ruas jalan yang sama. Pada kondisi yang kedua yakni terjadi percampuran antara pengguna kendaraan dan pejalan kaki harus diadakan pemisah ruang yang jelas antara jalan kendaraan dan pejalan kaki berupa satu atau dua anak tangga.⁷

2.2.3 Karakteristik Pejalan Kaki

Beberapa karakteristik dari pejalan kaki yang dianggap penting dalam penyusunan LOS walkway, yaitu kecepatan berjalan (*walking speed* dinotasikan u), arus (*flow* dinotasikan q), kepadatan (*density* dinotasikan k).⁸

1. Kecepatan Berjalan (*walking speed*)

Kecepatan berjalan setiap orang tidak sama, tergantung oleh banyak faktor, antara lain: usia, jenis kelamin, waktu berjalan (siang atau malam), temperatur udara, tujuan perjalanan, reaksi terhadap lingkungan sekitar, dan lain-lain.

2. Arus Pejalan Kaki (*flow*)

Pola arus dari pejalan kaki hampir sama dengan pola arus kendaraan bermotor. Apabila arus meningkat, maka kecepatan berjalan semakin menurun. Apabila arus telah mencapai maksimum, kecepatan berjalan akan mendekati nilai nol.

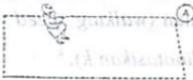
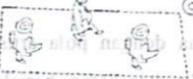
⁷ Yoshinobu Ashihara. "Merancang Ruang Luar". PT Dian Sorya, Surabaya 1983, hal 63

⁸ Rudy Sotawin, Jurnal LOS walkway, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra 2003, hal 4 - 5

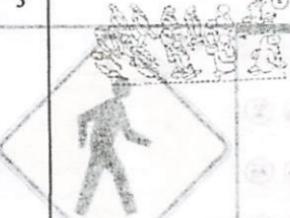
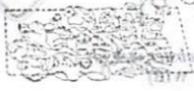
3. **Kepadatan Pejalan Kaki (*density*)**
 Kepadatan adalah faktor yang paling signifikan dalam mempengaruhi kecepatan berjalan. Ruang yang tersedia untuk 1 orang berjalan dengan leluasa semakin kecil, dalam hal tersebut menyebabkan orang akan mengurangi kecepatannya agar tidak bersentuhan dengan orang lain.

LOS ditentukan oleh kebebasan para pejalan kaki untuk memilih kecepatan berjalan yang diinginkan, atau untuk mendahului pejalan kaki lain yang berjalan lebih lambat. Tabel 2.1 memperlihatkan *LOS* untuk trotoar berdasarkan *Highway Capacity Manual (HCM)*.⁹ Dalam penentuan *Level of Service (LOS)* dibagi menjadi enam tingkatan, yaitu tingkat pelayanan A sampai dengan tingkat pelayanan F. Berikut adalah kriteria masing-masing *LOS* (*Papacostas, 1993*), untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel yang ada di bawah ini.

Tabel 2.1
Level of Service (LOS)

No	Gambar	Keterangan
1		<i>LOS A</i> , tersedianya area yang cukup untuk bebas memilih kecepatan berjalan, dan konflik antar pejalan kaki hampir tidak mungkin terjadi.
2		<i>LOS B</i> , pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki yang lain dimana mereka masih dapat memilih area berjalan yang diinginkan dan menghindari konflik antar pejalan kaki.
3		<i>LOS C</i> , tersedia ruang yang cukup bagi pejalan kaki untuk memilih kecepatan berjalan normal dan mendahului pejalan kaki lain terutama yang bergerak searah. Konflik antar pejalan kaki relatif minim.

⁹ Rudy Setiawan, *Jurnal LOS walkway*, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra 2003

No	Gambar	Keterangan
4		<p>LOS D, adanya keterbatasan untuk memilih kecepatan berjalan dan untuk menghindari pejalan kaki lain. Konflik antar pejalan kaki mungkin terjadi jika arusnya dua arah dan terjadi perpotongan pergerakan antar pejalan kaki. Pejalan kaki sering harus merubah kecepatan berjalan dan posisi berjalan.</p>
5		<p>LOS E, adanya keterbatasan bagi semua pejalan kaki untuk memperoleh kecepatan berjalan normal sehingga memerlukan penyesuaian diri untuk berjalan, juga terbatasnya area untuk mendahului pejalan kaki yang lebih lambat. Volume pejalan kaki yang terjadi sudah mendekati batas dari kapasitas yang tersedia.</p>
6		<p>LOS F, terjadinya kemacetan secara menyeluruh pada arus lalu lintas pejalan kaki dengan banyak perhentian yang menyebabkan kecepatan berjalan sangat terbatas dan pada kondisi terburuk lebih menyerupai antrian pejalan kaki.</p>

Sumber : *Level of Service (Papacostas, 1993)*

2.3 Pelengkap Jalur

Pelengkap jalur dapat dibedakan berdasarkan pada letak dan jenis kegiatan yang dilayani, dalam sub bab ini akan di jelaskan beberapa pelengkap jalur yang berhubungan dengan pembahasan. Pelengkap jalur tersebut antara lain rambu, marka, serta halte.

2.3.1 Rambu

Rambu adalah salah satu jenis perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan,

perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu harus memenuhi ketentuan – ketentuan sebagai berikut :¹⁰

- Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas dan tidak merintang pejalan kaki.
- Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, diluar jarak tertentu dari tepi paling luar jalur pejalan kaki.
- Pemasangan rambu harus bersifat tetap dan kokoh serta terlihat jelas pada malam hari.



Gambar 2.2
Contoh Rambu (Sumber : indowebster.web.id)
(Selasa 10 Juli 2012, 14:47 WIB)

2.3.2 Marka

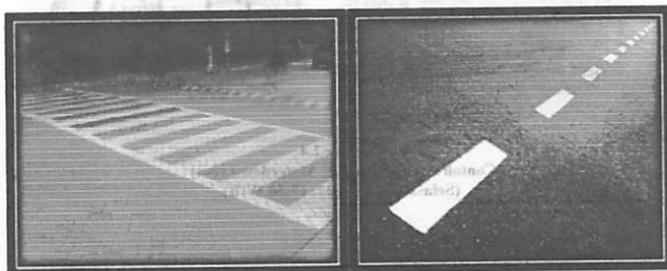
Marka adalah suatu tanda yang berada dipermukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

Marka harus memenuhi ketentuan – ketentuan sebagai berikut :

- Marka hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross dan Pelikan cross.
- Marka dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan yang bersangkutan.

¹⁰ Departemen Pekerjaan Umum Dire Ktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik Tata Cara Perencanaan "Fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan" No. 011/T/BT/1995

- Pemasangan marka harus bersifat tetap dan kokoh serta tidak menimbulkan licin pada permukaan jalan dan terlihat jelas pada malam hari.



Gambar 2.3
Contoh Marka Jalan (Sumber : gussur.wordpress.com)
(Selasa 10 Juli 2012, 14:47 WIB)

2.3.3 Halte (Tempat Pemberhentian Sementara)

Halte adalah tempat pemberhentian kereta api, trem, atau bus yang umumnya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil dari pada stasiun / terminal.

Tempat pemberhentian kendaraan sementara (*halte*) harus memenuhi ketentuan – ketentuan sebagai berikut :¹¹

- a. Terletak disamping jalur pedestrian dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki, juga dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman.
- b. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum terdiri atas halte atau tempat pemberhentian bus.
- c. Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2,00 meter, panjang sekurang-kurangnya 4,00 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah sekurang-kurangnya 2,50 meter dari lantai halte.
- d. Ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1,00 meter dari tepi jalur lalu lintas.

¹¹ Pedoman Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022 / T / BM / 1999



Gambar 2.4
Contoh Halte (Sumber : Materdown.com)
(Selasa 10 Juli 2012, 17:50 WIB)

2.4 Ekonomi

Secara umum ekonomi adalah sebuah bidang kajian tentang pengurusan sumber daya material individu, masyarakat, dan negara untuk meningkatkan kesejahteraan hidup manusia. Karena ekonomi merupakan ilmu tentang perilaku dan tindakan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang bervariasi dan berkembang dengan sumber daya yang ada melalui pilihan – pilihan kegiatan produksi, konsumsi dan atau distribusi.

Ada beberapa pengertian dari ekonomi pada uraian berikut :¹²

- Ilmu mengenai asas-asas produksi, distribusi, dan pemakaian barang-barang serta kekayaan (seperti hal keuangan, perindustrian, dan perdagangan);
- Pemanfaatan uang, tenaga, waktu, dan sebagainya yang berharga;
- Tata kehidupan perekonomian (suatu negara);
- Urusan keuangan rumah tangga (organisasi, negara);

Sedangkan menurut Paul A. Samuelson yang merupakan ahli ekonomi, pengertian ekonomi ialah cara-cara yang dilakukan oleh manusia dan kelompoknya untuk memanfaatkan sumber – sumber yang terbatas untuk memperoleh berbagai komoditi dan mendistribusikannya untuk dikonsumsi oleh masyarakat¹³.

¹² www.artikata.com

¹³ http://carapedia.com/pengertian_definisi_ekonomi_menurut_para_ahli_info501.html

Dalam studi ini pembahasan mengenai ekonomi terbatas pada kegiatan pedagang kaki lima dan pertokoan, yang merupakan faktor yang mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pedestrian yang terjadi pada lokasi studi.

2.4.1 Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang kaki lima menurut T.G. Mc Gee (1975) dalam Sobarlia dan Hakim (1998:27) adalah setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa di tempat-tempat umum (*public space*) dengan cara menetap, atau setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa dengan cara berkeliling.

Dari sekian banyak macam pekerjaan akan memiliki perbedaan atau ciri khusus antara satu pekerjaan dengan pekerjaan yang lain. Dengan ciri itu akan dapat membedakan pekerjaan menjadi bermacam-macam jenis. Demikian pula dengan Pedagang Kaki Lima yang menduduki sektor informal di perkotaan. Mereka juga memiliki ciri khusus yang dapat membedakan diri mereka dengan pekerjaan lainnya dalam sektor formal perkotaan.

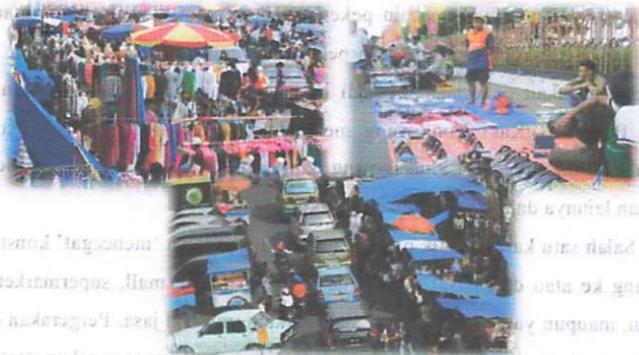
Salah satu karakteristik pedagang kaki lima adalah 'mencegat' konsumen, baik yang ke atau dari pusat perbelanjaan, seperti toko, mall, supermarket, dan lain-lain, maupun yang pergi ke atau dari perkantoran dan jasa. Pergerakan orang (calon konsumen) dari atau ke tujuannya tersebut tentu menggunakan prasarana jalan sebagai fasilitasnya. Trotoar sebagai sarana pejalan kaki yang terdapat di pinggir jalan menjadi sarana yang sangat efektif guna 'mencegat' pergerakan calon konsumen tersebut (Sobarlia dan Hakim, 1998:31).

Wirosardjono (1979) mengemukakan ciri-ciri sektor informal sebagai berikut:¹⁴

1. Pola kegiatannya tidak teratur, baik dalam arti waktu, permodalan, maupun penerimaan.
2. Tidak tersentuh oleh peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah sehingga kegiatannya sering dikatakan "liar".

¹⁴ Pahlus Haziyo, *Sociologi Kota Untuk Arsitek*, Bumi Aksara, Jakarta 2007, hal 103.

3. Modal, peralatan, dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan harian.
4. Tidak mempunyai tempat tetap.
5. Umumnya dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah.
6. Tidak membutuhkan keahlian dan keterampilan khusus sehingga dapat menyerap bermacam-macam tingkatan tenaga kerja.
7. Umumnya satuan usaha mempekerjakan tenaga yang sedikit dan (dari lingkungan hubungan keluarga, kenalan, atau berasal dari daerah yang sama. Tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan, perkediteran, dan sebagainya.



Gambar 2.5

Contoh Pedagang Kaki Lima (Sumber : <http://www.google.co.id>)
(Selasa 10 Juli 2012, 17:59 WIB)

2.4.2 Ciri – Ciri Pedagang Kaki Lima (PKL)

Dari rumusan definisi inilah kemudian dapat disimpulkan beberapa ciri-ciri dari pedagang kaki lima yaitu :¹⁵

1. Kegiatan usaha, tidak terorganisir secara baik
2. Tidak memiliki izin usaha
3. Tidak teratur dalam kegiatan usaha, baik ditinjau dari tempat usaha maupun jam kerja.

¹⁵ Buchari Alma, *Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa*, ALFABETA, Bandung 2007, hlm.64

1) **bergerombol di trotoar, atau di tepi - tepi jalan protokol, di pusat - pusat dimana banyak orang ramai,** dan menjadi daya tarik mata.

2) **Menjajakan barang dagangannya sambil berteriak, kadang - kadang berlari mendekati konsumen;** dan terdapat juga yang menawarkan jasa

lainnya. **3) Menjual barang-barang yang sudah kadaluarsa yang dianggap**

2.4.3 Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL) Berdasarkan hasil wawancara

tersebut. Dari ciri - ciri di atas yang menggambarkan sebuah usaha, aktivitas pedagang kaki lima, maka dari gambaran tersebut dapat diuraikan beberapa karakter dari pedagang kaki lima. Untuk karakter pedagang kaki lima yang tergolong dalam kelompok usaha sektor informal, sebagaimana yang disampaikan oleh Subangun. Memiliki karakteristik sebagai berikut: 1) **seluruh aktivitasnya**

2) Seluruh aktivitasnya bersandar pada sumber daya seadanya dan berhad

3) Ukurannya, umumnya kecil, dan aktivitasnya merupakan usaha keluarga dan berhadapan dengan masyarakat umum. 4) **Untuk menopang aktivitasnya digunakan teknologi yang tepat guna dan**

5) Memiliki sifat yang padat karya dan berhadapan dengan masyarakat umum. 6) **Tenaga kerja yang bekerja dalam aktivitas sektor ini umumnya terdidik atau terlatih dalam pola-pola yang tidak resmi** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

7) **Seluruh aktivitas mereka dalam sektor ini berada di luar jalur yang diatur oleh pemerintah** dan berhadapan dengan masyarakat umum. 8) **Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

9) **Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

10) **Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

11) **Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

12) **Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing** dan berhadapan dengan masyarakat umum.

2.5. Transportasi yang telah banyak digunakan dalam sektor ini adalah transportasi. Transportasi yaitu pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, dari kendaraan roda dua maupun roda empat. Kajian mengenai transportasi ini merupakan kaitan antara pengaruh parkir dan volume jalan, dimana merupakan satu bagian yang mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pedestrian dilokasi studi.

Lebar jalan yang tersita oleh kegiatan perparkiran tentu mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat, atau

dengan perikataan lain, kapasitas jalan tersebut akan berkurang (penurunan kapasitas jalan bukan saja disebabkan oleh pengurangan lebar jalan tetapi juga oleh proses kegiatan keridaraan masuk dan keluar petak parkir). Semakin besar sudut parkir kendaraan, semakin besar pula pengurangan kapasitas jalannya.

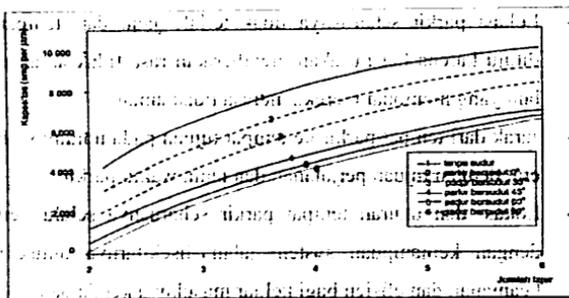
Pengurangan kapasitas akibat adanya parkir ini akan terasa nyata pada ruas jalan dengan jumlah lajur kecil. Batikan pada jalan yang mempunyai 2 lajur, dengan lebar lajur 3,5 meter, tidak semua posisi parkir bisa diterapkan. Tetapi, pada jalan dengan jumlah lajur besar (lebih dari 6 lajur), pemakaian ruang jalan untuk parkir tidak akan terlalu mempengaruhi kapasitas jalan secara nyata. Kondisi ini secara jelas dapat terlihat pada grafik hubungan jumlah lajur (2, 3, 4, 5, 6 lajur) dengan kapasitas ruas jalan pada beberapa posisi parkir. Pada gambar tersebut tampak bahwa untuk posisi dengan parkir paralel (sudut parkir 0°) terjadi pengurangan kapasitas yang cukup besar. Begitu juga antara sudut parkir 0° dengan sudut parkir 30° . Untuk sudut parkir lainnya, pengurangan kapasitasnya tidak terlalu besar.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa: (1) kegiatan perparkiran sangat mengurangi kapasitas ruas jalan dan (2) penurunan kapasitas yang nyata terjadi pada sudut parkir 30° . Perubahan kapasitas pada sudut parkir yang lebih besar dari 30° tidak sebesar perubahan kapasitas pada sudut parkir 30° .

Jadi, kapasitas sisa untuk sudut parkir di atas 30° dapat dikatakan tidak terlalu berbeda dibandingkan dengan kapasitas pada sudut parkir 30° . Dengan kata lain, pengaruh operasi parkir dengan sudut parkir lebih besar dari 30° terhadap kapasitas jalan dapat dianggap mirip dengan pengaruh operasi parkir dengan sudut parkir 30° . Karena itu, direkomendasikan untuk mengambil sudut parkir yang sama dengan atau lebih besar dari 30° , terutama untuk jalan dengan jumlah lajur lebih dari tiga (atau sudut parkir optimal adalah 30°).

Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Gambar 3.10 yang menunjukkan pengaruh sudut parkir terhadap kapasitas jalan. Gambar tersebut menunjukkan bahwa kapasitas jalan akan semakin berkurang dengan semakin besarnya sudut parkir. Hal ini disebabkan oleh semakin sempitnya ruang parkir yang tersedia untuk kendaraan yang akan parkir di sisi jalan.

Sebagai tambahan, perlu diingat bahwa kapasitas jalan yang sebenarnya akan dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti kondisi lalu lintas, perilaku pengguna jalan, dan sebagainya.



Grafik 2.1
Hubungan Kapasitas - Jumlah Jalur dengan Sudut Parkir
Berbeda - beda (sumber : LP-ITB, 1998)

2.5.1 Parkir

Menurut Suwardjoko Warpani, Parkir ialah keadaan dimana kendaraan pada suatu saat harus berhenti untuk sementara (menurunkan muatan), atau berhenti cukup lama¹⁶.

Ada beberapa definisi parkir yang diambil dari beberapa sumber¹⁷:

- a. Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya. (Poerwadarminta, 1984)
- b. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (Peraturan Lalu Lintas)
- c. Parkir merupakan tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat pada jangka waktu tertentu (Tajū, 1996)
- d. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktur Umum Jenderal Perhubungan Darat)

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan lokasi parkir (O' Flaherty, 1997) :

¹⁶ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, Penerbit ITB, 1993 hal 122

¹⁷ Rustom Hakim dan Hardi Utomo, *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*, Bumi Aksara 2002, Jakarta hal. 151

- Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman.
- Jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir.
- Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan system jalan disekitarnya untuk memberikan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan.

2.5.2 Cara dan Jenis Parkir

Parkir dibagi menjadi 2 jenis yaitu parkir di tepi jalan dan di luar jalan. Untuk lebih jelasnya diuraikan pada penjelasan dibawah ini.

1. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)

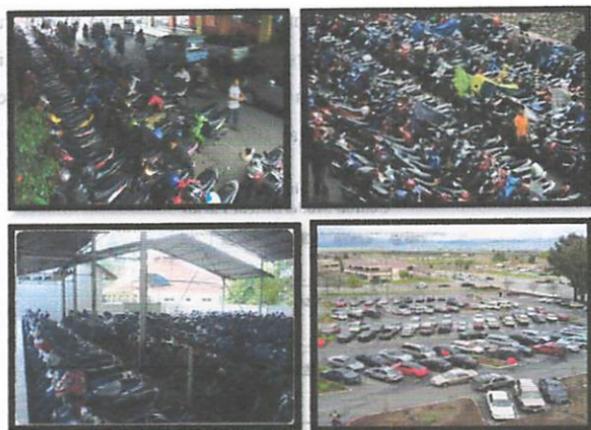
Parkir di tepi jalan (*on street parking*) adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang badan jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir di tepi jalan ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tujuannya, tetapi untuk lokasi yang intensitas penggunaan lahan yang tinggi, cara ini kurang menguntungkan.

2. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

Parkir di luar jalan ini menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik itu di bangunan khusus parkir ataupun di halaman terbuka.

Beberapa jenis parkir di luar jalan diantaranya yaitu :

- Gedung parkir atau basement, yaitu ruang parkir pada suatu bagian bangunan.
- Pelataran parkir, yaitu ruang parkir pada suatu bidang tanah di luar badan jalan.



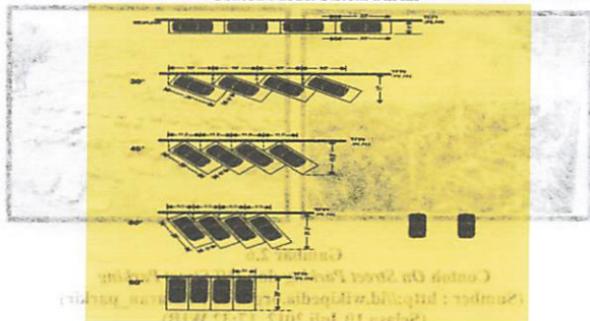
Gambar 2.6
 Contoh *On Street Parking* dan *Off Street Parking*
 (Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Pelataran_parkir)
 (Selasa 10 Juli 2012, 17:32 WIB)

Beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan, berkaitan dengan parkir di luar jalan ini, yaitu : penyediaan petak parkir yang optimal, peningkatan efisiensi pengendara pada saat keluar – masuk ruang parkir, menciptakan suasana yang aman dan nyaman, dan menata pintu masuk dan keluar fasilitas parkir dengan jalur pejalan kaki atau arus lalu lintas setempat agar nyaman dan aman. Keunggulan parkir *off street* dibandingkan dengan parkir *on street* adalah : tingkat keamanannya terjamin, tidak mengganggu lalu lintas, dan memiliki keleluasaan dalam pengaturan petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas lahan parkir.

Disamping keunggulan ada juga kelemahan dari parkir *off street* yaitu, jarak berjalan kaki menuju tempat tujuan akan lebih jauh, kecuali untuk ruang parkir yang menyatu atau merupakan bagian dari bangunan atau gedung yang dituju. Selain itu pendestrianpun harus diperhatikan, karena dengan jauhnya pengunjung berjalan ketempat tujuan, maka tingkat pelayanan bagi para pejalan kaki pun harus diperhatikan seperti trotoar, jembatan penyebrangan, *zebra cross*, dan lain – lain.

Dalam menentukan model sistem parkir, ada beberapa model yang dapat digunakan. Beberapa model parkir tersebut antara lain: sistem parkir sejajar, sistem parkir dengan sudut 30° , sistem parkir dengan sudut 45° , sistem parkir dengan sudut 60° dan sistem parkir dengan sudut 90° .¹⁵

Gambar 2.7
Contoh Model Sistem Parkir



Sumber : De Chiara, 1978, hal 210

2.6 Kenyamanan

Menurut Weisman (1981), kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai dengan panca indera dan antropometry disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. Antropometry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain – lainnya dan sanggup berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda – beda. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berjalan dapat dicapai apabila jalur pedestrian tersebut lancar dan bebas hambatan untuk berjalan tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang banyak memakai jalur tersebut, selain itu jalur pedestrian harus lebar agar dapat menampung arus lalu lintas pejalan kaki dari dua arah. Adapun untuk menunjang kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian adalah adanya fasilitas yang berupa tempat peristirahatan yang cukup,

¹⁵Nur Hayati, *Tipologi Efisiensi Parkir (Off Street) Pada Beberapa Bangunan Komersial Di Pusat Kota Malang Berdasarkan Kepentingan Pengguna Parkir*, ITN, Malang 2007, Hal. 33-34

adanya telepon umum yang memadai, adanya tempat sampah, serta tempat menunggu kendaraan umum.¹⁹

Menurut Rustam Hakim faktor – faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain:²⁰

a. **Sirkulasi** meliputi gaya, arah dan kelengkapan jalan yang digunakan. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik, tidak adanya hirarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor. Hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan pergerakan manusia adalah lebar jalan, kondisi jalan serta faktor penghambat lainnya. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik, misalnya saja adanya hambatan samping yaitu PKL dan pedagang asongan. Keberadaan PKL dan pedagang asongan terkadang menjadi factor penghambat hal ini karena lokasi tempat berjualan yang kadang menghalangi atau mempersempit ruang gerak pengunjung.

b. **Iklim atau Kekuatan Alam**

Radiasi sinar matahari dapat mengurangi tingkat kenyamanan terutama pada daerah tropis, khususnya disiang hari, temperature udara pada siang hari cukup panas apalagi pada ruang yang sedikit pepohonan. Maka untuk mengatasi hal tersebut, perlu adanya peneduh berupa pepohonan.

c. **Kebisingan**

Pada daerah yang padat atau pada pusat kota kebisingan merupakan masalah pokok yang dapat mengganggu kenyamanan bagi penduduk disekitarnya.

d. **Aroma atau Bau – bauan**

Aroma atau bau – bauan terutama pada daerah tempat pembuangan sampah, atau pada kawasan sekitar pasar dan pada pusat – pusat kota

¹⁹ Teriorty Indra Pawaka Listianto, *St, Hubungan fungsi dan kenyamanan Jalur pedestrian, Studi Kasus Jalan Pahlawan Semarang*, Semarang 2006

²⁰ Rustam Hakim dan Handi Utomo, *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*, Bumi Aksara, Jakarta 2002, hal.185 - 193

sering ditemui aroma yang tidak sedap seperti asap kendaraan kendaraan, sehingga terkadang dapat mengurangi kenyamanan.

e. Keamanan

Keamanan merupakan masalah yang penting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan bukan saja mencakup segi kejahatan (kriminal), tetapi juga termasuk kekuatan konstruksi dari elemen ruang, tata letak elemen, bentuk dan tekstur.

f. Kebersihan

Sesuatu yang bersih selain menambah daya tarik lokasi juga menambah rasa nyaman karena bebas dari kotoran sampah atau bau-bauan yang tidak menyenangkan.

g. Keindahan

Keindahan merupakan hal yang perlu diperhatikan guna memperoleh kenyamanan, hal tersebut mencakup masalah kepuasan batin dan panca indra, hingga rasa nyaman dapat diperoleh.

Menyangkut kenyamanan pada jalur pedestrian dapat diambil contoh

Orchard Road, yang merupakan sebuah jalan yang berpusat di Kota Singapura.

Orchard Road dikenal dengan jalur pedestrian yang nyaman, sangat lebar, dan teduh bagi para pengguna jalan dan pengguna jalur pedestriannya.²⁴

Kenyamanan fisik dan psikologis menyebabkan orang senang berjalan kaki di *Orchard Road*, sebagai berikut :

a. Connected : *Orchard Road* mempunyai akses yang baik dengan wilayah

lain di Singapura, ditambah lagi dekat dengan stasiun monorail. Jalur pedestrian disepanjang *Orchard Road* bervariasi dan banyak tempat beristirahat ketika letih sehingga pedestrian tidak terjebak dalam perjalanan panjang yang melelahkan.

b. Convenient : Rute yang ada memudahkan orang untuk berpindah, seperti area yang datar dan lainnya.

²⁴ Rohilfa Riza, *Penataan Fisik Jalan*, FT UI, 2008

- c. *Comfortable* : Tidak ada jalan yang curam, pencahayaan yang baik dan aman dari sirkulasi lalu lintas. Hal ini juga berhubungan dengan material yang digunakan.
- d. *Convivial* : Jalan berkesan ramah dan ramai yang menarik untuk dilewati.
- e. *Conspicuous* : Dapat mengetahui dengan mudah dan jelas keberadaan seseorang, mempunyai system transportasi yang baik, pemberhentian sarana transportasi dan nama – nama pertokoan.



Gambar 2.8
 Contoh Jalur Pedestrian di Orchard Road Singapura
 (sumber : <http://pwkyes.blogdetik.com/files/2011/03/orchard-road>)
 (Selasa 10 Juli 2012, 23:12 WIB)

Rubeinstein (1978) menyatakan bahwa : Kenyamanan bagi pejalan kaki secara aman dari konflik kendaraan merupakan tujuan utama dan terdapat berbagai keuntungan darinya guna pengembangan pusat kota atau pusat kegiatan lainnya. Ada dua cara untuk mengurangi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan, yakni : pembagian waktu dan ruang. Pembuatan rambu (misalnya lampu penyeberangan) merupakan salah satu penyediaan pembagian waktu. Bila dibandingkan dengan pengguna kendaraan, maka pejalan kaki mempunyai fleksibilitas yang jauh lebih tinggi. Pejalan kaki pada umumnya sangat beragam pola pergerakannya, dan tidak menuntut pola perjalanan yang tertentu, sehingga berbagai ketentuan geometri bukan menjadi batasan yang utama. Walaupun demikian perancangan trotoar harus memperhatikan : kelerengan, bahan perkerasan, serta sirkulasi kendaraan.

Tabel 2.2
Variabel Penelitian

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
1.	Mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki dan protoar	<p>Untermann menjelaskan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas pejalan adalah :</p> <p>Interupsi</p> <p>Perilambatan yang akibat memaksa pejalan kaki untuk menunggu sepinya lalu lintas sebelum menyeberang, juga adanya perlambatan pejalan selain menyeberang. Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya interupsi ini antara lain adalah : <i>drive in business</i>, sekitar pintu masuk pertokoan dan perkantoran, tangga perkerasan yang sudah rusak, pemberhentian bus, gangguan fisik jalan lainnya. Hal ini menyebabkan kepadatan pejalan kaki naik, kapasitas turun dan kenyamanan berkurang.</p> <p>Spacing</p> <p>Secara umum jarak antara pejalan kaki yang nyaman adalah berada pada kapasitas aliran yang rendah. Bila spacing menurun, maka kapasitas pejalan kaki meningkat sampai menjadi padat bergerak bagi pejalan kaki yang melakukan tujuan rekreasi atau menikmati pemandangan space yang lebar dan kapasitas pejalan kaki yang rendah akan meningkatkan kenyamanan.</p> <p>- Jarak Perjalanan</p> <p>Peningkatan kapasitas tentunya akan mengurangi kecepatan, masyarakat yang melakukan perjalanan jarak jauh akan tidak menyukai kapasitas yang tinggi. Pengurangan kecepatan sampai 40% karena peningkatan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi jalur Pedestrian - Lebar jalur pedestrian - Perkerasan jalur pedestrian - Jumlah pejalan kaki 	<p>Survey Primer :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Questioner dan Wawancara b. Observasi <p>Survey Sekunder :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Literatur 	<ul style="list-style-type: none"> - Metode Klasifikasi Data (Rumus Sturgess) - Metode Perhitungan LOS - Metode Pembobotan

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
		<p>kapasitas, dapat menjadikan waktu tempuh untuk 914 meter dan 12 menit menjadi 19 menit.</p> <p>Bagi pejalan kaki maka jarak ± 300 meter merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, dan pada jarak ± 450 meter orang dapat mencapainya tetapi mungkin ia akan lebih suka menggunakan kendaraan (bila udara kurang nyaman), sedangkan jarak lebih dari 450 meter pada cuaca dan suasana yang umum sudah diluar skala bagi pejalan kaki.</p> <p>Yoshinobu Ashihara. "Merancang Ruang Luar". PT Dian Surya, Surabaya. Hal 79</p> <p>Pejalan kaki pada umumnya sangat beragam pola pergerakannya, dan tidak menuntut pola perjalanan yang tertentu, sehingga berbagai ketentuan geometri bukan menjadi batasan yang utama. Walaupun demikian perancangan trotoar harus memperhatikan : kelerengan, bahan perkerasan, sirkulasi kendaraan.</p> <p>Rubelinsten, Harvey (1978), "Central City Mall", John Willey and Sons Inc, New York, Hal 31</p> <p>Keinginan pejalan kaki untuk melewati akan berkurang dan kurang tertarik berjalan pada jalur pedestrian kecuali suatu keperluan. Walaupun hanya untuk keperluan kecil berkaitan dengan pedagang eceran (<i>retailing</i>) atau pertokoan (<i>department store</i>), pejalan kaki tertarik memanfaatkan waktu yang cukup lama di jalur pedestrian. pejalan kaki tertarik</p>			

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
2.	Mengidentifikasi karakteristik kegiatan PKL dan Parkir	<p>memanfaatkan waktu yang cukup lama di jalur pedestrian, memperhatikan juga sarana-sarana umum yang tersedia di sepanjang jalur : bangku, tanaman, lampu dan sebagainya</p> <p>Hamid Shirvani, <i>The Urban Design Process</i>, Van Nostrand Reinand Company, New York (1985), hal 51</p> <p>Karakteristik Kegiatan Ekonomi : Ciri-ciri dari pedagang kaki lima</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kegiatan usaha, tidak terorganisir secara baik 2. Tidak memiliki izin usaha 3. Tidak teratur dalam kegiatan usaha, baik ditinjau dari tempat usaha maupun jam kerja. 4. Bergerombol di trotoar, atau di tepi - tepi jalan protokol, di pusat - pusat dimana banyak orang ramai. 5. Menjajakan barang dagangannya sambil berteriak, kadang - kadang berlari mendekati konsumen. <p>Buchari Alma. Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa. ALFABETA. Bandung. 2007 . hlm.64</p> <p>Pedagang kaki lima menurut T.G. Mc Gee (1975) dalam Sobarila dan Hakim (1998:27) adalah setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa di tempat-tempat umum (public space) dengan cara menetap, atau setiap orang yang menawarkan atau menjual barang dan atau jasa dengan cara</p>	<p>PKL :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah PKL - Jenis barang dagangan, - Cara berdagang PKL <ul style="list-style-type: none"> - Pedagang tetap, - Pedagang keliling, - Sarana jual - Waktu jual - Tempat jual. 	<p>Survey Primer : a. Questioner dan Wawancara b. Observasi</p> <p>Survey Sekunder : a. Literatur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Metode Klasifikasi Data (Rumus Sturgess) -Metode Pembobotan

putar

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
		<p>berkeliling.</p> <p>Ruang yang tersedia untuk memarkir kendaraan ditepi jalan dikawasan pusat kota dan sepanjang jalan utama tetap dibatasi, dimana parkir di jalan arteri utama dilarang, setidaknya selama jam sibuk pada pagi dan sore hari untuk meningkatkan kapasitas jalan. Disamping itu harus disediakan ruang untuk keperluan angkutan masal dan zona pemuatan barang komersial yang lebih banyak. Dalam menentukan model sistem parkir, ada beberapa model yang dapat digunakan. Beberapa model parkir tersebut antara lain: sistem parkir sejajar, sistem parkir dengan sudut 30°, sistem parkir dengan sudut 45°, sistem parkir dengan sudut 60° dan sistem parkir dengan sudut 90°.</p> <p>Nur Hayati, Tipologi Efisiensi Parkir (<i>Off Street</i>) Pada Beberapa Bangunan Komersial Di Pusat Kota Malang Berdasarkan Kepentingan Pengguna Parkir, ITN, Malang 2007, Hal. 33-34</p> <p>Tempat pemberhentian kendaraan sementara (<i>halte</i>) harus memenuhi ketentuan – ketentuan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> Terletak disamping jalur pedestrian dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki, juga dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum terdiri atas halte atau tempat pemberhentian bus. 	<p>Parkir dan Pelengkap Jalur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jalan - Lebar Jalan - Parkir - Marka - Rambu - Halte 	<p>Survey Primer :</p> <ol style="list-style-type: none"> Questioner dan Wawancara Observasi <p>Survey Sekunder :</p> <ol style="list-style-type: none"> Literatur 	<ul style="list-style-type: none"> - Metode Klasifikasi Data (Rumus Sturges) - Metode Pembobotan

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
3.	Mengidentifikasi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki	<p>c. Teluk bis (<i>Bus Bay</i>) adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan umum.</p> <p>d. Penempatan disesuaikan dengan letak halte pada teluk bis dan lebar Daerah Milik Jalan yang dapat memenuhi ketentuan kelandaian bagi aksesibilitas.</p> <p>Pedoman Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022 / T / BM / 1999</p> <p>Kamus Besar Bahasa Indonesia Depdikbud, Balai Pustaka Jakarta 1990, pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang membentuk watak, kepercayaan / perbuatan seseorang.</p> <p>Rubelnsatein (1978) menyatakan bahwa: Kenyamanan bagi pejalan kaki secara aman dari konflik kendaraan merupakan tujuan utama dan terdapat berbagai keuntungan darinya guna pengembangan pusat kota atau pusat kegiatan lainnya. Ada dua cara untuk mengurangi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan, yakni : pembagian waktu dan ruang. Pembuatan rambu (misalnya lampu penyeberangan) merupakan salah satu penyediaan pembagian waktu. Bila dibandingkan dengan pengguna kendaraan, maka pejalan kaki mempunyai fleksibilitas yang jauh lebih tinggi. Pejalan kaki pada umumnya sangat beragam pola pergerakannya, dan tidak menuntut pola perjalanan yang tertentu, sehingga berbagai ketentuan geometri</p>	<p>Pengaruh Terhadap Karakter</p> <p>Jalur Pedestrian</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi jalur Pedestrian - Lebar jalur pedestrian - Perkerasan jalur pedestrian - Jumlah pejalan kaki <p>PKL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah PKL - Jenis barang dagangan, - Cara berdagang PKL: <ul style="list-style-type: none"> - Pedagang tetap, - Pedagang keliling, - Sarana jual - Waktu jual, - Tempat jual. <p>Parkir dan pelengkap jalur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jalan - Lebar Jalan 		<ul style="list-style-type: none"> - Metode Klasifikasi Data (Rumus Sturgess) -Metode Perhitungan LOS -Metode Pembobotan

No.	Sasaran	Landasan Teori	Variabel Amatan	Data	Metode Analisa
		<p>bukan menjadi batasan yang utama. Walaupun demikian perancangan trotoar harus memperhatikan : kelerengan, bahan perkerasan, sirkulasi kendaraan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir - Sudut Parkir - Kapasitas Parkir - Rambu - Marka - Halte 		

Sumber : Hasil Kajian 2012

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode dalam studi ini dibagi dalam dua tahap, yakni dengan pendekatan metode pengumpulan data dan metode analisa, sehingga dengan menggunakan kedua metode tersebut dari studi dapat tercapai.

3.1 Pengumpulan Data

Pengumpulan data yaitu salah satu rangkaian untuk memperoleh data yang paling nyata atas keadaan yang ada diwilayah studi, adapun pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini melalui dua cara baik pengumpulan data primer maupun data sekunder.

3.1.1 Pengumpulan Data Primer

A. Observasi :

Observasi awal dalam studi ini mencakup beberapa hal, antara lain :

1. Jalur pedestrian dan Pejalan Kaki

a. Kondisi jalur pedestrian

Kondisi jalur pedestrian ini dengan memperhatikan baik dan buruknya kondisi jalur pedestrian pada lokasi studi.

b. Lebar jalur pedestrian

Lebar jalur pedestrian di ukur pada beberapa ruas sampel yang ada pada bagian kanan dan kiri jalan, karena kemungkinan lebar jalur pedestrian yang berada pada Jalan Pasar Besar tidak memiliki lebar yang sama sehingga perlu di ukur pada beberapa ruas yang ada pada jalur pedestrian tersebut.

c. **Perkerasan jalur pedestrian**

Perkerasan jalur pedestrian dilihat dari material apa yang digunakan dalam pembuatan jalur pedestrian yang ada.

d. **Jumlah pejalan kaki**

Dalam menghitung jumlah pejalan kaki, yaitu dihitung berdasarkan pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian yang ada pada Jalan Pasar Besar. Dihitung per 15 menit selama tiga hari dilakukannya survey yang dimulai pada jam 09.00 – 15.00 WIB.

2. PKL

a. **Jumlah PKL dan jenis dagang**

Jumlah PKL pada studi ini dihitung berdasarkan semua PKL yang hanya berada disepanjang Jalan Pasar Besar.

b. **Cara berdagang PKL**

Observasi cara berdagang dalam studi ini dengan memperhatikan cara berdagang para PKL baik yang menggelar dagangannya dengan menetap pada satu tempat yaitu pada jalur pedestrian Jalan Pasar Besar atau pun dengan cara berkeliling namun masih dalam wilayah Jalan Pasar Besar.

c. **Sarana jual yang digunakan**

Sarana jual dalam studi ini dilihat pada tempat atau wadah yang digunakan para PKL dalam menggelar dagangannya, misalnya dengan beralaskan kain ataupun karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak.

d. **Waktu jual PKL**

Dalam studi ini akan diambil waktu jual PKL pada jam 09.00 – 21.00 WIB selama 3 hari (hari minggu, senin, dan kamis), waktu tersebut diambil untuk mengetahui waktu puncak dan waktu sepi pengunjung. Dan juga waktu tersebut diambil berdasarkan waktu digelarnya dagangan para PKL, yang dimulai dari pagi sampai malam hari.

e. Tempat jual PKL (tempat jual barang di pinggir jalan)

Tempat jual PKL dilihat dimana para PKL menggelar barang dagangannya, baik yang ada pada jalur pedestrian maupun pada trotoar dan pinggir jalan.

3. Parkir dan Pelengkap Jalur (tempat parkir dan perlengkapan jalan)

a. Lebar jalan (lebar jalan di pinggir jalan, trotoar, dan jalur pedestrian) Dalam melakukan studi ini, lebar jalan diukur pada beberapa ruas jalan yang disepanjang Jalan Pasar Besar. Diambil beberapa ruas karena dapat dimungkinkan lebar jalan yang ada tidak sama, sehingga diukur dari beberapa ruas sampel jalan.

b. Parkir (tempat parkir yang ada di pinggir jalan dan trotoar) Pengamatan kondisi parkir, dilihat bagaimana posisi parkir, sudut kemiringan parkir, baik sepeda motor maupun mobil yang berada pada tempat parkir yang berada pada badan jalan disepanjang Jalan Pasar Besar.

c. Pelengkap jalan (perlengkapan perlengkapan jalan)

Pelengkapan jalan merupakan perabot atau tersedianya rambu dan marka yang ada pada lokasi studi.

d. Halte (tempat pemberhentian kendaraan) Dalam studi ini dilakukan amatan mengenai keberadaan halte yang ada disepanjang Jalan Pasar Besar, karena halte diperlukan untuk menaik turunkan, penunjang dan pemberhentian kendaraan untuk sementara.

B. Wawancara (cara pengumpulan data dengan wawancara)

Wawancara yang berkaitan dengan adanya Pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang. Dilakukan wawancara kepada orang – orang yang ada dan berhubungan dengan tujuan dari studi yang dilakukan, adapun orang – orang yang akan diwawancara antara lain :

↓ Pedagog Kaki Lima (PKL) (Pedagogical Five Feet)

↓ Tukang Parkir (Tukang Parkir, tukang parkir, tukang parkir, tukang parkir, tukang parkir)
 ↓ C. Kuisisioner (Kuisisioner, kuisisioner, kuisisioner, kuisisioner, kuisisioner)

Kuisisioner adalah seperangkat pertanyaan yang disusun untuk diajukan kepada responden. Kuisisioner ini dimaksudkan untuk memperoleh informasi secara tertulis dari responden berkaitan dengan tujuan penelitian.

Pada studi ini untuk menentukan jumlah responden dalam pembagian kuisisioner akan menggunakan *Métode Purposive*. *Metode Purposive* sering diterjemahkan bertujuan. Karena *purpose* artinya maksud atau tujuan; jadi *Purposive Sampling* diartikan sebagai pengambilan sampel secara bertujuan. Definisi lain menyebutnya sebagai pengambilan sampel "With Purpose In Mind" (dengan tujuan atau maksud tertentu di hati), arti lain dari *purpose*, antara lain kesengajaan (*intention*); tidak sekedar secara kebetulan (*accidental*); juga berarti alasan (*reason*) tertentu; dan juga tuntutan keadaan tertentu (*the requirements of a particular situation*) atau, jelasnya, menurut persyaratan tertentu.

Purposive sampling adalah pengambilan sampel secara sengaja sesuai dengan persyaratan sampel yang diperlukan. Dalam bahasa sederhana *purposive sampling* itu dapat dikatakan sebagai secara sengaja mengambil sampel tertentu (jika orang maka berarti orang-orang tertentu) sesuai dengan persyaratan (sifat-sifat, karakteristik, ciri, kriteria) sampel.

Agar sampel yang diambil dalam penelitian ini dapat mewakili populasi maka dapat ditentukan jumlah sampel yang dihitung dengan menggunakan rumus Slovin (dalam Umar, 1999) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana:
 n = Jumlah sampel
 N = Jumlah populasi

Umar, 1999: 100

e = Persentase kelonggaran ketidaktepatan (presisi) karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir.

Sedangkan teknik penentuan jumlah sampel pada masing – masing lokasi studi dilakukan secara proportional (Rubbin and Luck, 1987) dengan rumus sebagai berikut :

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n$$

Dimana :

n_i = Jumlah sampel ke i

N_i = Jumlah populasi ke i

N = Jumlah populasi

n = Jumlah sampel

Dalam penyebaran kuisioner ini dibagikan kepada pejalan kaki yang berjalan pada jalur pedestrian di sepanjang Jalan Pasar Besar, masing – masing ruas jalur pedestrian akan dibagikan beberapa kuisioner yang akan diisi oleh para pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian pada tiap ruas amatan. Dalam penyebaran kuisioner ini disesuaikan dengan tingkat kepadatan pejalan kaki pada tiap – tiap ruas amatan, dikarenakan tiap ruas amatan memiliki perbedaan tingkat kepadatan dan keramaian pejalan kakinya. Dalam studi ini akan di ambil 5 ruas amatan untuk dijadikan acuan, untuk 5 ruas amatan yang ada dilokasi studi yang berada disepanjang Jalan Pasar Besar.

No. Peta : 3.1

JUDUL PETA :
PEMBAGIAN RUANG JALUR PEDESTRIAN
LOKASI STUDI



Legenda :

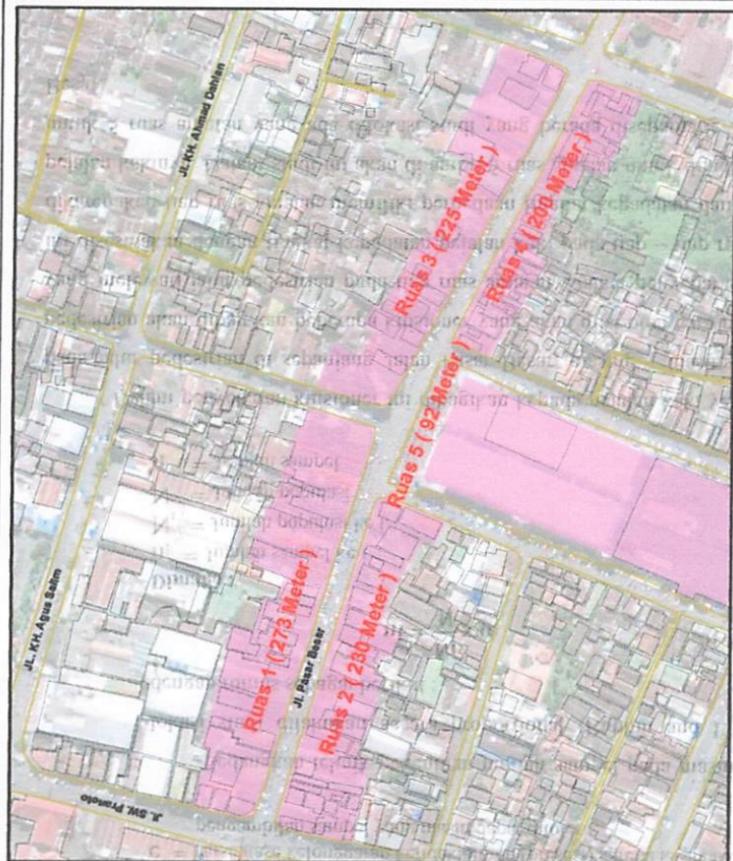
- Jalan
- Pisil
- Pembangunan can JAKA

Inisart :



Sumber :

1. Hasil Survei, tahun 2012



Disusun oleh:
NAMA ALAMAH
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KAWASAN
FAKULTAS TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KAWASAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
2012



PENGARUH KARAKTER PIK DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)

3.1.2 Pengumpulan Data Sekunder Untuk mengetahui mengenai objek penelitian, pengumpulan data sekunder dalam studi ini diambil dari studi literatur, dimana data – data diperoleh dan dihasilkan yang bersumber dari buku-buku, atau karya ilmiah lainnya. Dimana untuk mengetahui teori-teori maupun kajian-kajian materi yang dipakai dalam studi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang.

3.2 Metode Analisa Adapun data yang diperoleh diperlukan suatu analisa dan dalam menganalisa ini memerlukan metode analisa yang tepat. Adapun metode analisa yang digunakan adalah sebagai berikut :

3.2.1 Metode Level Of Servis (LOS)

Beberapa karakteristik dari pejalan kaki yang dianggap penting dalam perhitungan LOS yaitu volume pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, arus pejalan kaki.¹

A. Volume Pejalan Kaki

dalam penentuan volume pejalan kaki ini dihitung dari jumlah pejalan kaki tiap hari pada tiap ruasnya dibagi dengan waktu total survey per harinya. dalam survey ini diambil 6 jam yang dimulai pada pukul 09.00 – 15.00 WIB.

Rumus volume pejalan kaki ditulis dengan rumus :

$$\text{Volume Pejalan Kaki} = \frac{\text{Jumlah Pejalan Kaki Tiap Harinya (Ruas)}}{\text{Total Waktu Tiap Hari Survey}}$$

B. Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan adalah faktor yang paling signifikan dalam mempengaruhi kecepatan berjalan. Semakin besar kepadatannya, ruang yang tersedia untuk

¹ Saet Pemasian Marbun, *Analisa Fasilitas Jembatan penyeberangan Pejalan kaki*, FT UI, 2008

orang berjalan dengan leluasa semakin kecil. Hal tersebut menyebabkan orang akan mengurangi kecepatan berjalannya agar tidak bersentuhan dengan orang lain. Kepadatan pejalan kaki dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Kepadatan Pejalan Kaki} = \frac{\text{Jumlah Pejalan Kaki Tiap Harinya (Ruas)}}{\text{Luas Jalur Pedestrian}}$$

C. Kecepatan Pejalan Kaki

Dalam perhitungan kecepatan rata – rata berjalan pejalan kaki dengan rumusan sebagai berikut :

$$\text{Kecepatan Pejalan Kaki} = \frac{\text{Panjang Jalur Pedestrian}}{\text{Waktu Berjalan}}$$

D. Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki dapat di hitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Arus Pejalan Kaki} = \text{Kecepatan} \times \text{Kepadatan}$$

3.2.2 Metode Pembobotan

Metode pembobotan ini digunakan untuk menentukan kriteria penilaian pada masing – masing karakter penelitian antara lain karakter trotoar, pejalan kaki, PKL, parkir dan pelengkap jalan. Dalam studi ini digunakan tiga nilai pembobotan, dimulai dengan nilai bobot 1 sampai dengan nilai bobot 3. Dimana nilai bobot 1 jika sangat mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian, nilai bobot 2 jika mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian, nilai bobot 3 jika tidak mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian.

3.2.3 Metode Klasifikasi Data

Klasifikasi adalah suatu kegiatan pengelompokan data secara sistematis berdasarkan karakteristik tertentu. Sebelum melakukan klasifikasi, perlu diketahui sifat dan ukuran dari data yang akan diklasifikasikan. Data yang digunakan umumnya adalah data-data statistik yang berupa deretan angka-angka yang menunjukkan suatu karakteristik. Data yang berupa deretan angka tersebut perlu dikelompokkan sesuai

dengan tujuan dan maksud dari proses klasifikasi tersebut. Dalam mengelompokkan atau menyusun data yang berupa deretan angka-angka tersebut, biasanya dilakukan dengan menentukan interval kelasnya. Namun sebelum menentukan interval, harus ditentukan dulu jumlah kelasnya menggunakan *Rumus Sturges*.²

$$\text{Jumlah kelas} = 1 + 3,3 \log n$$

$$k = 1 + 3,3 \log n$$

$$k = 1 + 3,3 \log 40$$

$$k = 1 + 3,3 \cdot 1,602$$

$$k = 1 + 5,29$$

$$k = 6,29$$

$$k = 7$$

Keterangan :

n = Banyaknya data

k = Banyak kelas interval

3,3 = Konstanta

Nilai n didapatkan dari jumlah semua kuisisioner yang dibagikan untuk pejalan kaki yang ada pada semua ruas amatan. *Rumus Sturges* ini digunakan untuk menentukan interval yang akan digunakan untuk mengetahui seberapa pengaruh variabel yang ada dalam pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang ada pada ke lima ruas amatan.

3.2.4 Standar Sudut Parkir

Dilihat dari standar sudut parkir (*De Chiara, 1978, hal 210*) yang ada, digambarkan beberapa posisi atau sudut parkir yaitu sudut 0°, sudut 30°, sudut 45°, sudut 60°, dan sudut 90°. Dari penempatan sudut parkir ini dapat ditentukan penggunaan ruang yang digunakan untuk lahan parkir yang ada pada lokasi studi, baik dari ruas amatan 1 sampai ruas amatan 4. Untuk lebih jelasnya standar untuk sudut parkir dapat dilihat pada tabel berikut.

² Baiq Eti PS, *Identifikasi Pemanfaatan Tempat Parkir Umum (TPU) Berdasarkan persepsi masyarakat*, 2011, Hal 37

Tabel 3.1
Posisi Sudut Parkir

No	Sudut Prkir	Keterangan
1		Posisi sudut parkir 0°
2		Posisi sudut parkir 30°
3		Posisi sudut parkir 45°
4		Posisi sudut parkir 60°
5		Posisi sudut parkir 90°

Sumber : De Chiara, 1978, hal 210

3.2.4 Standar Sudut Parkir

Ditinjau dari standar sudut parkir (De Chiara, 1978, hal 210) yang ada, digambarkan beberapa posisi atau sudut parkir yaitu sudut 0°, sudut 30°, sudut 45°, sudut 60°, dan sudut 90°. Dari perbandingan sudut parkir ini dapat ditentukan penggunaan ruang yang digunakan untuk lahan parkir yang ada pada lokasi studi parkir dari ruas utama I sampai ruas utama 4. Untuk lebih jelasnya standar parkir sudut parkir dapat dilihat pada tabel berikut.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

Gambaran umum dalam studi ini memaparkan variabel - variabel yang berkaitan dengan jalur pedestrian dan pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL), dan parkir pada lokasi studi. Yang berkaitan dengan jalur pedestrian dan pejalan kaki antara lain memaparkan kondisi jalur pedestrian, lebar jalur pedestrian, perkerasan jalur pedestrian, jumlah pejalan kaki, motivasi, dan pelengkap jalur. Sedangkan untuk Pedagang Kaki Lima (PKL) terdiri dari jumlah PKL dan jenis dagangan, cara berdagang PKL, sarana jual yang digunakan, waktu jual, tempat jual. Dan pemaparan untuk parkir dan pelengkap jalan terdiri dari lebar jalan, parkir, marka, rambu, dan halte. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada uraian yang ada dibawah ini.

4.1 Jalur Pedestrian dan Pejalan Kaki

4.1.1 Kondisi Jalur Pedestrian

Dalam studi ini lokasi yang diambil sebagai ruas amatan adalah sepanjang Jalan Pasar Besar, ada 5 ruas yang dijadikan lokasi amatan. Ruas amatan pertama sepanjang ± 273 meter, ruas amatan kedua ± 230 meter, ruas amatan ketiga ± 225 meter, ruas amatan keempat ± 200 meter, dan ruas kelima ± 92 meter. Ruas - ruas ini diambil karena setiap jalur pedestrian yang ada berdeda - beda, dari jumlah pedagang, motivasi pejalan kaki, hambatan - hambatan yang ada maupun perangkat - perangkat jalur pedestriannya. Sehingga dimungkinkan setiap ruas amatan pada jalur pedestrian yang ada memiliki perbedaan satu sama lainnya.

Kondisi jalur pedestrian pada setiap ruas amatan berbeda - beda, pada ruas pertama sampai dengan ruas ke tiga memiliki kondisi jalur yang baik, pada ruas yang ke empat memiliki kondisi jalur yang kurang baik karena ada beberapa bagian jalur yang rusak bahkan hampir tidak ada lagi jalur yang terlihat yang berubah menjadi jalur pedestrian dalam bentuk tanah, sedangkan pada ruas 5 memiliki kondisi jalur

rata – rata baik namun ada beberapa titiknya yang kurang baik karena tergenang air. Sebanyak 14 atau 6,3 % responden memberikan tanggapannya bahwa kondisi jalur pedestrian yang ada mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Kondisi jalur pedestrian pada masing – masing ruas amatan dapat dilihat pada tabel dan peta yang ada dibawah ini.

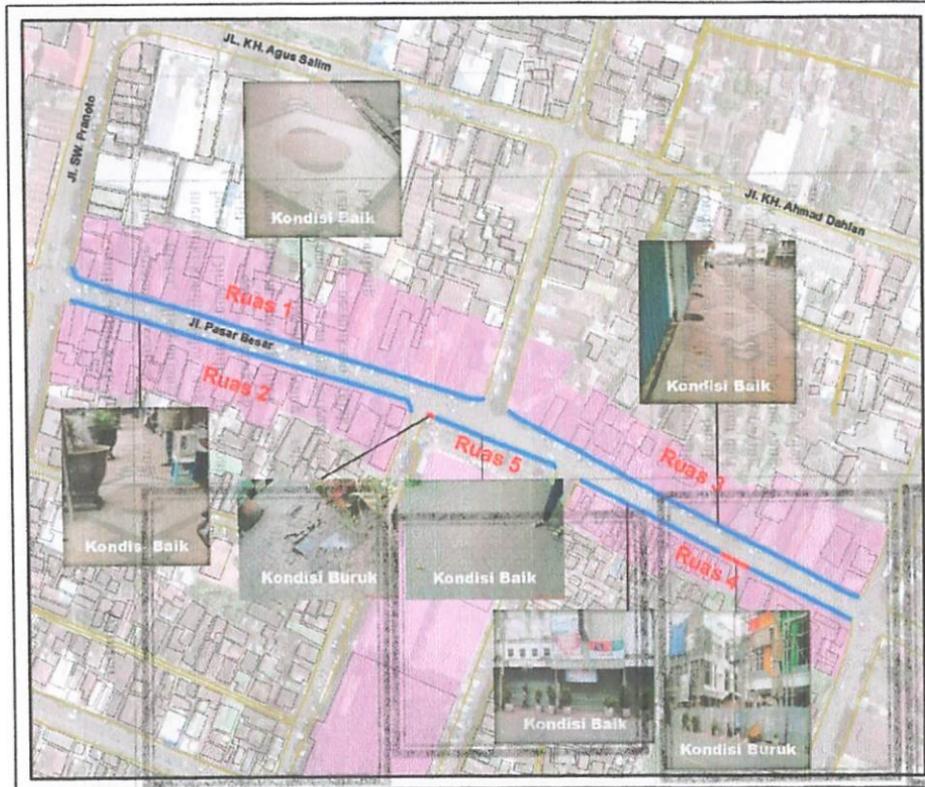
Tabel 4.1
Kondisi Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan

Ruas Amatan	Kondisi Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 1	Ruas amatan pertama sepanjang ± 273 meter, disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.	
Ruas 2	Ruas amatan kedua sepanjang ± 230 meter, disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.	
Ruas 3	Ruas amatan ketiga sepanjang ± 255 meter, disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.	

Ruas Amatan	Kondisi Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 4	Ruas amatan keempat sepanjang ± 200 meter, disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik dan buruk. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari sebagian jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata, sedangkan sebagian lagi terbuat dari tanah, dan permukaan tidak rata/ bergelombang.	
Ruas 5	Ruas amatan kelima sepanjang ± 92 meter, disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik dan buruk. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari sebagian jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata, sedangkan dan digenangi oleh air.	

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

MILIK
PERPUSTAKAAN
MALANG



No. Peta : 4.1

JUDUL PETA:
KONDISI JALUR PEDESTRIAN
LOKASI STUDI

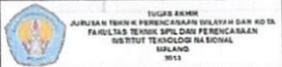
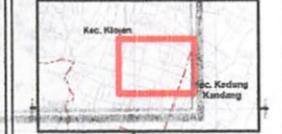


Legenda :

- Jalan
- Persegi
- Persegi panjang dan jalan
- Kondisi Pedestrian :**
- Kondisi Baik
- Kondisi Buruk



Insert :



**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

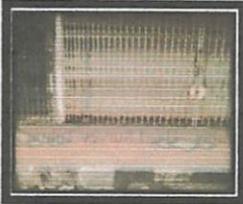
Sumber :
1. Hasil Survey, Tahun 2012

4.1.2 Lebar Jalur Pedestrian

Lebar jalur pedestrian yang terletak di Jalan Pasar Besar adalah 2 meter untuk ruas 1 sampai dengan ruas 3, pada ruas 4 memiliki lebar 1 - 2 meter, sedangkan pada ruas 5 memiliki lebar 4 meter. Karenakan sebagian jalur pedestrian digunakan oleh PKL dan untuk memarkirkan kendaraan maka jalur pedestrian yang mestinya bisa digunakan oleh para pejalan kaki jadi berkurang kapasitasnya. Hampir sebagian lebar jalur pedestrian digunakan oleh para pedagang kaki lima untuk menjajakan barang dagangannya terutama jalur pedestrian pada ruas 1 dan ruas 2.

Berdasarkan hasil amatan lebar efektif pedestrian hanya sekitar 0,75 - 1,85 meter, hal ini dikarenakan selain adanya kegiatan PKL, fasilitas lain, dan masuknya badan kendaraan pada saat parkir di jalur pedestrian. Dan dari seluruh responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 25 atau 11,3 % responden memberikan tanggapannya bahwa lebar jalur pedestrian yang ada mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta yang ada dibawah ini.

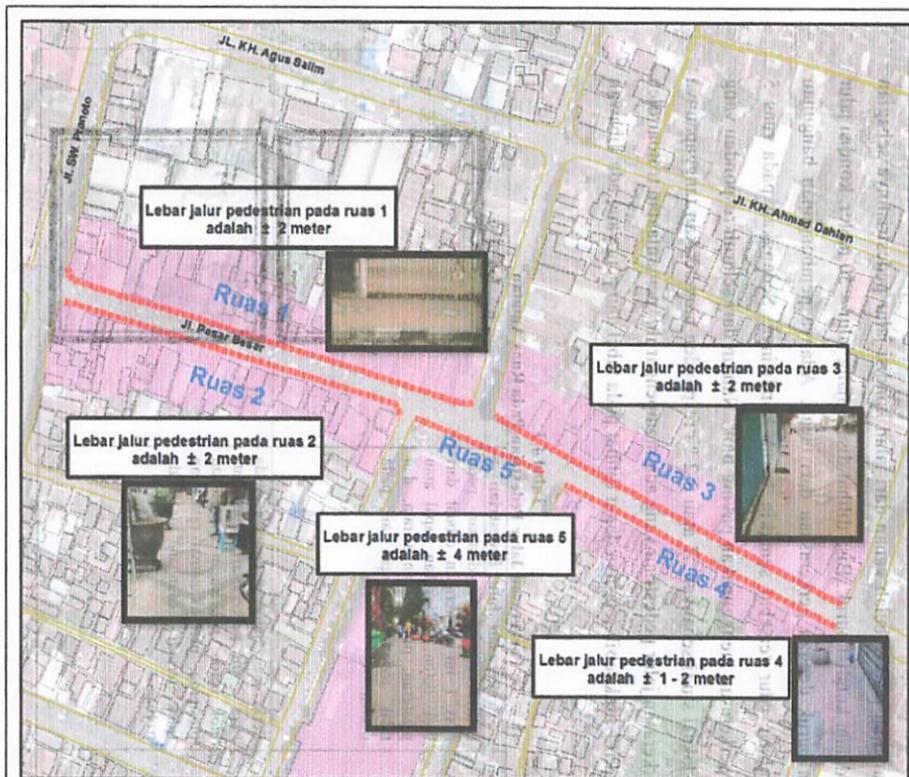
Tabel 4.2
Lebar Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan

Ruas Amatan	Lebar Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 1	Lebar jalur pedestrian pada ruas 1 ini dalah 2 meter	
Ruas 2	Lebar jalur pedestrian pada ruas 2 ini dalah 2 meter	

Ruas Amatan	Lebar Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 3	Lebar jalur pedestrian pada ruas 3 ini adalah 2 meter	
Ruas 4	Lebar jalur pedestrian pada ruas 4 ini adalah ± 1 - 2 meter	
Ruas 5	Lebar jalur pedestrian pada ruas 5 ini adalah 4 meter	
		

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

		
---	--	--



No. Peta : 4.2

JUDUL PETA :
LEBAR JALUR PEDESTRIAN
LOKASI STUDI



Legenda :

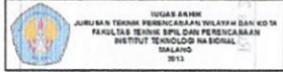
- Jalan
- Jalur Pedestrian
- Persil
- Perumahan dan Jasa

Foto ini adalah gambar yang diambil dari lokasi penelitian yang menunjukkan kondisi jalan dan trotoar yang akan diteliti.

Insert :



Sumber :
1. Hasil Survey, Tahun 2012



**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

4.1.3 Perkerasan Jalur Pedestrian

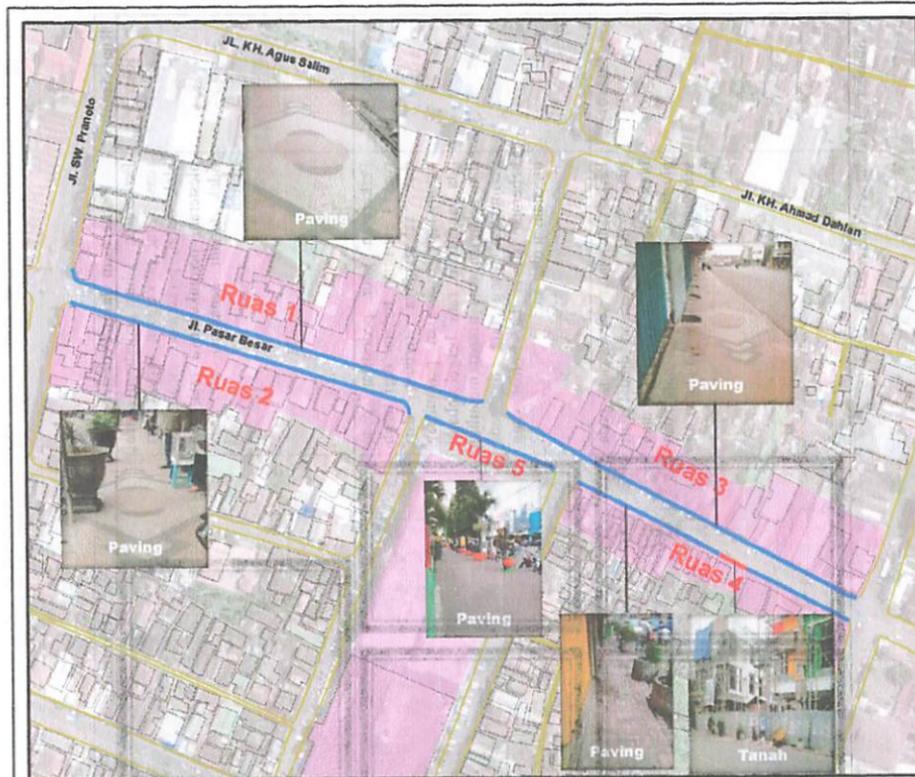
Perkerasan jalur pada ruas amatan 1 dan 2 yang ada di Jalan Pasar Besar adalah menggunakan paving blok, dengan kondisi jalur pedestrian yang baik pada setiap sisinya baik sisi kiri ataupun sisi kanan. Sedangkan perkerasan jalur pedestrian dan kondisi jalur pedestrian pada ruas amatan 3 dan 4 kondisi pedestrian pada sebelah kiri dari arah Timur Pasar Besar dalam kondisi baik dengan menggunakan paving blok, sedangkan pada sebelah kanan dari jalan kondisi jalur pedestriannya sebagian besarnya dalam kondisi buruk. Bisa dilihat disepanjang jalur ± 50 meter, kondisi jalur pedestrian buruk dengan perkerasan dari tanah. Adanya pembangunan bangunan baru membuat jalur tersebut semakin buruk kondisinya. Sedangkan pada ruas 5 memiliki perkerasan menggunakan paving blok. Namun dari seluruh responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 7 atau 3,2 % responden memberikan tanggapannya bahwa perkerasan jalur pedestrian yang ada mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta yang ada dibawah ini.

Tabel 4.3
Perkerasan Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan

Ruas Amatan	Perkerasan Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 1	Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 1 ini perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran, permukaannya rata, dan tidak terjadi genangan air pada trotoar.	
Ruas 2	Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 2 ini perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran, permukaannya rata, dan tidak terjadi genangan air pada trotoar.	

Ruas Amatan	Perkerasan Jalur Pedestrian	Gambar
Ruas 3	Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 3 ini perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran, permukaannya rata, dan tidak terjadi genangan air pada trotoar.	
Ruas 4	Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 4 sebagian terbuat dari tanah dan sebagiannya terbuat dari paving/aspal, sebagian permukaan ada yang tidak rata/ bergelombang dan sebagian dari trotoar memiliki permukaan yang rata, dan ada beberapa bagian dari trotoar yang digenangi oleh air.	
Ruas 5	Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 5 ini perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran, permukaannya rata, dan sebagian jalur terdapat genangan air pada trotoar.	

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013



JULIAN SAMBI
ALUMNI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
MALANG
2012

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

No. Peta : 4.3

JUDUL PETA :
PERKERASAN JALUR PEDESTRIAN
LOKASI STUDI

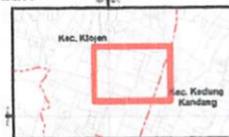


Sistem Proyeksi Transverse Mercator
Zona WGS 1984 UTM Zone 49 S
Skala 600 000 dan UTM Zone Transverse Mercator

Legenda :

- jalan
 - Pensi
 - Percegaan dan Josa
- Perkerasan Pedestrian :**
- Paving
 - Tanah

Insert :



Sumber :

1. Hasil Survey, Tahun 2012

4.1.4 Jumlah Pejalan Kaki

Untuk jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian di jalan Pasar Besar, dihitung berdasarkan jumlah pejalan terpadat dan terendah, hal ini digunakan untuk mengetahui volume pejalan kaki dengan kapasitas pedestrian itu sendiri. Dalam hal ini, narasumber yang dijadikan acuan dalam mengetahui jumlah pejalan kaki terpadat adalah Pak Rahmat, tukang parkir yang selalu *standby* setiap saat. Diketahui bahwa pada hari biasa yaitu Hari Senin - Sabtu, kegiatan pejalan kaki mulai padat pukul 10.00 - 15.00 WIB, namun aktifitas terpadat terjadi pada pukul 12.00 - 13.00 WIB, hal ini dikarenakan waktu tersebut merupakan waktu istirahat para pekerja.

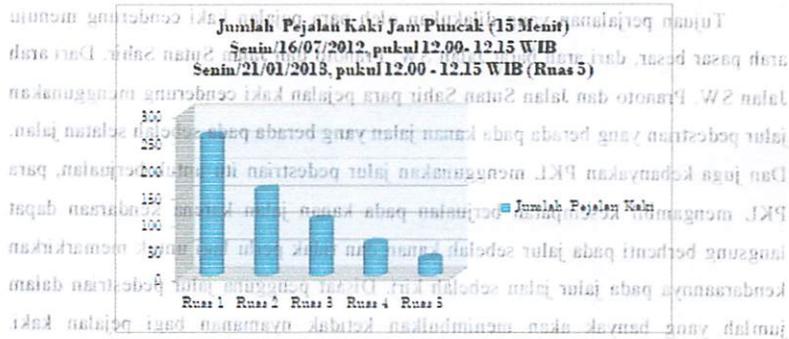
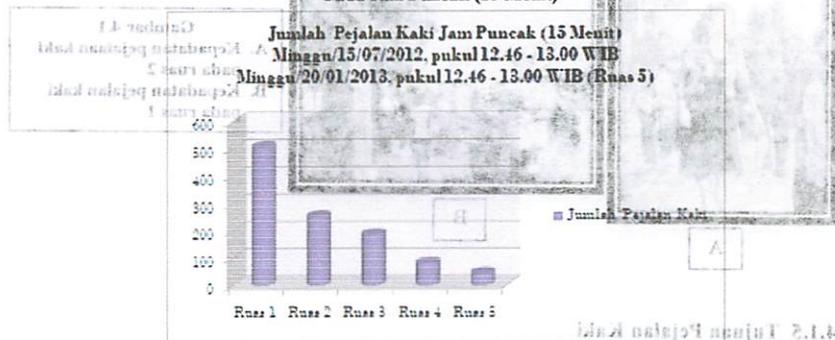
Sedangkan kegiatan pejalan kaki mulai lenggang terjadi pada pukul 16.00 - 21.00 WIB. Pada hari libur, aktifitas pejalan kaki mulai padat pukul 10.00 - 14.00 WIB terutama pada ruas ke 1 dan ke 2, hal ini dikarenakan banyak toko - toko yang tutup pada pukul 15.00 WIB. Waktu puncak kegiatan pejalan kaki terjadi pada pukul 12.00 - 14.00 WIB. Dari hasil amatan yang dilakukan pada tiga hari survey, pejalan kaki paling banyak yaitu pada ruas amatan ke 2 pada tiap hari surveynya. Dari tiga hari survey, jumlah pejalan kaki yang tertinggi yaitu pada hari pertama survey (*Minggu/15/07/2012 Pukul 12.46 - 13.00 WIB*) sebanyak 1076 pejalan kaki dari semua ruas amatan. Sedangkan yang terendah jumlah pejalan kakinya terjadi pada survey hari kedua (*Senin/16/07/2012 Pukul 12.00 - 12.15 WIB*) yaitu sebanyak 608 pejalan kaki pada semua ruas amatan. Untuk lebih jelasnya kepadatan pejalan kaki pada tiga hari survey, yang diambil dari 15 menit puncak pada beberapa ruas amatan dapat dilihat pada tabel, grafik, dan gambar yang ada dibawah ini.

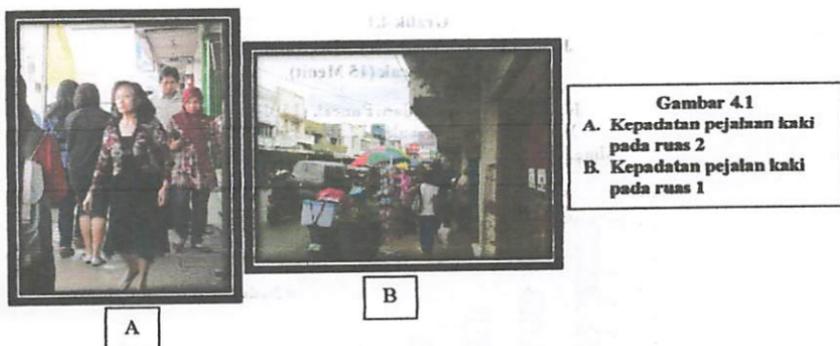
Tabel 4.4
Jumlah Pejalan Kaki Tiap Ruas Amatan
Pada Jam Puncak (15 Menit)

Waktu	Lokasi	Jumlah Pejalan Kaki
Minggu/15/07/2012 Pukul 12.46 – 13.00 WIB	Ruas 1	507
	Ruas 2	254
	Ruas 3	187
	Ruas 4	82
Minggu/20/01/2013 Pukul 12.46 – 13.00 WIB	Ruas 5	46
Jumlah		1.076
Senin/16/07/2012 Pukul 12.00 – 12.15 WIB	Ruas 1	257
	Ruas 2	158
	Ruas 3	103
	Ruas 4	59
Senin/21/01/2013 Pukul 12.00 – 12.15 WIB	Ruas 5	31
Jumlah		608
Kamis/19/07/2012 Pukul 12.31 – 12.45 WIB	Ruas 1	270
	Ruas 2	163
	Ruas 3	114
	Ruas 4	57
Kamis/24/01/2013 Pukul 12.31 – 12.45 WIB	Ruas 5	26
Jumlah		630

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

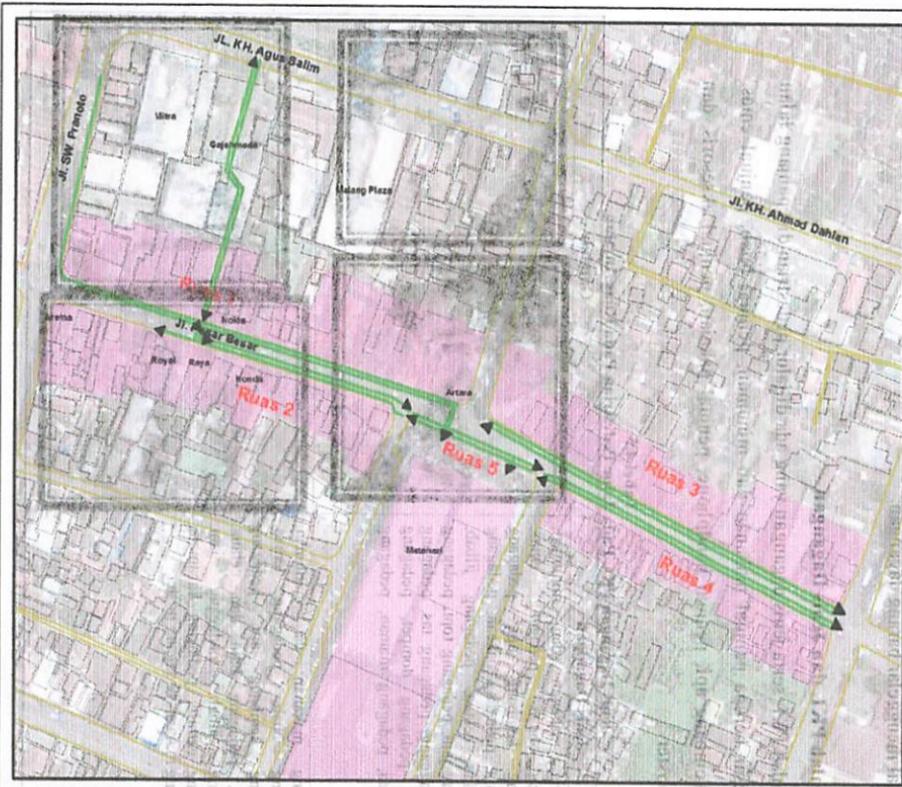
Grafik 4.1
Jumlah Pejalan Kaki Tiap-Ruas Amatan
Pada Jam Puncak (15 Menit)





4.1.5 Tujuan Pejalan Kaki

Tujuan perjalanan yang dilakukan oleh para pejalan kaki cenderung menuju arah pasar besar, dari arah barat Jalan SW. Pranoto dan Jalan Sutan Sahir. Dari arah Jalan SW. Pranoto dan Jalan Sutan Sahir para pejalan kaki cenderung menggunakan jalur pedestrian yang berada pada kanan jalan yang berada pada sebelah selatan jalan. Dan juga kebanyakan PKL menggunakan jalur pedestrian itu untuk berjualan, para PKL mengambil kesempatan berjualan pada kanan jalan karena kendaraan dapat langsung berhenti pada jalur sebelah kanan dan tidak perlu lagi untuk memarkirkan kendaraannya pada jalur jalan sebelah kiri. Disaat pengguna jalur pedestrian dalam jumlah yang banyak akan menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Dikerenakan jalan berdesak – desakan dengan pejalan lain, dan terganggu lagi dengan adanya PKL yang berjualan pada jalur pedestrian. Untuk lebih jelasnya mengenai rute tujuan pejalan kaki dapat dilihat pada peta yang ada dibawah ini.



No. Peta : 4.4

JUDUL PETA :
TUJUAN PEJALAN KAKI



Legenda :

- Jalan
- Parkir
- Persempitan dan Jeda
- Tujuan Pejalan Kaki

Inset :



ITS
 JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
 TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
 (LOKASI STUDI: JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

Sumber :
 1. Hasil Survey, Tahun 2012

4.2 Pedagang Kaki Lima (PKL)

Berdasarkan hasil amatan diketahui bahwa jumlah PKL sewaktu – waktu berubah, hal ini dikarenakan adanya razia petugas yang dilakukan setiap hari Senin - Kamis, waktu razia tidak pasti, antara pukul 10.00 - jam 13.00 WIB. PKL pada saat itu akan berkumpul di pertigaan Pasar Besar, sehingga PKL tidak pasti menetap pada lokasi awal menggelar barang dagangan.

4.2.1 Jumlah PKL dan Jenis Dagangan

Jumlah PKL serta jenis dagangan yang ada di jalur pedestrian disepanjang Jalan Pasar Besar berupa penjual makanan dan minuman, penjual buah, penjual emas, penjual kembang api, penjual handphone, penjual pakaian, penjual aksesoris, dan penjual poster.

Tabel 4.5
Jenis Dagangan PKL Pada Jalur Pedestrian Pada Ruas Amatan

Ruas	Jenis Dagangan	Gambar
Ruas 1	Pedagang makanan dan minuman, pedagang buah, pedagang emas, pedagang kembang api, pedagang handphon, pedagang pakean, pedagang baju dan celana, pedagang jilbab, pedagang jam, pedagang topi, pedagang ikat pinggang, pedagang tas, pedagang cermin, pedagang dompet, pedagang kacamata, pedagang mainan, pedagang poster	
Ruas 2	Pedagang makanan dan minuman, pedagang buah, pedagang emas, pedagang kembang api, pedagang pakean, pedagang baju dan celana, pedagang jilbab, pedagang jam, pedagang cermin, pedagang kacamata, pedagang mainan, pedagang poster	

Ruas	Jenis Dagangan	Gambar
Ruas 3	Pedagang makanan dan minuman dan pedagang emas	 
Ruas 4	Pedagang makanan dan minuman	 
Ruas 5	Penjual bakso, es degan, soto	 

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

Dibawah ini akan dibahas jumlah PKL serta jenis dagangan yang ada di jalur pedestrian disepanjang Jalan Pasar Besar terdiri dari beberapa jenis dagangan yaitu : makanan dan minuman, pedagang buah, pedagang emas, pedagang kembang api, pedagang handphon, pedagang pakean, pedagang baju dan celana, pedagang jilbab,

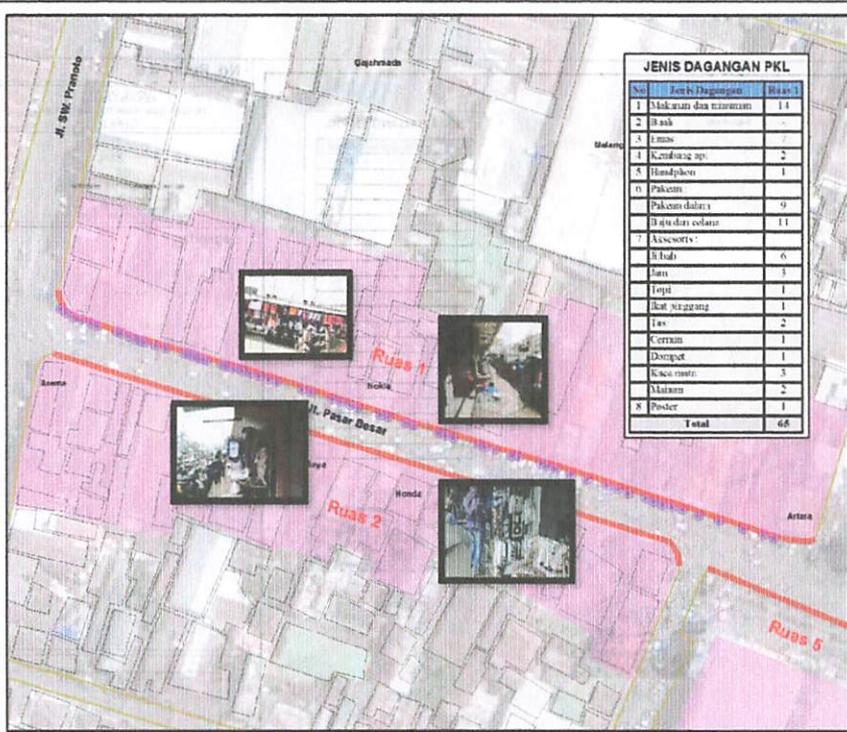
pedagang jam, pedagang topi, pedagang ikat pinggang, pedagang tas, pedagang cermin, pedagang dompet, pedagang kacamata, pedagang mainan, pedagang poster, dibawah ini akan diuraikan jumlah pedagang kaki lima yang berada pada tiap ruas amatan. Untuk lebih jelasnya disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4.6
Jenis Dagangan dan Jumlah PKL Pada Tiap Ruas Amatan

No	Jenis Dagangan	Ruas 1	Ruas 2	Ruas 3	Ruas 4	Ruas 5
1	Makanan dan minuman	14	8	1	2	3
2	Buah	-	23	-	-	-
3	Emas	7	4	1	-	-
4	Kembang api	2	1	-	-	-
5	Handphon	1	-	-	-	-
6	Pakean :					
	Pakean dalam	9	5	-	-	-
	Baju dan celana	11	4	-	-	-
7	Aksesoris :					
	Jilbab	6	3	-	-	-
	Jam	3	1	-	-	-
	Topi	1	-	-	-	-
	Ikat pinggang	1	-	-	-	-
	Tas	2	-	-	-	-
	Cermin	1	3	-	-	-
	Dompet	1	-	-	-	-
	Kaca mata	3	1	-	-	-
	Mainan	2	1	-	-	-
8	Poster	1	1	-	-	-
	Total	65	52	2	2	3

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

Untuk lebih jelasnya penyebaran pedagang kaki lima pada masing – masing ruas yang berada pada sepanjang jalur pedestrian pada Jalan Pasar Besar, dapat dilihat pada peta yang ada dibawah ini.



JENIS DAGANGAN PKL

No	Jenis Dagangan	Biasa
1	Makanan dan minuman	11
2	Batik	-
3	Limas	-
4	Kendang api	2
5	Handphone	1
6	Pakaian	-
7	Pakaian dalam	9
8	Baju dan celana	11
9	Accessories	-
10	Buku	6
11	Dom	3
12	Topi	1
13	Bat Keringan	1
14	Tas	2
15	Corran	1
16	Dompet	1
17	Kaca mata	3
18	Malam	2
19	Pesler	1
Total		66

No. Peta : 4.5

**JUDUL PETA:
PESEBARAN JENIS DAGANGAN PKL
(RUAS 1)**



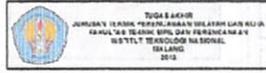
Legenda :

- Jalan
- Pesisir
- Perdagangan dan Jasa
- Jalur Pedestrian
- Pedagang Kaki Lima

Inset :

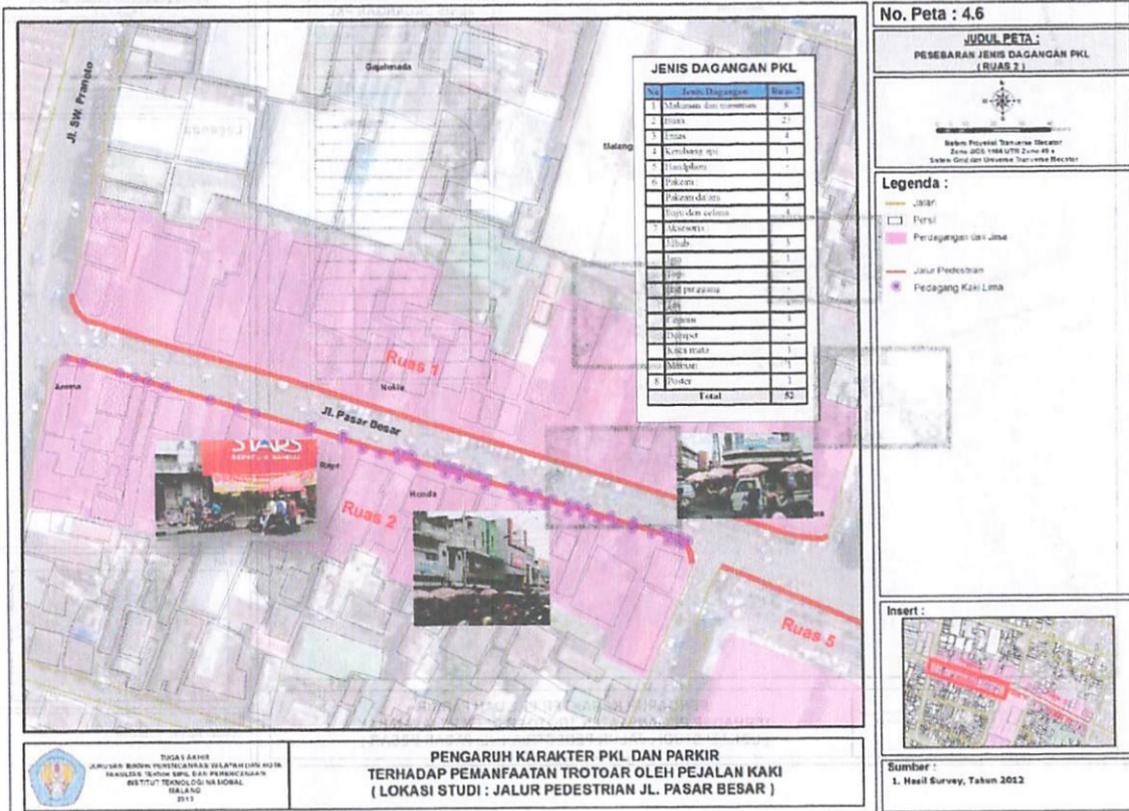


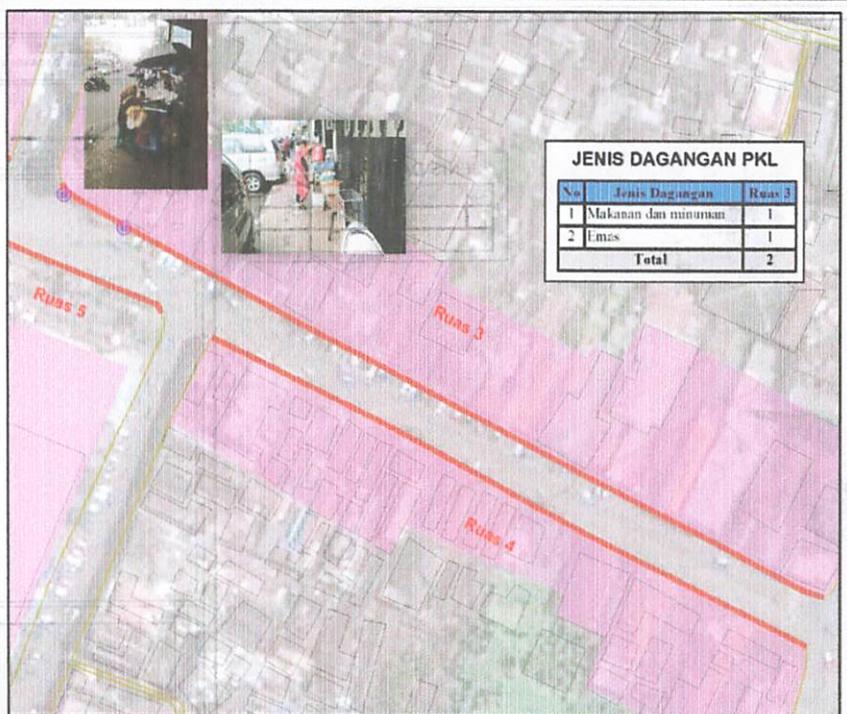
Sumber :
1. Hasil Survey, Tahun 2012



TUGAS BAHAS
MUSKABAH (KEMAHKAMAN, KEMASYARAKATAN DAN PERENCANAAN)
KEMAHKAMAN, KEMASYARAKATAN DAN PERENCANAAN
ITS/ITS/TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
MALANG
2015

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**





JENIS DAGANGAN PKL

No	Jenis Dagangan	Ruas 3
1	Makanan dan minuman	1
2	Limas	1
Total		2

No. Peta : 4.7

JUDUL PETA :
PESEBARAN JENIS DAGANGAN PKL
(RUAS 2)



- Legenda :**
- Jalan
 - Persegi
 - Perdagangan dan Jasa
 - Jalur Pedestrian
 - Pezangang Kaki Lima

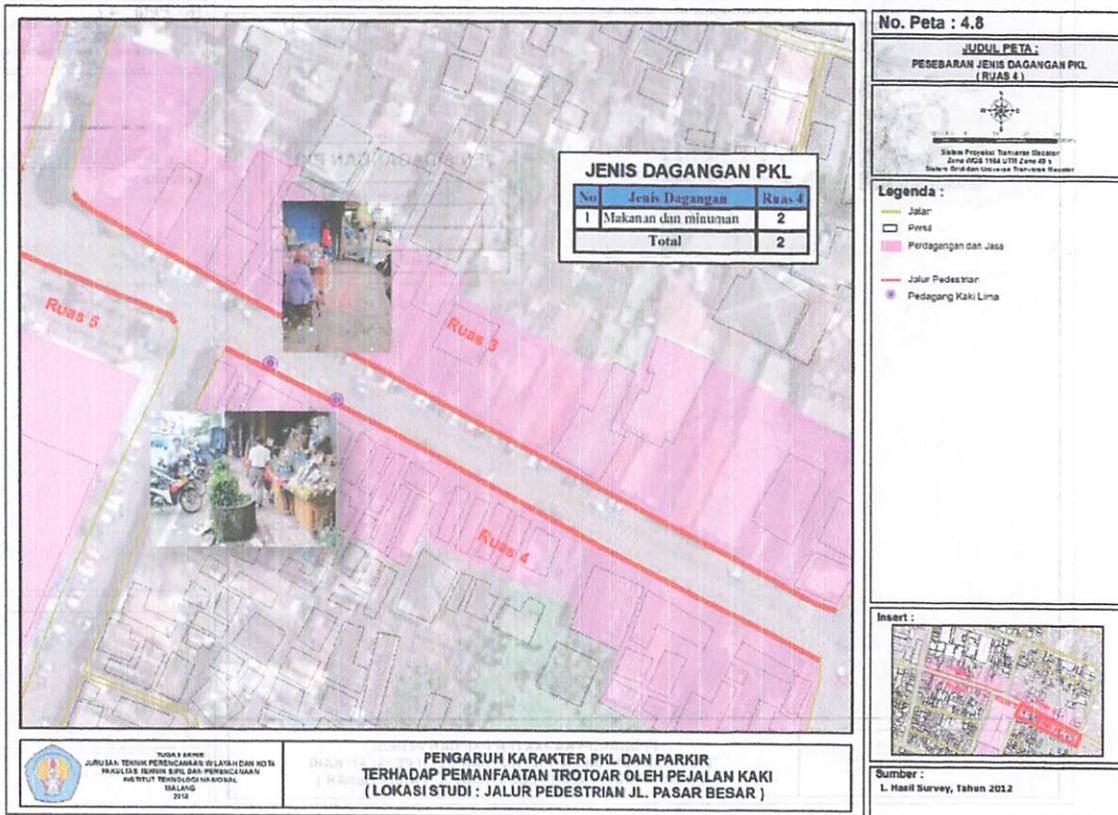


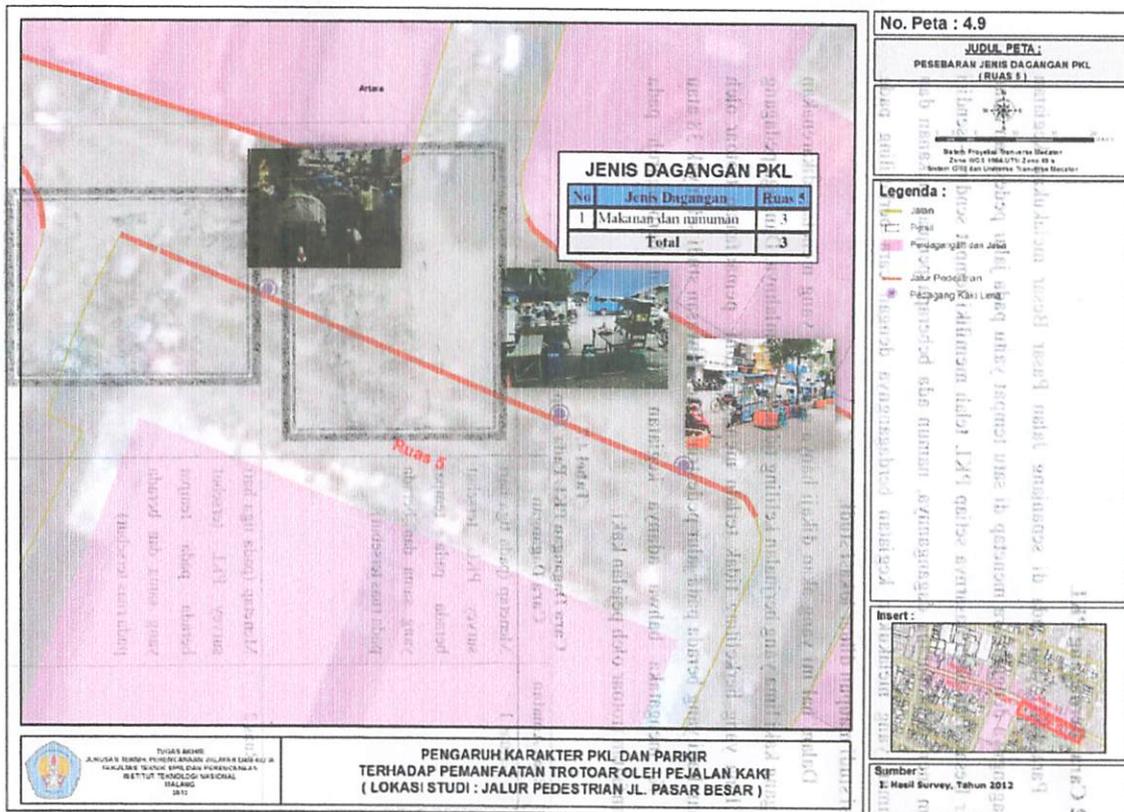
Sumber :
 1. Hasil Survey, Tahun 2012



TUGAS AKHIR
 JURUSAN SURVEI, FAKULTAS TEKNIK SURVEI DAN PERTAMBANGAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA
 2012

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
 TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
 (LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**





4.2.2 Cara Berdagang PKL

Para PKL yang ada di sepanjang Jalan Pasar Besar melakukan kegiatan berdagangnya dengan cara menetap di satu tempat yaitu pada jalur pedestrian Jalan Pasar Besar. Dan pada dasarnya setiap PKL telah memiliki tempat sendiri – sendiri dalam menggelar barang dagangannya, namun ada beberapa penjual makanan dan minuman yang melakukan kegiatan berdagangnya dengan cara berkeliling pada lokasi studi maupun diluar lokasi studi.

Dalam hal ini yang akan dikaji hanya pedagang yang menetap, dikarenakan pedagang kaki lima yang berjualan keliling tidak tetap jumlahnya. Dan juga pedagang kaki lima yang berkeliling tidak terlalu mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang berada pada jalur pedestrian. Pada kawasan studi sebanyak 38 atau 17,1 % mengataka bahwa adanya kegiatan PKL sangat berpengaruh pada pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki.

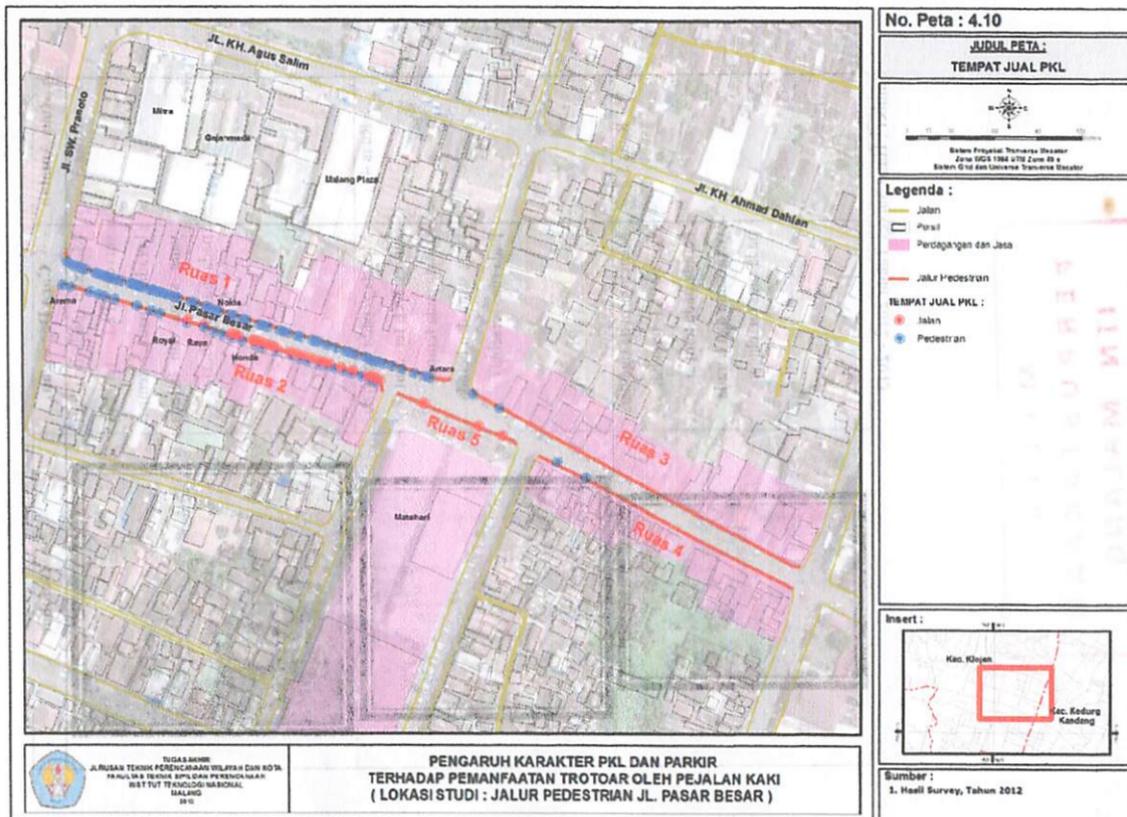
Tabel 4.7
Cara Dagangan PKL Pada Tiap Ruas Amatan

Ruas Amatan	Cara Dagangan	Gambar
Ruas 1	Menetap (pada tiga hari survey PKL tersebut berada pada tempat yang sama dan berada pada ruas tersebut)	
Ruas 2	Menetap (pada tiga hari survey PKL tersebut berada pada tempat yang sama dan berada pada ruas tersebut)	

Ruas Amatan	Cara Dagangan	Gambar
Ruas 3	Menetap (pada tiga hari survey PKL tersebut berada pada tempat yang sama dan berada pada ruas tersebut)	
Ruas 4	Menetap (pada tiga hari survey PKL tersebut berada pada tempat yang sama dan berada pada ruas tersebut)	
Ruas 5	Menetap (pada tiga hari survey PKL tersebut berada pada tempat yang sama dan berada pada ruas tersebut)	

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG



4.2.3 Sarana Jual Yang Digunakan

Sebagian PKL langsung menggelar dagangannya pada pedestrian dengan beralaskan kain ataupun karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak. Semua itu merupakan sarana yang digunakan oleh pedagang dalam melakukan aktivitas berdagang. Sarana gerobak biasanya digunakan untuk pedagang buah dan makan. Dari seluruh responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 27 atau 12,2 % responden memberikan tanggapannya bahwa sarana yang digunakan oleh PKL mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang berjalan pada jalur pedestrian. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.8
Sarana Jual PKL Pada Tiap Ruas Amatan

Ruas	Sarana Jual PKL	Gambar
Ruas 1	Beralaskan kain ataupun karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak	
Ruas 2	Beralaskan kain ataupun karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak	

Ruas	Sarana Jual PKL	Gambar
Ruas 3	Meja dan gerobak	
Ruas 4	Meja dan dos	
Ruas 5	Gerobak	

Sumber: Hasil Survey Tahun 2012–2013



4.2.4 Waktu Jual PKL

Waktu jual pedagang kaki lima yang terdapat pada Jalan Pasar Besar mulai berdagang dari jam 08.00 – 20.00 WIB, jam puncak para pedagang dan pejalan kaki terjadi pada jam 11.00 – 15.30 WIB sedangkan jam sepi nya ± pada jam 16.00 – 20.00 WIB. Pada saat dilakukan survey pada lokasi studi, dari seluruh responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 12 atau 5,4 % responden memberikan tanggapannya bahwa waktu jual pedagang kaki lima yang ada pada lokasi studi ini mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki.

4.2.5 Tempat Jual PKL

Berdasarkan hasil survey dari pedagang yang berjualan di sepanjang Jalan Pasar Besar, sebagian besar pedagang kaki lima menggelar barang dagangannya pada jalur pedestrian dan ada juga para PKL yang langsung berjualan dipinggir jalan. Pada ruas 1, ruas 3, dan ruas 4 rata-rata para PKL menggelar dagangannya pada jalur pedestrian, sedangkan pada ruas 2 sebagian PKL menggelar jualannya pada badan jalan, sedangkan pada ruas 5 menggelar dagangannya di badan jalan dan biasanya tukang bakso, es, soto yang berjualan pada ruas ini. Pada lokasi studi ada sebanyak 32 atau 14,4 % responden yang mengungkapkan bahwa tempat jual yang digunakan oleh para pedagang kaki lima mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.9
Tempat Jual PKL Pada Tiap Ruas Amatan

Ruas Amatan	Tempat Jual PKL	Gambar
Ruas 1	Jalur pedestrian	
Ruas 2	Jalur pedestrian dan jalan	
Ruas 3	Jalur pedestrian	
Ruas 4	Jalur pedestrian	

Ruas Amatan	Tempat Jual PKL	Gambar
Ruas 5	Di Jalan	

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

4.3 Parkir dan Pelengkap Jalur

Pada sub bab ini membahas adanya pengaruh parkir dan pelengkap jalur dalam mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian pada lokasi studi, adapun yang dibahas antara lain : lebar jalan, parkir, marka, rambu, dan halte, untuk jelasnya dapat dilihat pada uraian dibawah ini.

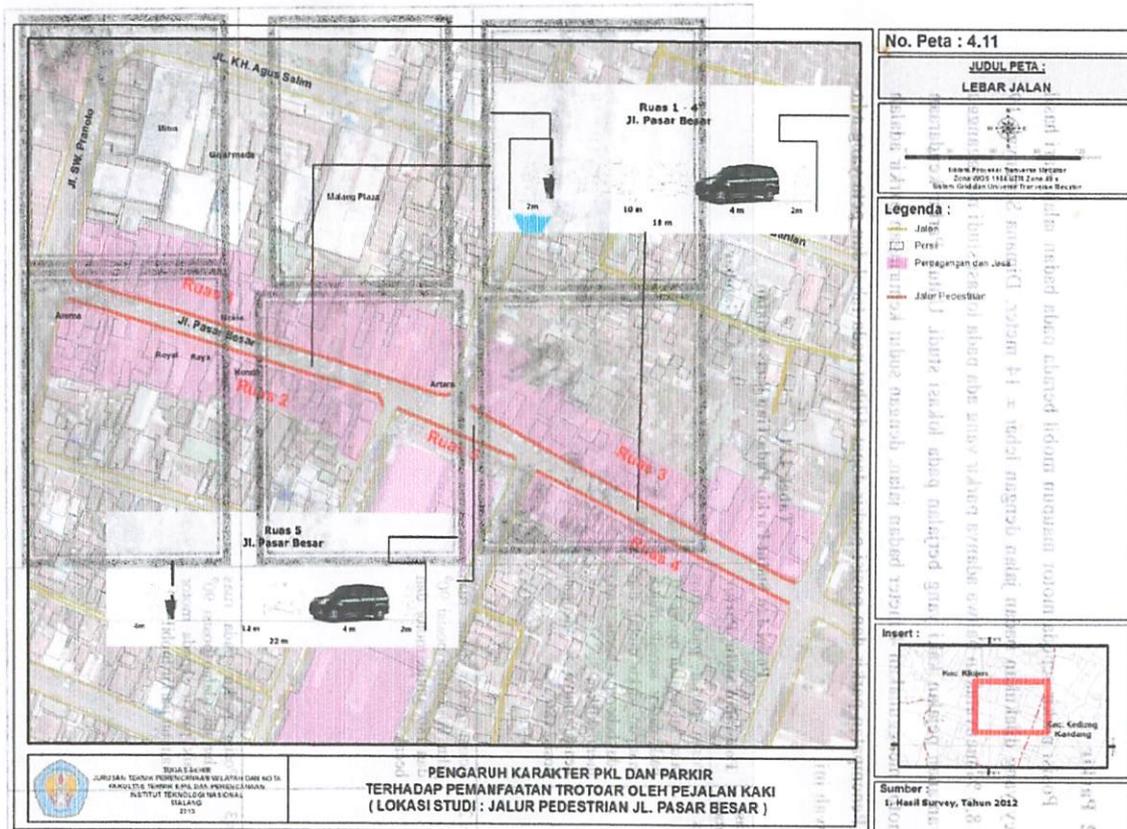
4.3.1 Lebar jalan

Lebar jalan yang pada Jalan Pasar Besar adalah ± 14 meter, namun karena sebagian badan jalan digunakan oleh PKL dan tempat parkir maka jalan yang mestinya bisa menampung banyak kendaraan jadinya berkurang. Lebar jalan yang seharusnya ± 14 meter untuk kendaraan, jadi berkurang menjadi ± 8 meter dikarenakan ± 4 meter digunakan untuk parkir dan ± 2 meter digunakan oleh PKL. Pada saat dilakukan survey pada lokasi studi terdapat 13 atau 5,9 % dari seluruh responden mengatakan bahwa lebar jalan yang ada pada lokasi studi mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dikarenakan adanya sebagian dari jalan digunakan sebagai tempat parkir. Sehingga mengurangi lebar optimum jalan yang ada, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta yang ada dibawah ini.

Tabel 4.10
Lebar Jalan Lokasi Studi

Ruas	Gambar
Ruas 1 dan 2	
Ruas 3 dan 4	
Ruas 5	

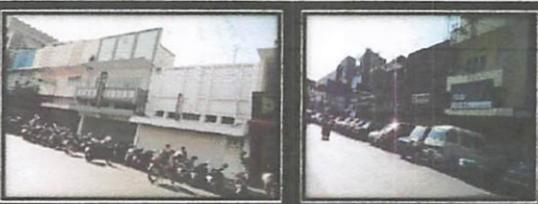
Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013



4.3.2 Parkir

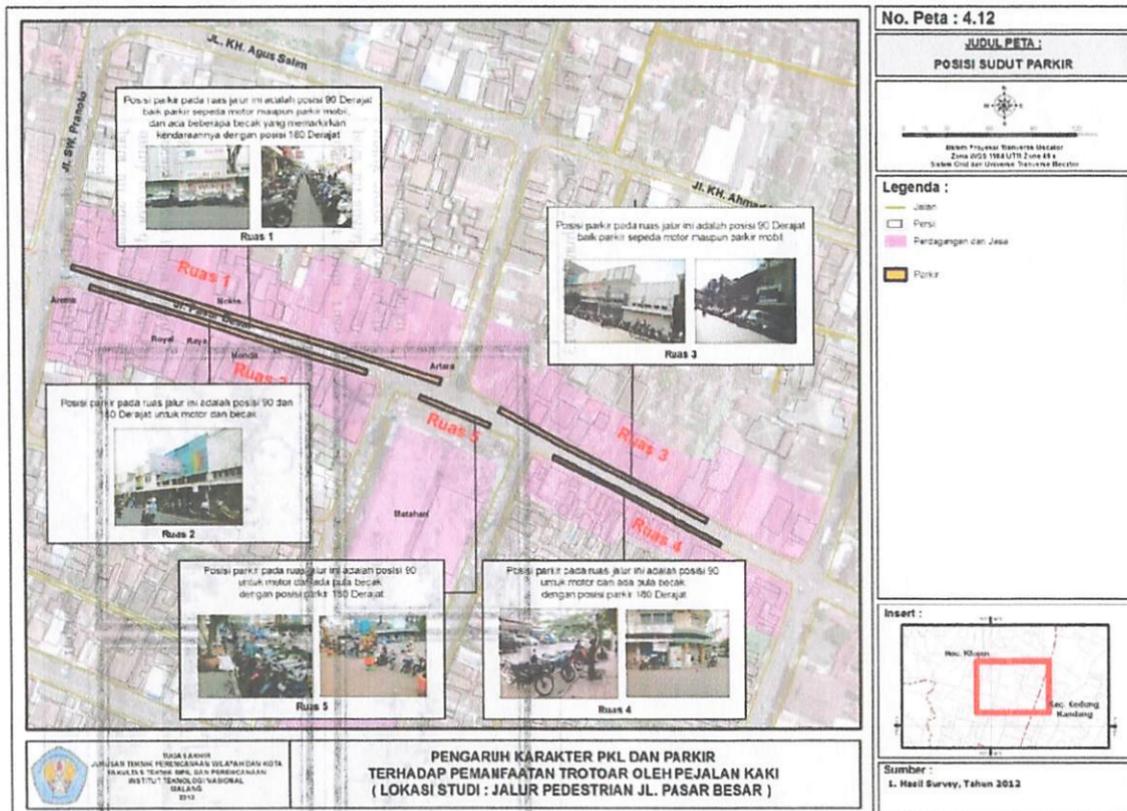
Posisi parkir sepeda motor maupun mobil berada pada badan jalan, dari hasil survey yang dilakukan badan jalan dengan lebar ± 14 meter. Dimana Sebanyak 19 atau 8,6 % menyatakan bahwa adanya parkir yang ada pada lokasi studi mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang berjalan pada lokasi studi. Untuk Parkir kendaraan bermotor menggunakan 4 meter badan jalan, dengan sudut kemiringan parkir adalah 90° . Penempatan parkir dan posisi parkir dapat dilihat pada tabel dan peta yang ada dibawah ini.

Tabel 4.11
Posisi dan Sudut Parkir Pada Tiap Ruas Amatan

Ruas Amatan	Posisi dan Sudut Parkir	Gambar
Ruas 1	Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° baik parkir sepeda motor maupun parkir mobil, dan ada beberapa becak yang memarkirkan kendaraannya dengan posisi 180°	
Ruas 2	Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° dan 180° untuk motor dan becak	
Ruas 3	Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° baik parkir sepeda motor maupun parkir mobil	

Ruas Amatan	Posisi dan Sudut Parkir	Gambar	
Ruas 4	Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° untuk motor dan ada pula becak dengan posisi parkir 180°		
Ruas 5	Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° untuk motor dan ada pula becak dengan posisi parkir 180°		

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013



4.3.3 Pelengkap Jalur

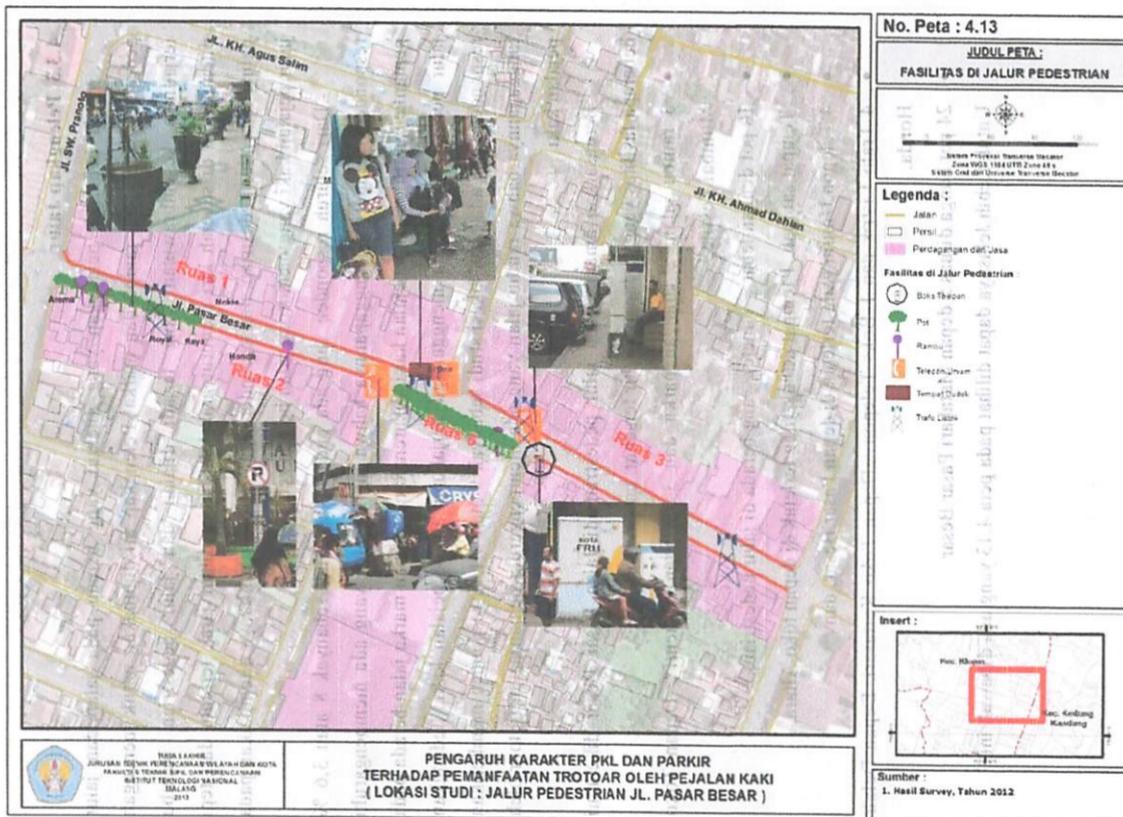
Ada beberapa pelengkap yang ditemui yang berada pada jalan dan jalur pedestrian, antar lain rambu dan marka. Pelengkap ini digunakan untuk mencegah terjadinya kesembrawutan yang terjadi di jalan dan jalur pedestrian. Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, di luar jarak tertentu dari tepi paling luar jalur pedestrian, dan kecenderungan marka jalan hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross.

Dari seluruh responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 8 atau 3,6 % responden memberikan tanggapannya bahwa marka jalan yang ada mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dikarenakan sebagian marka jalan berada pada jalur pedestrian sehingga mengganggu perjalanan untuk pejalan kaki. Sedangkan responden yang ada pada lokasi studi sebanyak 9 atau 4,1 % responden memberikan tanggapannya bahwa rambu jalan yang ada mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki.

Berdasarkan amatan pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar diketahui beberapa fasilitas yang terdapat di jalur tersebut, antara lain :

- 3 rambu jalan, 2 larangan parkir dan 3 larangan berhenti : Depan Toko Mumbai Textile,
- 10 pot dengan lebar \pm 1 meter yang berada di jalur pedestrian,
- Tempat sampah, 1 tempat duduk yang terletak di depan toko Altara,
- 4 Telepon Umum yang terletak di depan Pasar Besar, dan
- 4 Trafo Listrik dan 1 Boks Telepon : Depan Toko Kertasari, Depan Delair Honda.
- 24 pot bunga diruas 5 depan Matahari Pasar Besar

Untuk Lebih Jelasnya dapat dilihat pada peta 4.13 yang ada dibawah ini.



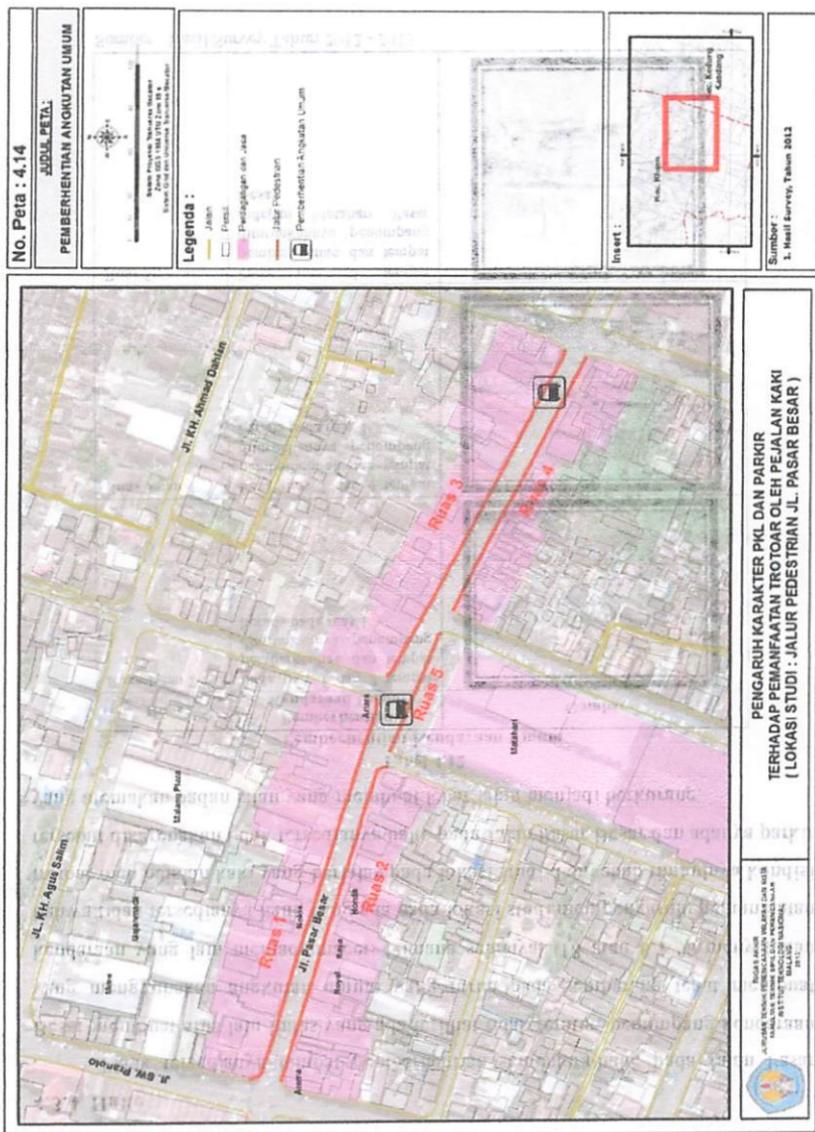
4.3.4 Halte

Tidak tersedianya tempat pemberhentian sementara/halte pada Jalan Pasar Besar membuat arus lalu lintas yang ada terlihat tidak teratur, penumpang kendaraan yang menggunakan angkutan umum yang turun pada sembarang tempat membuat kendaraan yang lain menjadi macet. Dimana sebanyak 18 atau 8,1 % menyatakan bahwa tidak tersedianya halte yang ada pada lokasi studi mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang berjalan pada lokasi studi. Penyebab timbulnya kondisi tersebut dikarenakan tidak tersedianya halte pada Jalan Pasar Besar dan adanya parkir yang memakan badan jalan yang membuat lebar jalan menjadi berkurang.

Tabel 4.12
Pemberhentian Kendaraan Umum

Ruas	Pemberhentian Kendaraan Umum	Gambar
Ruas 1 dan 2	Pada ruas 1 dan 2 tempat pemberhentian dan tempat diturunkannya penumpang berada pada ruas 1	
Ruas 3 dan 4	Pada ruas 3 dan 4 tempat pemberhentian dan tempat diturunkannya penumpang berada pada ruas 4	
Ruas 5	Pada ruas 5 tempat pemberhentian dan tempat diturunkannya penumpang didepan Matahari Pasar Besar	

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013



Tabel 4.13
Kegiatan PKL, Pejalan Kaki, dan Trotoar

Jalur Pedestrian	Lokasi	Hambatan	Lebar Hambatan	Lebar Jalur Pedestrian	Lebar Efektif	Kecepatan	
						Hari Biasa	Hari Libur
Ruas 1	Diamon	Pot	0,5 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		PKL	0,5 m	2 m			
	Fuji Film	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Bima	PKL	0,5 m	2 m	1,5 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Rahman Sport	Penjual Emas	0,5 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Akbar	Rambu	0,25 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m
	Kijang	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Samudera	Rambu	0,25 m	2 m	0,75 m	0,5 - 0,9 detik/m
	Papinja	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Gajahmada	Rambu	0,25 m	2 m	0,75 m	0,5 - 0,9 detik/m
	Victoria	PKL	1 m	2 m	2 m		
		Tempat Jaga	0,75 m	2 m	1,25 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Pusaka	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Purnama	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Djojo	Rambu	0,25 m	2 m	1,75	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	ALTARA	Telepon Umum	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
Tempat Duduk		1 m	2 m				
Toko Lain				2 m			
					0,9 - 1 detik/m	0,7 - 0,9 detik/m	
Ruas 2	Toko AREMA	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Tiang	0,25 m	2 m			
		Pot	1 m	2 m			

Jalur Pedestrian	Lokasi	Hambatan	Lebar Hambatan	Lebar Jalur Pedestrian	Lebar Efektif	Kecepatan	
						Hari Biasa	Hari Libur
Ruas 1	Bintang	Pot 2	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Mumbai	Pot	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Rambu	0,25 m	2 m			
	Santoso	Penjual Emas	0,5 m	2 m	0,5 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
		Pot 2	1 m	2 m			
	Toko Pakaian	Pot	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Kertasari	Trafo Listrik	0,5 m	2 m	0,75 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Serbaguna	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Gloria	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Mode	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Sekar Sari	PKL	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Indah	Penjual Emas	0,5 m	2 m	0,75 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Delaer Honda	Rambu	0,25 m	2 m	1,75 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
	Toko Pojok	1. Telepon Umum	0,5 m	2 m	0,75 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,25 detik/m
		2. PKL	0,75 m	2 m			
Toko	Pot 3	1 m	2 m	1 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m	
Toko Lain					0,9 - 1 detik/m	0,7 - 0,8 detik/m	
Ruas 3	Bank Ekonomi	1. Telepon Umum	1 m	2 m	1 m	1 detik/m	0,9 detik/m
		2. Trafo Listrik	1 m	2 m			
	Seiko	3. Tiang Listrik	1 m	2 m			
		4. Rambu	0,25 m	2 m	1,75 m	1 detik/m	0,9 detik/m
		5. PKL	1,5 m	2 m	0,5 m	0,5 - 0,9 detik/m	0,5 detik/m
Toko Lain					0,9 - 1 detik/m	0,9 - 1 detik/m	
Ruas 4	Toko Puas	1. Boks Telepon	0,5 m	1,5 m	1 m	1 detik/m	0,9 detik/m

Jalur Pedestrian	Lokasi	Hambatan	Lebar Hambatan	Lebar Jalur Pedestrian	Lebar Efektif	Kecepatan	
						Hari Biasa	Hari Libur
Ruas 4	Toko	2. Pot Bunga 21 buah	0,5 m	1,5 m	1 m	1 detik/m	0,9 detik/m
		3. Tiang Listrik	0,25 m	1,5 m	1,25 m		
		4. Telepon Umum	0,5 m	1,5 m	1 m		
		5. Travo Listrik	0,5 m	1,5 m	1 m		
	Toko Lain					0,9 - 1 detik/m	0,9 - 1 detik/m
Ruas 5	Depan Matahari Pasar Besar	1. Pot Bunga 24 buah	0,5 m - 1 m	4 m	3 m	0,9 - 1 detik/m	0,9 - 1 detik/m
		2. Tiang Listrik	0,25 m	4 m	3 m	0,9 - 1 detik/m	0,9 - 1 detik/m

Sumber : Hasil Survey Tahun 2012 - 2013

ANALISA PENGARUH KARAKTER PKL dan PARKIR TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI PADA TROTOAR di JALAN PASAR BESAR

Pembahasan ini akan mengulas dan memaparkan Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki yang terdiri dari beberapa faktor yaitu : karakter jalur pedestrian, karakter pejalan kaki, karakter PKL, dan karakter parkir. Dimana dalam hal ini analisa ini akan dilakukan menggunakan 3 metode analisa yaitu metode LOS untuk mengetahui kelayakan jalur pedestrian, kedua analisa pembobotan dari beberapa faktor, yang ketiga adalah menggunakan kelas interval yang digunakan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi karakter pejalan kaki dalam melakukan kegiatan pada jalur pedestrian dengan menggunakan metode Klasifikasi Data dengan menggunakan Rumus *Sturgess*.

5.1 Karakter Jalur Pedestrian, Karakter Pejalan Kaki, Karakter PKL, dan Karakter Parkir

5.1.1 Karakter Jalur Pedestrian dan Pejalan Kaki

Trotoar dan pejalan kaki yang berada pada masing-masing ruas akan dibahas beberapa karakternya, antara lain :

□ Trotoar

- Ruas 1

Disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik, dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.

Secara fisik trotoar yang ada pada jalur Pasar Besar ini terlihat tidak nyaman dalam fungsinya sebagai tempat berjalan para pejalan kaki.

Dikarenakan ada beberapa bagian trotoar digunakan sebagai tempat berdagang para pedagang kaki lima.

- Adanya perangkat pada trotoar dalam ukuran besar mengurangi kapasitas trotoar untuk pejalan kaki.

- Ruas 2

• Disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik, dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.

• Secara fisik trotoar yang ada pada jalur Pasar Besar ini terlihat tidak nyaman dalam fungsinya sebagai tempat berjalan para pejalan kaki.

Dikarenakan ada beberapa bagian trotoar digunakan sebagai tempat berdagang para pedagang kaki lima.

- Adanya perangkat pada trotoar dalam ukuran besar mengurangi kapasitas trotoar untuk pejalan kaki.

- Ruas 3

• Disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik, dimana kondisi ini dapat dilihat dari seluruh jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata.

• Secara fisik jalur ini masih memiliki kenyamanan untuk berjalan, dikarenakan pada jalur ini tidak banyak PKL yang menggelar dagangan pada jalur ini.

- Ruas 4

• Disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik dan buruk, dimana kondisi ini dapat dilihat dari sebagian jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata, sedangkan sebagian lagi terbuat dari tanah, dan permukaan tidak rata/bergelombang.

• Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 4 sebagian terbuat dari tanah dan sebagiannya terbuat dari paving/aspal.

• Secara fisik jalur ini masih memiliki kenyamanan untuk berjalan, dikarenakan pada jalur ini tidak banyak PKL yang menggelar dagangan pada jalur ini. Namun untuk jalur yang perkerasannya dengan tanah, pengguna jalur merasa tidak nyaman karena harus berjalan pada badan jalan.

- Ruas 5

• Disepanjang jalur ini memiliki kondisi jalur yang baik dan buruk. Dimana kondisi ini dapat dilihat dari sebagian jalur menggunakan paving blok dengan permukaan paving yang rata, sedangkan dan digenangi oleh air.

• Perkerasan jalur pedestrian pada ruas 5 ini perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran.

• Secara fisik jalur ini masih memiliki kenyamanan untuk berjalan, dikarenakan pada jalur ini tidak banyak PKL yang menggelar dagangan pada jalur ini. Dikarenakan pada ruas ini memiliki lebar yang lebih lebih dibandingkan dengan ruas 1 sampai dengan ruas 4.

□ **Pejalan Kaki**

- Ruas 1

• Pejalan kaki ada yang berjalan pada jalur ini ada yang berjalan sendiri maupun bergerombol.

• Kecenderungan memilih jalur yang tidak terlalu padat pejalan lain dan bayaknya PKL, sehingga untuk menghemat waktu pejalan kaki memilih untuk berjalan pada badan jalan.

- Ruas 2

- Pejalan kaki ada yang berjalan pada jalur ini ada yang berjalan sendiri maupun bergerombol.

• Kecenderungan memilih jalur yang tidak terlalu padat pejalan lain dan bayaknya PKL, sehingga untuk menghemat waktu pejalan kaki memilih untuk berjalan pada badan jalan.

- Pejalan kaki ada yang berjalan pada jalur ini ada yang berjalan sendiri maupun bergerombol.

• Pejalan kaki pada jalur ini masih merasa nyaman berjalan pada jalur ini, karena tidak banyak PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar.

- Ruas 4

• Pejalan kaki ada yang berjalan pada jalur ini ada yang berjalan sendiri maupun bergerombol.

• Pejalan kaki masih merasakan kelonggaran untuk berjalan pada ruas ini, dikarenakan tidak terlalu banyak PKL yang menggelar dagangannya. Sehingga pejalan kaki masih bisa berjalan dengan nyaman, namun pada bagian jalur yang sudah menjadi tanah para pejalan kaki otomatis berjalan pada badan jalan.

- Ruas 5

• Pejalan kaki ada yang berjalan pada jalur ini ada yang berjalan sendiri maupun bergerombol.

• Pejalan kaki masih merasakan kelonggaran untuk berjalan pada ruas ini, dikarenakan tidak terlalu banyak PKL yang menggelar dagangannya. Sehingga pejalan kaki masih bisa berjalan dengan nyaman.

5.1.2 Karakter Pedegang Kaki Lima (PKL)

Pedegang Kaki Lima (PKL) yang berada pada masing – masing ruas akan dibahas beberapa karakternya, antara lain :

□ Ruas 1

PKL pada ruas ini menjual berbagai macam dagangan seperti pedagang makanan dan minuman, pedagang buah, pedagang emas, pedagang kembang api, pedagang handphon, pedagang pakean, pedagang baju dan celana, pedagang jilbab, pedagang jam, pedagang topi, pedagang ikat pinggang, pedagang tas, pedagang cermin, pedagang dompet, pedagang kacamata, pedagang mainan, pedagang poster.

PKL menggelar dagangan secara menetap dan tidak menetap, dengan beralaskan kain ataupun karpet; ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak. Ada yang menggelar dagangan pada trotoar dan badan jalan.

Cara berdagang PKL dilakukan secara acak tidak teratur, membentuk pola zigzag pada trotoar.

PKL pada jalur ini mengganggu kenyamanan pejalan kaki, karena banyaknya PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar.

□ Ruas 2

PKL pada ruas ini menjual berbagai macam dagangan seperti pedagang makanan dan minuman, pedagang buah, pedagang emas, pedagang kembang api, pedagang pakean, pedagang baju dan celana, pedagang jilbab, pedagang jam, pedagang cermin, pedagang kacamata, pedagang mainan, pedagang poster.

PKL menggelar dagangan secara menetap dan tidak menetap, dengan beralaskan kain ataupun karpet; ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak. Ada yang menggelar dagangan pada trotoar dan badan jalan.

Cara berdagang PKL dilakukan secara acak tidak teratur, membentuk pola zigzag pada trotoar.

PKL pada jalur ini mengganggu kenyamanan pejalan kaki, karena banyaknya PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar.

□ Ruas 3

Tidak banyak PKL pada ruas ini, hanya ada pedagang makanan dan minuman dan pedagang emas, pedagang minuman dan pedagang makanan. PKL menggelar dagangan secara menetap dengan menggunakan gerobak, dan juga menggelar dagangan pada trotoar. PKL pada jalur ini tidak terlalu mengganggu kenyamanan pejalan kaki, karena tidak banyak PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar.

□ Ruas 4

Tidak banyak PKL pada ruas ini, hanya ada pedagang makanan dan minuman dan pedagang emas. PKL menggelar dagangan secara menetap dengan menggunakan gerobak, dan juga menggelar dagangan pada trotoar. PKL pada jalur ini tidak terlalu mengganggu kenyamanan pejalan kaki, karena tidak banyak PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar.

□ Ruas 5

Tidak banyak PKL pada ruas ini, hanya ada pedagang bakso. PKL menggelar dagangan dengan menggunakan gerobak, dan menggelar dagangan pada badan jalan. PKL pada jalur ini tidak terlalu mengganggu kenyamanan pejalan kaki, karena tidak banyak PKL yang menggelar dagangannya pada trotoar dan juga trotoar ini memiliki jalur yang lebar. Seharusnya pada ruas ini tidak diperbolehkan lagi adanya PKL, namun masih ada saja PKL yang berjualan pada ruas ini. Karakter tersebut dapat dilihat pada gambar yang ada dibawah ini.

5.1.3 Karakter Parkir

Parkir yang berada pada masing – masing ruas akan dibahas beberapa karakternya, antara lain zona parkir, penggunaan lahan parkir, dan lain sebagainya. Untuk lebih jelasnya mengenai hal tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

□ Ruas 1

Parkir yang berada pada ruas 1 ini akan dibahas beberapa karakter dari parkir, antara lain :

Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° baik parkir sepeda motor maupun parkir mobil, dan ada beberapa becak yang memarkirkan

kendaraannya dengan posisi 180°

Posisi parkir tertata rapi dan padat, yang didominasi oleh kendaraan beroda dua.

- **Posisi parkir yang ada diruas ini mengganggu kenyamanan pengendara, dikarenakan parkir yang ada berada pada badan jalan. Nampak terlihat tidak nyamannya apabila kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua dalam jumlah yang banyak berjalan bersamaan pada jalan yang ada pada**

ruas ini maka lalu lintas akan mengalami kemacetan, terutama pada jam – jam sibuk

Ruas 2

Parkir yang berada pada ruas 1/ ini akan dibahas beberapa karakter dari parkir, antara lain :

Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° dan 180° untuk motor dan becak

Posisi parkir tidak tertata rapi dan tidak terlalu padat, dikarenakan yang memarkirkan kendaraannya hanya sementara oleh pengendara yang akan membeli dagangan pada pedagang kaki lima yang didominasi oleh kendaraan beroda dua. Selain pembeli ada beberapa pedagang kaki lima yang memarkirkan kendaraannya dekat dengan lokasi menggelarkan dagangannya

Posisi parkir yang ada diruas ini mengganggu kenyamanan pengendara, dikarenakan parkir yang ada berada pada badan jalan

yang akan mengganggu lalu lintas terutama bus yang akan melintas

yang akan mengganggu kenyamanan pengendara

□ Ruas 3

Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° baik parkir sepeda motor maupun parkir mobil

Posisi parkir tertata rapi dan padat, yang didominasi oleh kendaraan beroda dua

- Posisi parkir yang ada diruas ini tidak terlalu mengganggu kenyamanan pengendara, walaupun terdapat parkir pada ruas ini. Namun tidak sepadat pada ruas 1 dan ruas 2, sehingga pengguna jalan masih leluasa untuk mengendarai terkecuali pada saat jalan sangat ramai.

□ Ruas 4

Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° untuk motor dan ada juga pada posisi becak dengan posisi parkir 180°

Posisi parkir tertata rapi dan tidak terlalu padat, dikarenakan yang memarkirkan kendaraannya hanya pengendara yang akan membeli pada toko yang berada disepanjang ruas ini dan ada sebagian pengendara yang memarkirkan kendaraannya untuk tujuan ke Pasar Besar pada ruas 5.

Posisi parkir yang ada diruas ini tidak terlalu mengganggu kenyamanan pengendara, dikarenakan parkir yang ada berada pada badan jalan.

□ Ruas 5

Posisi parkir pada ruas jalur ini adalah posisi 90° untuk motor dan ada juga pada posisi becak dengan posisi parkir 180°

Posisi parkir tertata rapi dan padat pada bagian tertentu, namun untuk becak terlihat tidak tertata rapi pada saat diparkir. Dan pada ruas ini kendaraan yang mendominasi adalah kendaraan beroda dua.

Posisi parkir yang ada diruas ini mengganggu kenyamanan pengendara, dikarenakan parkir yang ada berada pada badan jalan. Dan juga pada ruas ini banyak lalu lintas sering terjadi macet karena angkutan umum menurunkan penumpangnya didepan Matahari.

5.2 Analisa LOS

Analisa LOS ini digunakan untuk mengetahui termasuk dalam kategori yang mana jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar, hal ini dikaitkan dengan adanya kegiatan dan fasilitas pada jalur pedestrian tersebut. Hal ini dikarenakan jalur pedestrian di lokasi ini tidak merata untuk lebar efektifnya, bahkan terdapat jalur pedestrian yang tidak sampai 1 Meter untuk lebar efektif bagi pejalan kaki.

5.2.1 Analisa Volume Pejalan Kaki

Dalam penentuan volume pejalan kaki ini dihitung dari jumlah pejalan kaki tiap hari pada tiap ruasnya dibagi dengan waktu total survey per harinya, dalam survey ini diambil 6 jam yang dimulai pada pukul 09.00 – 15.00 WIB. Rumus volume pejalan kaki ditulis dengan rumus :

$$\text{Volume Pejalan Kaki} = \frac{\text{Jumlah Pejalan Kaki Tiap Harinya}}{\text{Total Waktu Tiap Hari Survey}}$$

Dari rumus yang ada maka didapatkan volume pejalan kaki tiap ruasnya pada tiga hari survey seperti pada tabel dan grafik yang ada dibawah ini.

Tabel 5.1
Volume Pejalan Kaki

Hari Survey	Ruas 1 (Pejalan/Menit)	Ruas 2 (Pejalan/Menit)	Ruas 3 (Pejalan/Menit)	Ruas 4 (Pejalan/Menit)
Minggu/15/07/2012	27	14	10	4
Senin/16/07/2012	13	8	5	3
Kamis/19/07/2012	13	8	5	3

Sumber : Hasil Analisa 2012

Tabel 5.2
Volume Pejalan Kaki

Hari Survey	Ruas 5 (Pejalan/Menit)
Minggu/20/01/2013	2
Senin/21/01/2013	1
Kamis/24/01/2013	1

Sumber : Hasil Analisa 2013

Volume Pejalan Kaki

Ruas 1 : $27+13+13 = 53/3 = 18$ pejalan/ menit

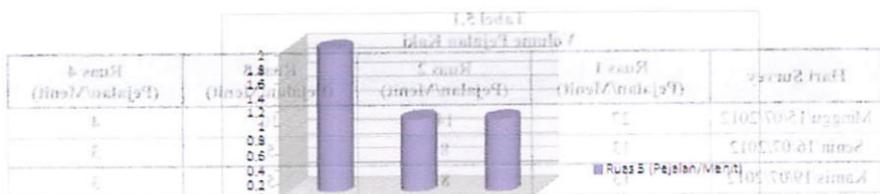
Ruas 2 : $14+8+8 = 30/3 = 10$ pejalan/ menit

Ruas 3 : $10+5+5 = 20/3 = 7$ pejalan/ menit

Ruas 4 : $4+3+3 = 10/3 = 3$ pejalan/ menit

Ruas 5 : $2+1+1 = 4/3 = 1$ pejalan/ menit

Grafik 5.1
Volume Pejalan Kaki



Minggu/15/07/2012

Senin/16/07/2012

Tuesday/17/07/2012

Ruas	Minggu/15/07/2012	Senin/16/07/2012	Tuesday/17/07/2012
Ruas 1	18	10	7
Ruas 2	10	3	3
Ruas 3	3	1	1

Sumber : Hasil Analisa 2012

5.2.2 Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan adalah faktor yang paling signifikan dalam mempengaruhi kecepatan berjalan. Semakin besar kepadatannya, ruang yang tersedia untuk 1 orang berjalan dengan leluasa semakin kecil. Hal tersebut menyebabkan orang akan mengurangi kecepatannya agar tidak bersentuhan dengan orang lain.

Kepadatan Pejalan Kaki = $\frac{\text{Jumlah Pejalan Kaki Tiap Harinya (Ruas)}}{\text{Luas Jalur Pedestrian}}$

Kepadatan pejalan kaki pada lima ruas amatan pada tiga hari amatan dapat dilihat pada tabel dan grafik yang ada dibawah ini.

Tabel 5.3
Kepadatan Pejalan Kaki

Hari	Ruas amatan	Jumlah pejalan	Luas jalur pedestrian	Kepadatan
Minggu	Ruas 1	1642	546	3.01
	Ruas 2	820	460	1.78
	Ruas 3	606	510	1.19
	Ruas 4	217	300	0.72
	Ruas 5	110	368	0.30
Senin	Ruas 1	800	546	1.47
	Ruas 2	492	460	1.07
	Ruas 3	321	510	0.63
	Ruas 4	184	300	0.61
	Ruas 5	86	368	0.23
Kamis	Ruas 1	769	546	1.41
	Ruas 2	472	460	1.03
	Ruas 3	308	510	0.60
	Ruas 4	176	300	0.59
	Ruas 5	66	368	0.18

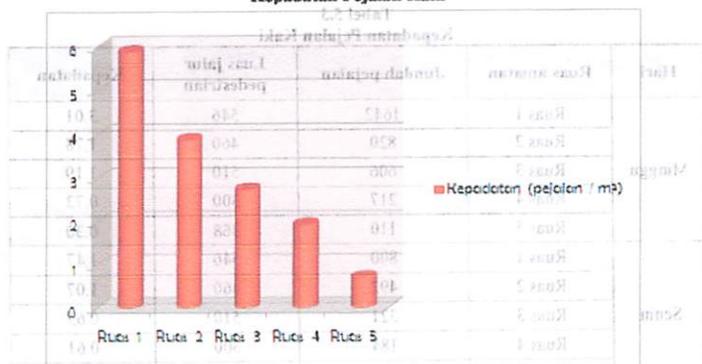
Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

Tabel 5.4
Kepadatan Pejalan Kaki

Ruas Amatan	Jumlah Pejalan Kaki (3 hari)	Luas Jalur Pedestrian (m ²)	Kepadatan (pejalan / m ²)
Ruas 1	3211	546	6
Ruas 2	1784	460	4
Ruas 3	1235	450	3
Ruas 4	577	300	2
Ruas 5	263	368	1

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

Grafik 5.2
Kepadatan Pejalan Kaki



Gambar 5.1
Ruas Terpadat pada Lokasi Studi



Ruas 1			Ruas 2			Ruas 3			Ruas 4			Ruas 5		
Waktu	Kecepatan	Detik/m	Waktu	Kecepatan	Detik/m	Waktu	Kecepatan	Detik/m	Waktu	Kecepatan	Detik/m	Waktu	Kecepatan	Detik/m
5.3	51.6	0.9	4.3	53.2	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.6	48.8	0.8	4.8	48.3	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.3	51.1	0.9	4.7	48.7	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.4	50.2	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.3	48.8	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.1	53.7	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.0	54.9	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.2	52.2	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
155.8	1578.6	26.3	Ruas 2	1244.1	20.7	Ruas 3	1207.0	20.1	Ruas 4	1208.6	20.1	Ruas 5	614.5	10.2

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

Kecepatan :

$$\text{Ruas 1} = 26.3/30 = 0.87 \text{ Detik/Meter}$$

$$\text{Ruas 2} = 20.7/25 = 0.82 \text{ Detik/Meter}$$

$$\text{Ruas 3} = 20.1/20 = 1.00 \text{ Detik/Meter}$$

$$\text{Ruas 4} = 20.1/20 = 1.00 \text{ Detik/Meter}$$

$$\text{Ruas 5} = 10.2/10 = 1.02 \text{ Detik/Meter}$$

5.1.4 Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki dapat di hitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Arus Pejalan Kaki} = \text{Kecepatan} \times \text{Kepadatan}$$

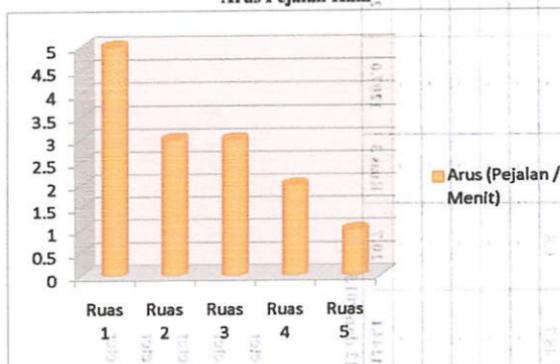
Tabel 5.6

Arus Pejalan Kaki

Ruas Amanan	Kepadatan (pejalan / m ²)	Kecepatan Meter/Detik	Arus (Pejalan / Menit)
Ruas 1	6	0.87	5
Ruas 2	4	0.82	3
Ruas 3	3	1	3
Ruas 4	2	1	2
Ruas 5	1	1.02	1

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

Grafik 5.4
Arus Pejalan Kaki



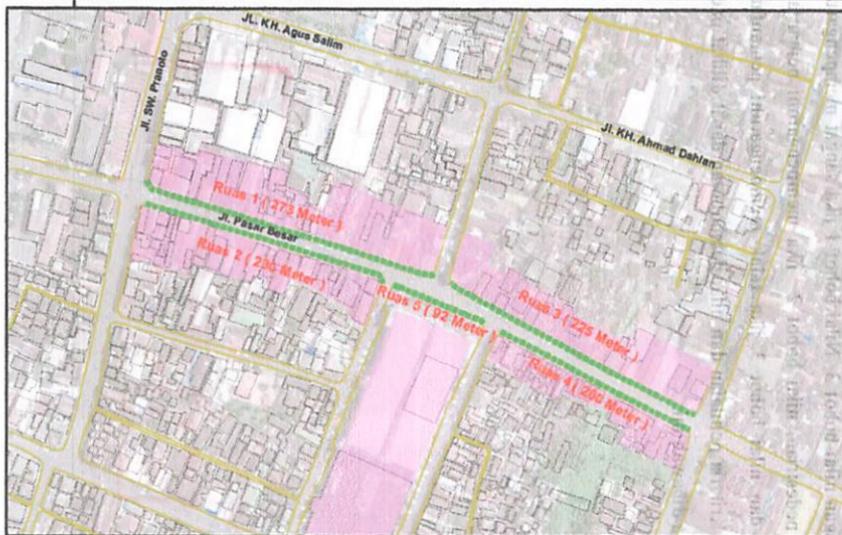
Tabel 5.7
Matrix LOS Untuk Pejalan Kaki

No	LOS	Ruas Amanan				
		1	2	3	4	5
1	Volume Pejalan Kaki	18	10	7	3	1
2	Kepadatan Pejalan Kaki	6	4	3	2	1
3	Kecepatan Rata-Rata Berjalan	0.87	0.82	1	1	1
4	Arus Pejalan Kaki	5	3	3	2	1

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

ANALISA LOS

No	LOS	Ruas Amatan				
		1	2	3	4	5
1	Volume Pejalan Kaki	18	10	7	3	1
2	Kepadatan Pejalan Kaki	6	4	3	2	1
3	Kecepatan Rata-Rata Berjalan	0.87	0.82	1	1	1
4	Arus Pejalan Kaki	5	3	3	2	1



RUGA & BHRU
 JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA
 50132

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
 TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
 (LOKASI STUDI: JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

No. Peta : 6.1

**JUDUL PETA:
 ANALISA LOS**



Skala Peta
 1:10000
 1 cm = 100 m

Legenda :

- Jalan
- Peris
- Perdagangan dan Jasa
- Jalur Peodstras

Inseri :



Sumber :

1. Hasil Survey, Tahun 2012
2. Hasil Analisa, Tahun 2012

5.3 Analisa Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Berdasarkan Hasil Pembobotan

Pada analisa ini akan di uraikan bagaimana kriteria penilaian untuk trotoar, pejalan kaki, PKL, Parkir, marka, rambu, dan halte serta nilai bobot masing – masing ruas jalur pedestrian. Nilai bobot yang digunakan menggunakan interval nilai bobot 1 sampai dengan nilai bobot 3. Nilai bobot 1 jika sangat mempengaruhi pemanfaatan pada jalur pedestrian, nilai bobot 2 jika mempengaruhi pemanfaatan pada jalur pedestrian, dan nilai bobot 3 jika tidak mempengaruhi pemanfaatan pada jalur pedestrian. Kriteria penilaian dan nilai pembobotan dapat dilihat pada tabel 5.8 dan 5.9 yang ada dibawah ini.



Tabel 5.8
Kriteria Penilaian dan Pembobotan

Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
Trottoar	<p>1. Panjang trottoar :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bagi pejalan kaki maka jarak \pm 300 meter merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, dan pada jarak \pm 450 meter orang dapat mencapainya tapi mungkin akan lebih suka menggunakan kendaraan • Sedangkan jarak lebih dari 450 meter pada cuaca dan suasana yang umum sudah diluar skala bagi pejalan kaki <p>2. Trottoar yang lebar akan menyediakan ruang yang cukup sehingga pejalan kaki tidak perlu bersinggungan. Pola pergerakan pejalan kaki biasanya acak tetapi pola akan terbentuk dengan sendirinya bila aliran mulai padat</p> <p>3. Perkerasan jalur pedestrian</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalur Pejalan Kaki harus diperkeras dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas yang dapat berupa kerb atau batas penghalang. • Perkerasan dapat dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran. 	<p>1. Panjang trottoar memiliki nilai bobot 1 jika panjang trottoar yang ada melebihi dari \pm 450 meter</p> <p>2. Lebar trottoar memiliki nilai bobot 1 jika masing – masing bagian trottoar memiliki lebar kurang dari \pm 1,5 - 2 meter pada tiap jalurnya</p> <p>1. Perkerasan trottoar memiliki nilai bobot 1 jika perkerasan trottoar tersebut terbuat dari tanah, permukaan tidak rata/ bergelombang, dan banyaknya genangan air pada trottoar.</p>	<p>1. Panjang trottoar memiliki nilai bobot 2 jika panjang trottoar yang ada melebihi dari \pm 300 dan kurang dari \pm 450 meter</p> <p>2. Lebar trottoar memiliki nilai bobot 2 jika trottoar memiliki lebar pada masing – masing bagiannya tidak sama yaitu ada bagian yang lebarnya \pm 1,5 - 2 meter dan adapula yang lebarnya kurang dari \pm 1,5 - 2 meter.</p> <p>3. Perkerasan trottoar memiliki nilai bobot 2 jika perkerasan trottoar tersebut sebagian terbuat dari tanah dan sebagiannya terbuat dari paving/aspal, sebagian permukaan ada yang tidak rata/ bergelombang dan sebagian dari trottoar memiliki permukaan yang rata, dan ada beberapa bagian dari trottoar yang digenangi oleh air.</p>	<p>1. Panjang trottoar memiliki nilai bobot 3 jika panjang trottoar yang ada kurang dari \pm 300 meter</p> <p>2. Lebar trottoar memiliki nilai bobot 3 jika masing – masing pada kedua sisi trottoar memiliki lebar \pm 1,5 - 2 meter</p> <p>3. Perkerasan trottoar memiliki nilai bobot 3 jika perkerasan dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran, permukaannya rata, dan tidak terjadi genangan air pada trottoar.</p>

Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
1. Bobot 1	Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3 % supaya tidak terjadi genangan air.	1. Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
Pejalan kaki	<ol style="list-style-type: none"> Volume pejalan kaki berdasarkan jumlah pejalan kaki yang melewati atau melintasi titik tertentu dalam satu kesatuan waktu. Ukuran yang biasa dipakai untuk volume adalah pejalan kaki perhari, pejalan kaki perjam ataupun per menit. Kepadatan merupakan faktor yang paling signifikan dalam mempengaruhi kecepatan berjalan. Ruang yang tersedia untuk 1 orang berjalan dengan leluasa semakin kecil, dalam hal tersebut menyebabkan orang akan mengurangi kecepatan berjalannya agar tidak bersentuhan dengan orang lain. Kecepatan berjalan setiap orang tidak sama, terganggu oleh banyak faktor, antara lain: usia, jenis kelamin, waktu berjalan (siang atau malam), temperatur udara, tujuan perjalanan, reaksi terhadap lingkungan sekitar, dan lain-lain. Apabila arus meningkat, maka kecepatan berjalan semakin 	<ol style="list-style-type: none"> Volume pejalan kaki memiliki nilai bobot 1 jika volume pejalan kaki pada trotoar dalam jumlah yang banyak sehingga pejalan kaki tidak leluasa untuk berjalan pada trotoar, dimungkinkan berada pada posisi LOS E dan LOS F Kepadatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 1 jika kepadatan pejalan kaki naik, kapasitas turun dan pejalan kaki tidak merasakan lagi adanya kenyamanan berjalan pada trotoar Kecepatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 1 jika pejalan kaki berjalan dengan kecepatan yang sangat lambat yang tidak sesuai dengan keinginan pejalan kaki dengan berdasarkan dengan pejalan kaki lainnya Arus pejalan kaki memiliki nilai bobot 1 jika para pejalan kaki mencapai titik 0/ dalam keadaan berhimpitan sehingga tidak dapat bergerak lagi sehingga menimbulkan kepadatan dan berdesak-desakan pada trotoar 	<ol style="list-style-type: none"> Volume pejalan kaki memiliki nilai bobot 2 jika volume pejalan kaki tidak terlalu memadati trotoar sehingga pejalan kaki masih leluasa untuk berjalan, dimungkinkan berada pada LOS C dan LOS D Kepadatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 2 jika kepadatan pejalan kaki naik, kapasitas turun dan kenyamanan pejalan kaki berkurang Kecepatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 2 jika pejalan kaki berjalan dengan kecepatan yang maksimum namun masih harus berpapasan/berdesakan dengan pejalan kaki lainnya Arus pejalan kaki memiliki nilai bobot 2 jika masih tersedianya ruang yang cukup bagi pejalan kaki untuk memilih kecepatan berjalan normal dan mendahului pejalan kaki lain terutama yang bergerak searah. Konflik antar pejalan kaki relatif minim. 	<ol style="list-style-type: none"> Volume pejalan kaki memiliki nilai bobot 3 jika jumlah pejalan kaki pada trotoar tidak memadati trotoar, sehingga pejalan kaki dengan leluasa untuk berjalan. Dimungkinkan berada pada LOS A dan LOS B Kepadatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 3 jika kepadatan pejalan kaki turun, kapasitas naik dan pejalan kaki merasa nyaman Kecepatan pejalan kaki memiliki nilai bobot 3 jika pejalan kaki berjalan dengan kecepatan yang maksimum sesuai dengan keinginan pejalan kaki tanpa harus berdesakan dengan pejalan kaki lainnya Arus pejalan kaki memiliki nilai bobot 3 jika masih tersedianya

	Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
		menurun, apabila arus telah mencapai maksimum, kecepatan berjalan akan mendekati nilai nol.			area yang cukup untuk bebas memilih kecepatan berjalan bagi pejalan kaki, dan konflik antar pejalan kaki hampir tidak mungkin terjadi
	PKL	<ol style="list-style-type: none"> Jumlah PKL tidak setiap harinya sama Jenis dagangan PKL biasanya kebutuhan pokok masyarakat, dengan harga yang relatif murah Cara berdagang PKL biasanya bergerombol di trotoar, atau di tepi - tepi jalan protokol, di pusat - pusat dimana banyak orang ramai, bahkan menjajakan barang dagangannya sambil berteriak dan kadang - kadang berlari mendekati konsumen Sarana jual yang digunakan PKL menggunakan peralatan yang seadanya dan gampang dipindah - pindahkan Pola kegiatannya tidak teratur terutama waktu jual PKL Tempat jual untuk PKL tidak teratur dalam penempatannya serta biasanya berada pada jalur pejalan kaki dan pinggir jalan. 	<ol style="list-style-type: none"> Jumlah PKL memiliki nilai bobot 1 jika jumlah PKL yang sangat banyak dan memadati trotoar sehingga pejalan kaki tidak leluasa untuk berjalan kaki Jenis dagangan PKL memiliki nilai bobot 1 jika jenis - jenis dagangan yang digelar oleh PKL memiliki macam yang banyak sehingga mengambil banyak ruang untuk menyimpan dagangan pada trotoar, sehingga mengurangi lebar trotoar Cara berdagang PKL memiliki nilai bobot 1 jika cara dagang yang dilakukan oleh PKL membuat jalur pejalan kaki terlihat berantakan/ tidak tertata, membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman berjalan pada trotoar yang seharusnya trotoar merupakan fasilitas yang di khususkan untuk pejalan kaki Sarana jual PKL memiliki nilai 	<ol style="list-style-type: none"> Jumlah PKL memiliki nilai bobot 2 jika jumlah PKL yang ada tidak terlalu memadati trotoar sehingga pejalan kaki masih leluasa untuk berjalan kaki Jenis dagangan PKL memiliki nilai bobot 2 jika jenis - jenis dagangan yang digelar oleh PKL tidak terlalu banyak sehingga tidak mengambil banyak ruang untuk menyimpan dagangan pada trotoar, yang akan mengurangi lebar trotoar Cara berdagang PKL memiliki nilai bobot 2 jika cara berdagang PKL masih ada yang terlihat tidak tertata dan sebagiannya lagi sudah dapat dilihat penataannya, dan pejalan kaki masih merasakan nyaman untuk berjalan pada trotoar Sarana jual PKL memiliki nilai bobot 2 jika sarana jual yang digunakan oleh PKL diletakkan 	<ol style="list-style-type: none"> Jumlah PKL memiliki nilai bobot 3 jika PKL tidak memadati trotoar bahkan tidak dijumpai adanya PKL pada trotoar sehingga para pejalan kaki dengan leluasa berjalan tanpa adanya halangan Jenis dagangan PKL memiliki nilai bobot 3 jika jenis - jenis dagangan yang digelar oleh PKL tidak banyak sehingga tidak akan mengambil banyak ruang untuk menyimpan dagangan pada trotoar, yang akan mengurangi lebar trotoar Cara berdagang PKL memiliki nilai bobot 3 jika cara berdagang PKL tidak membuat jalur

Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
		<p>bobot 1 jika sarana yang digunakan oleh PKL mengganggu pengguna jalur pejalan kaki, diletakan dengan tatanan yang tidak rapi dan terlihat sembrawat pada trotoar, serta sarana yang digunakan diletakan hampir memakan semua jalur yang ada</p> <p>5. Pola kegiatan PKL memiliki nilai bobot 1 jika kegiatan dagang yang dilakukan oleh PKL tidak sesuai dengan tempat dan waktunya, dengan demikian kegiatan yang dilakukan oleh PKL tidak dapat dikendalikan</p> <p>6. Tempat jual PKL memiliki nilai bobot 1 jika tempat jual PKL mengambil separuh dari lebar trotoar atau lebih, dan jika tempat berdagang PKL terlihat berantakan yang membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman lagi sehingga pejalan pejalan kaki sehingga berjalan pada badan jalan.</p>	<p>5. Pola kegiatan PKL memiliki nilai bobot 2 jika masih ada PKL yang kegiatan yang dilakukan ada yang sesuai dengan tempat dan memperhatikan waktu berdagangnya, sehingga kegiatan yang dilakukan masih bisa terkendali</p> <p>6. Tempat jual PKL memiliki nilai bobot 2 jika tempat jual PKL mengambil hanya separuh dari lebar trotoar, dan pejalan kaki masih merasakan kenyamanan berjalan pada trotoar dan walaupun tempat berdagang para PKL masih terlihat tidak tertata dengan rapi</p>	<p>pejalan kaki terlihat berantakan/tidak tertata, pejalan kaki merasa nyaman dan aman berjalan pada trotoar</p> <p>4. Sarana jual PKL memiliki nilai bobot 3 jika sarana yang digunakan oleh PKL tidak mengganggu pengguna jalur pejalan kaki, diletakan dengan tatanan yang rapi dan tidak terlihat sembrawat, serta sarana yang digunakan tidak memakan terlalu banyak jalur</p> <p>5. Pola kegiatan PKL memiliki nilai bobot 3 jika kegiatan dagang yang dilakukan oleh PKL sesuai dengan tempat dan waktunya, sehingga kegiatan yang dilakukan oleh PKL dapat terkendali</p> <p>6. Tempat jual PKL memiliki nilai 3 jika tempat berdagang PKL tidak memenuhi dari semua lebar trotoar dan bisa menata tempat jual</p>

Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
Parkir, Kelengkapan Jalan	<p>1. Sudut parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman - Jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir - Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan system jalan disekitarnya untuk memberikan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan. 	<p>1. Sudut parkir memiliki nilai bobot 1 jika sudut parkir memiliki letak yang mengganggu kenyamanan dan keamanan untuk pejalan kaki dengan sudut parkir 90° yang sudah banyak mengambil lebar jalan dan sangat mengganggu kenyamanan pengguna jalan dan letak parkir yang ada pada jalan yang membuat pengurangan fungsi jalan.</p> <p>2. Rambu memiliki nilai bobot 1 jika tidak tersedianya rambu pada jalan untuk faktor keamanan dan ketertiban di jalan, penempatan rambu yang tidak terlihat oleh pengguna jalan, dan pemasangan rambu yang tidak bersifat tetap dan kokoh</p>	<p>1. Sudut parkir memiliki nilai bobot 2 jika letak sudut parkir berada pada sudut 45° - 60° yang sudah mengambil banyak lebar jalan, mengganggu kenyamanan dan ketertiban pejalan kaki / pengguna jalan dan adanya parkir sudah menjadikan arus lalu lintas menjadi tidak teratur</p> <p>2. Rambu memiliki nilai bobot 2 jika tersedianya rambu pada jalan untuk faktor keamanan dan ketertiban di jalan tidak diperhatikan atau diabaikan, dan penempatan rambu yang ada sebagian pemasangannya terlihat oleh pengguna jalan dan ada yang tidak terlihat oleh pengguna jalan</p>	<p>PKL dengan tertata rapi sehingga pejalan kaki tetap merasa nyaman dan aman berjalan pada trotoar.</p> <p>1. Sudut parkir memiliki nilai bobot 3 jika letak sudut parkir berada pada sudut 0° - 30° yang tidak terlalu mengambil banyak lebar jalan, tidak mengganggu kenyamanan dan ketertiban pejalan kaki / pengguna jalan dan adanya parkir tidak menjadikan arus lalu lintas menjadi tidak teratur</p> <p>2. Rambu memiliki nilai bobot 3 jika tersedianya rambu pada jalan untuk faktor keamanan dan ketertiban di jalan, penempatan rambu yang ada terlihat oleh pengguna jalan, dan pemasangan rambu harus bersifat tetap dan kokoh</p>
	<p>2. Rambu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas dan tidak merintang pejalan kaki. - Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, 	<p>3. Marka memiliki nilai bobot 1 jika tidak tersedianya marka pada jalan untuk faktor keamanan dan ketertiban di jalan dan penempatan marka yang tidak terlihat oleh pengguna jalan</p>	<p>3. Marka memiliki nilai bobot 2 jika tersedianya marka pada jalur pejalan kaki serta marka jalan yang ada terlihat jelas oleh pengguna jalan</p> <p>4. Halte memiliki nilai bobot 2 jika halte yang ada sudah tersedia</p>	<p>3. Marka memiliki nilai bobot 3 jika tersedianya marka pada jalur pejalan</p>

	Karakter	Kriteria Penilaian	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
		<p>diluar jarak tertentu dari tepi paling luar jalur pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan rambu harus bersifat tetap dan kokoh serta terlihat jelas pada malam hari. <p>3. Marka</p>	<p>4. Halte memiliki nilai bobot 1 jika penggunaannya tidak sesuai dengan kegunaannya, misalnya saja halte digunakan sebagai tempat berdagang.</p>	<p>namun keberadaan halte tidak digunakan dengan baik bahkan diabaikan</p>	<p>kaki serta marka jalan yang ada terlihat jelas oleh pengguna jalan</p> <p>4. Halte memiliki nilai bobot 3 jika halte digunakan sebagaimana fungsinya dan diletakan pada tempat yang tidak mengganggu fungsi fasilitas lainnya.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Marka jalan hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross dan Pelikan cross. - Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan yang bersangkutan. - Pemasangan marka harus bersifat tetap dan kokoh serta tidak menimbulkan licin pada permukaan jalan dan terlihat jelas pada malam hari. <p>4. Halte Terletak disamping jalur pedestrian dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki, juga dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman.</p>			

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012

Keterangan : 1 = jika sangat mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian

2 = jika mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian

3 = jika tidak mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian

Tabel 5.9
Karakter Trotoar, Pejalan Kaki, PKL dan Parkir

Karakter	Ruas 1	Ruas 2	Ruas 3	Ruas 4	Ruas 5
Trotoar	1. Panjang : ± 273 meter 2. Lebar : ± 2 M 3. Perkerasan : Paving Blok	1. Panjang : ± 230 meter 2. Lebar : ± 2 M 3. Perkerasan : Paving Blok	1. Panjang : ± 255 meter 2. Lebar : ± 2 M 3. Perkerasan : Paving Blok	1. Panjang : ± 200 meter 2. Lebar : ± 1 - 2 M 3. Perkerasan : Paving Blok dan Tanah	1. Panjang : ± 92 meter 2. Lebar : ± 5 M 3. Perkerasan : Paving Blok
	Bobot 2	Bobot 2	Bobot 2	Bobot 2	Bobot 2
Pejalan kaki	1. Volume : 18 pejalan kaki/menit 2. Kepadatan : 6 pejalan / m ² 3. Kecepatan : 0.87 meter/menit 4. Arus : 5 orang/menit	1. Volume : 10 pejalan kaki/menit 2. Kepadatan : 4 pejalan / m ² 3. Kecepatan : 0.82 meter/menit 4. Arus : 3 orang/menit	1. Volume : 7 pejalan kaki/menit 2. Kepadatan : 3 pejalan / m ² 3. Kecepatan : 1 meter/menit 4. Arus : 3 orang/menit	1. Volume : 3 pejalan kaki/menit 2. Kepadatan : 2 pejalan / m ² 3. Kecepatan : 1 meter/menit 4. Arus : 2 orang/menit	1. Volume : 1 pejalan kaki/menit 2. Kepadatan : 1 pejalan / m ² 3. Kecepatan : 1 meter/menit 4. Arus : 1 orang/menit
	Bobot 1	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 2	Bobot 2
PKL	1. Jumlah PKL : 65 2. Jenis dagangan : penjual makanan dan minuman, penjual buah, penjual emas, penjual kembang api, penjual handphone, penjual pakaian, penjual aksesoris, dan penjual poster. 3. Cara berdagang : menetap 4. Sarana jual yang digunakan : karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan	1. Jumlah : 52 2. Jenis dagangan : penjual makanan dan minuman, penjual buah, penjual emas, penjual pakaian, penjual aksesoris. 3. Cara berdagang : menetap 4. Sarana jual yang digunakan : karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak 5. Waktu jual : 08.00 – 20.00 WIB 6. Tempat jual : jalur	1. Jumlah : 2 2. Jenis dagangan : penjual makanan dan minuman, penjual buah, penjual emas. 3. Cara berdagang : menetap 4. Sarana jual yang digunakan : beralaskan meja dan menggunakan gerobak 5. Waktu jual : 08.00 – 15.00 WIB 6. Tempat jual : jalur pejalan kaki	1. Jumlah : 2 2. Jenis dagangan : penjual makanan dan minuman, penjual emas, penjual pakaian, penjual aksesoris. 3. Cara berdagang : menetap 4. Sarana jual yang digunakan : beralaskan meja dan menggunakan gerobak 5. Waktu jual : 08.00 – 15.00 WIB 6. Tempat jual : jalur pejalan kaki	1. Jumlah : 3 2. Jenis dagangan : penjual makanan dan minuman. 3. Cara berdagang : menetap 4. Sarana jual yang digunakan : menggunakan gerobak 5. Waktu jual : 08.00 – 15.00 WIB Tempat jual : badan jalan

Karakter	Ruas 1	Ruas 2	Ruas 3	Ruas 4	Ruas 5
	menggunakan gerobak.	pejalan kaki dan badan jalan			
	5. Waktu jual : 08.00 – 20.00 WIB				
	6. Tempat jual : jalur pejalan kaki dan badan jalan				
	Bobot 1	Bobot 1	Bobot 3	Bobot 3	Bobot 3
Parkir dan Pelengkap Jalan	1. Sudut parkir : 90 °	1. Sudut parkir : 90 °	1. Sudut parkir : 90 °	1. Sudut parkir : 90 °	1. Sudut parkir : 90 °
	2. Rambu : ada	2. Rambu : ada	2. Rambu : ada	2. Rambu : ada	2. Rambu : ada
	3. Marka : tidak ada	3. Marka : tidak ada	3. Marka : tidak ada	3. Marka : tidak ada	3. Marka : tidak ada
	4. Halte : tidak ada	4. Halte : tidak ada	4. Halte : tidak ada	4. Halte : tidak ada	4. Halte : tidak ada
	Bobot 1	Bobot 1	Bobot 1	Bobot 1	Bobot 1

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

Dari tabel pembobotan yang ada di atas, maka dapat disimpulkan bahwa: Pada ruas 1 amatan memiliki bobot 1 yaitu sangat mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian. Karena dari bobot yang dilakukan dari ke empat karakter yaitu trotoar, pejalan kaki, PKL dan parkir rata – rata memiliki bobot 1. Pada ruas amatan ke 2 memiliki bobot 1 yaitu sangat mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian. Karena dari bobot yang dilakukan dari ke empat karakter yaitu trotoar, pejalan kaki, PKL dan parkir rata – rata memiliki bobot 1 sama halnya dengan ruas amatan 1. Sedangkan pada ruas amatan 3, 4, dan 5 mempengaruhi pemanfaatan jalur pedestrian, dikarenakan pembobotan yang dilakukan masing – masing memiliki pembobotan 2 yang dominan yaitu untuk trotoar dan pejalan kakinya.

Tabel 5.10
Matrix Pembobotan

Karakter	Ruas	Bobot 1	Bobot 2	Bobot 3
Trotoar	Ruas 1	-	V	-
	Ruas 2	-	V	-
	Ruas 3	-	V	-
	Ruas 4	-	V	-
	Ruas 5	-	V	-
Pejalan kaki	Ruas 1	V	-	-
	Ruas 2	V	-	-
	Ruas 3	-	V	-
	Ruas 4	-	V	-
	Ruas 5	-	V	-
PKL	Ruas 1	V	-	-
	Ruas 2	V	-	-
	Ruas 3	-	-	V
	Ruas 4	-	-	V
	Ruas 5	-	-	V
Parkir dan Pelengkap Jalur	Ruas 1	V	-	-
	Ruas 2	V	-	-
	Ruas 3	V	-	-
	Ruas 4	V	-	-
	Ruas 5	V	-	-

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

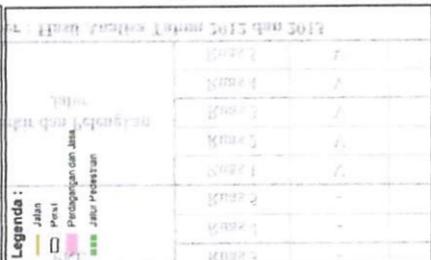
No. Peta : 5.2

JUDUL PETA:
ANALISA PEMBOTAN

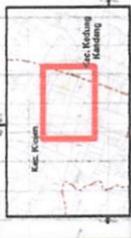


Legenda :

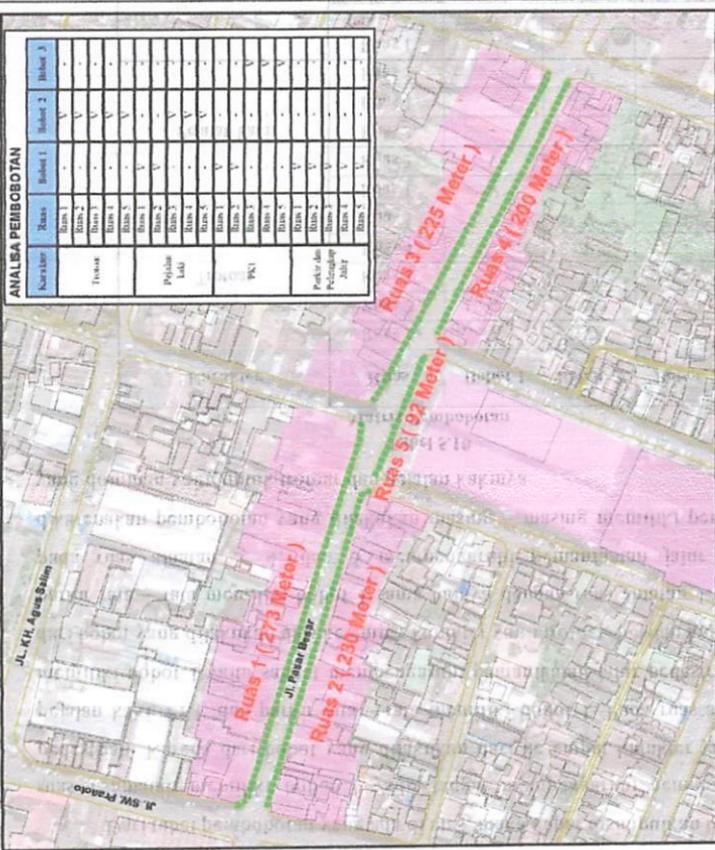
- Jalan
- Perumahan dan Jalan
- Jalur Pedestrian



Inset :



- Sumber :
1. Hasil Survey Tahun 2012
2. Hasil Analisa Tahun 2012



Karakter	ANALISA PEMBOTAN				
	Ruas 1	Ruas 2	Ruas 3	Ruas 4	Ruas 5
Terdapat	Ruas 1	-	-	-	-
	Ruas 2	-	-	-	-
	Ruas 3	-	-	-	-
	Ruas 4	-	-	-	-
	Ruas 5	-	-	-	-
Tidak	Ruas 1	-	-	-	-
	Ruas 2	-	-	-	-
	Ruas 3	-	-	-	-
	Ruas 4	-	-	-	-
	Ruas 5	-	-	-	-
PKI	Ruas 1	-	-	-	-
	Ruas 2	-	-	-	-
	Ruas 3	-	-	-	-
	Ruas 4	-	-	-	-
	Ruas 5	-	-	-	-
Perumahan dan Jalan	Ruas 1	-	-	-	-
	Ruas 2	-	-	-	-
	Ruas 3	-	-	-	-
	Ruas 4	-	-	-	-
	Ruas 5	-	-	-	-
Jalur	Ruas 1	-	-	-	-
	Ruas 2	-	-	-	-
	Ruas 3	-	-	-	-
	Ruas 4	-	-	-	-
	Ruas 5	-	-	-	-

PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)

Thesis 1 Sains
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KAWASAN
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SUMATERA
2012

5.4 Analisa Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan

Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Berdasarkan Kelas

Interval

Dari hasil kuisioner yang telah ada, maka diketahui bahwa nilai terendah dari pilihan responden adalah nilai 7 dan nilai tertinggi adalah 38, berdasarkan hasil amatan melalui kuisioner ini maka akan ditentukan kelas intervalnya sebagai berikut :

$$k = 1 + 3,3 \cdot \log n$$

$$k = 1 + 3,3 \log 40$$

$$k = 1 + 3,3 \cdot 1,602$$

$$k = 1 + 5,29$$

$$k = 6,29$$

$$k = 7$$

Keterangan :

n = Banyaknya data

k = Banyak kelas interval

3,3 = Konstanta

Tabel 5.11

Kelas Interval

No	Kelas Interval	Pengaruh
1	0 – 11,4	Sangat Lemah Sekali
2	11,5 – 15,9	Sangat Lemah
3	16 – 20,3	Lemah
4	20,4 – 24,7	Sedang
5	24,8 – 29,1	Kuat
6	29,2 – 33,6	Sangat Kuat
7	33,7 – 38	Sangat Kuat Sekali

Sumber : Hasil analisa Tahun 2012

Tabel 5.12

Pengaruh Berdasarkan Faktor

No	Faktor	Jumlah	Prosentase (%)	Pengaruh
Karakter Trotoar				
1	Lebar Jalur Pejalan Kaki	25	11.3	Kuat
2	Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	7	3.2	Sangat Lemah Sekali
3	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	14	6.3	Sangat Lemah
Kegiatan PKL				
4	Adanya Kegiatan Pedagang	38	17.1	Sangat Kuat Sekali

No	Faktor	Jumlah	Prosentase (%)	Pengaruh
5	Sarana yang digunakan PKL	27	12.2	Kuat
6	Waktu juali Pedagang Kaki Lima	12	5.4	Sangat Lemah
7	Tempat Jual	32	14.4	Sangat Kuat
Parkir dan Pelengkap Jalur				
8	Lebar Jalan	13	5.9	Sangat Lemah
9	Marka Jalan	8	3.6	Sangat Lemah Sekali
10	Rambu Jalan	9	4.1	Sangat Lemah Sekali
11	Parkir Kendaraan	19	8.6	Lemah
12	Halte	18	8.1	Lemah
Jumlah		222	100	

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012 dan 2013

Dari tabel diatas diketahui bahwa faktor - faktor yang mempengaruhi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki. Berdasarkan hal tersebut diatas adalah sebagai berikut :

- Sangat Kuat Sekali : Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)
- Sangat Kuat : Tempat Jual
- Kuat : Sarana yang digunakan PKL, dan Lebar Jalur Pejalan Kaki
- Sedang : -
- Lemah : Parkir Kendaraan, dan Halte
- Sangat Lemah : Kondisi Jalur Pejalan Kaki, Lebar Jalan, dan Waktu jual Pedagang Kaki Lima

Sangat Lemah Sekali : Perkerasan Jalur Pejalan Kaki, Marka Jalan, dan Rambu Jalan

1	Lebar Jalur Pejalan Kaki	13	5.9	Sangat Lemah
2	Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	8	3.6	Sangat Lemah Sekali
3	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	14	6.3	Lemah
4	Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima	27	12.2	Sangat Kuat Sekali

5.4.1 Analisa Jalur Pedestrian

5.4.1.1 Analisa Kondisi Jalur Pedestrian

Kondisi jalur pedestrian yang ada pada lokasi studi sudah baik pada setiap ruas amatan, namun pada ruas amatan ke 4 terdapat kondisi jalur pedestrian yang buruk yang \pm 50 meter dimana sekitar 25 % dari panjang jalur pedestrian ruas 4 sedangkan untuk keseluruhan jumlah total jalur pedestrian 5 % kondisi jalur pedestrian yang termasuk buruk dan 95 % jalur pedestrian berkondisi baik. Dikarenakan pada jalur pedestrian tersebut terdapat pembangunan baru, sehingga tambah memperburuk kondisi jalur pedestrian yang ada.

Kondisi jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 14 atau 6,3 % pengguna jalur pedestrian menyatakan kondisi jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dari hasil analisa yang telah dilakukan didapatkan kelas interval dari kondisi jalur pedestrian memiliki pengaruh sangat lemah.

5.4.1.2 Analisa Lebar Jalur Pedestrian

Lebar optimal dari jalur pedestrian yang ada, seharusnya sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki. Lebar jalur yang memungkinkan para pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian haruslah memiliki lebar dan kondisi jalur yang dapat memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Tanpa adanya hambatan yang bisa membuat pejalan kaki harus berjalan diluar jalur pedestrian. Pada lokasi studi ini, lebar jalur pedestrian eksistingnya \pm 2 meter, pada ruas yang jalur pedestrian tidak ditempatkan fasilitas – fasilitas jalur pedestrian. Maka lebih kurang pejalan kaki yang bisa menggunakan jalur tersebut sebanyak 4 orang, dan pada saat jalur pedestrian terdapat PKL dan hambatan lainnya maka lebar jalur pedestrian yang tersisa \pm 1 meter yang bisa dilewati oleh para pejalan kaki sekitar 1 – 2 orang saja. Namun pada saat ini ada beberapa ruas terutama pada ruas 4 yang lebar jalurnya hanya $\frac{1}{2}$ meter saja untuk pejalan kaki, dikarenakan adanya kegiatan pada jalur pedestrian yaitu PKL yang menggelar dagangannya, penempatan tempat sampah, dan adanya penempatan

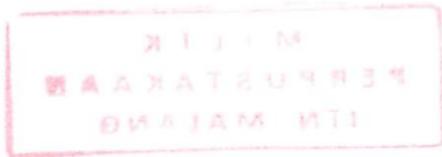
box – box telepon pada jalur pedestrian. Sedangkan pada ruas lima lebar jalur pedestrian cukup lebar, karena memiliki lebar 4 meter dan juga pada ruas ini hanya di letakan pot – pot bunga dan kursi untuk pembeli pada PKL yang ada sedangkan PKL nya berada pada badan jalan.

Lebar jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 25 atau 11,3% pengguna jalur pedestrian menyatakan lebar jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh kuat.

5.4.1.3 Analisa Perkerasan Jalur Pedestrian

Perkerasan jalur pedestrian yang ada pada lokasi studi sudah baik pada setiap ruas amatan, namun pada ruas amatan ke 4 terdapat perkerasan yang buruk yang ± 50 meter. Dikarenakan pada jalur pedestrian tersebut terdapat pembangunan baru, sehingga tambah memperburuk perkerasan jalur pedestrian yang ada. Pada perkerasan jalur pedestrian yang mengalami perkerasan tanah, maka untuk kedepannya perkerasan jalur pedestrian yang dalam kondisi perkerasannya tidak lagi dalam perkerasan paving blok seperti pada ruas amatan 4. Sedangkan pada ruas 5 ada titik yang kondisinya buruk, karena pada saat hujan jalur pedestrian digenangi air. Bisa dilakukan perbaikan lagi dengan perkerasan menggunakan paving blok. Agar semua jalur pedestrian yang berada pada semua ruas amatan terlihat bagus dengan perkerasan paving blok dan tidak ada genangan air.

Perkerasan jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 7 atau 3,2% pengguna jalur pedestrian menyatakan perkerasan jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dari hasil analisa yang telah dilakukan didapatkan kelas interval untuk perkerasan jalur pedestrian memiliki pengaruh sangat lemah sekali.



5.4.2 Analisa Karakter PKL Berdasarkan Pemanfaatan Trotoar Pada Jalur Pedestrian

Banyaknya jumlah PKL yang berada disepanjang Jalan Pasar Besar menjadikan jalur pedestrian yang ada tidak nyaman untuk digunakan, meskipun kondisi jalur yang ada masih bisa di gunakan namun tingkat kenyamanannya terlihat masih kurang memadai. Penempatan PKL yang semrawut membuat jalur yang ada semakin sempit saat para pejalan kaki berjalan, pada saat keadaan ramai dan padat para pejalan kaki tidak leluasa untuk berjalan. Pejalan kaki harus berdesakan dengan pejalan kaki lainnya, kondisi ini membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman. Ditambah lagi dengan penempatan fasilitas yang berada di sepanjang jalur pedestrian dengan tidak teratur.

Hasil amatan yang dilakukan pada lokasi studi, rata-rata lebar jalur pedestrian yang berada di keempat ruas amatan adalah ± 2 meter pada ruas 1 dan ruas 4, sedangkan pada ruas 5 memiliki lebar ± 4 meter. Sedangkan PKL yang ada pada jalur tersebut dalam menggelar dagangannya membutuhkan lebar jalur $\pm 1 - 2$ meter, sehingga lebar untuk pejalan kaki berkurang dari ± 2 meter menjadi ± 1 meter saja. Dalam penempatan PKL juga harus di perhatikan, pada kondisi yang saat ini terlihat semrawut bisa di tata untuk kedepannya sehingga kenyamanan dan keteraturan tercipta pada jalur pedestrian tersebut. Bisa di ambil suatu penataan dimana sarana jual pedagang kaki lima yang menggelar dagangannya langsung pada jalur pedestrian yang mengurangi lebar dari efektif jalur pedestrian, bisa di tata dengan menggantung barang dagangan misalnya untuk pedagang pakaian, jubah poster, dan lain-lain. Cara ini bisa mempertahankan lebar optimum jalur pedestrian yang ada.

5.4.2.1 Analisa Karakter Pedagang Kaki Lima (PKL)

Para PKL yang ada di sepanjang Jalan Pasar Besar melakukan kegiatan berdagangnya dengan cara menetap di satu tempat yaitu pada jalur pedestrian Jalan Pasar Besar. Dan pada dasarnya setiap PKL telah memiliki tempat sendiri-sendiri

dalam menggelar barang dagangannya, namun ada beberapa penjual makanan dan minuman yang melakukan kegiatan berdagangnya dengan cara berkeliling pada lokasi studi maupun diluar lokasi studi.

Jumlah PKL serta jenis dagangan yang ada di jalur pedestrian disepanjang Jalan Pasar Besar terdiri dari beberapa jenis dagangan yaitu : makanan dan minuman sebanyak 22 pedagang, pedagang buah sebanyak 31 pedagang, pedagang emas sebanyak 11 pedagang, pedagang kembang api sebanyak 3 pedagang, pedagang handphon sebanyak 11 pedagang, pedagang pakean dalam sebanyak 13 pedagang, pedagang baju dan celana sebanyak 15 pedagang, pedagang jilbab sebanyak 8 pedagang, pedagang jam sebanyak 3 pedagang, pedagang topi sebanyak 1 pedagang, pedagang ikat pinggang sebanyak 1 pedagang, pedagang tas sebanyak 2 pedagang, pedagang cermin sebanyak 4 pedagang, pedagang dompet sebanyak 1 pedagang, pedagang kacamata sebanyak 4 pedagang, pedagang mainan sebanyak 2 pedagang, pedagang poster sebanyak 1 pedagang.

Kegiatan pedagang kaki lima jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 38 atau 17,1 % pengguna jalur pedestrian menyatakan Kegiatan Pedagang Kaki Lima jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, Hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat kuat sekali.

5.4.2.2 Analisa Sarana jual

Sebagian PKL langsung menggelar dagangannya pada pedestrian dengan beralaskan kain ataupun karpet, ada yang digantung, beralaskan meja, dan menggunakan gerobak. Semua itu merupakan sarana yang digunakan oleh pedagang dalam melakukan aktivitas berdagang. Sarana gerobak biasanya digunakan untuk pedagang buah dan makan.

Sarana Jual jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 27 atau 12,2 % pengguna jalur pedestrian menyatakan kegiatan pedagang kaki lima jalur pedestrian memiliki pengaruh

terhadap karakter pemanfaatan trotoar hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh kuat.

5.4.2.3 Analisa Waktu jualan

Waktu jualan pedagang kaki lima yang terdapat pada Jalan Pasar Besar mulai berdagang dari jam 08.00 – 20.00 WIB, jam puncak para pedagang dan pejalan kaki terjadi pada jam 11.00 – 15.30 WIB, sedangkan jam sepi nya pada jam 16.00 – 20.00 WIB.

Waktu jualan jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dimana sebanyak 12 atau 5,4% pengguna jalur pedestrian menyatakan waktu jualan jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat lemah.

5.4.2.4 Analisa Tempat jualan

Berdasarkan hasil survey dari pedagang yang berjualan di sepanjang Jalan Pasar Besar, sebagian besar pedagang kaki lima menggelar barang dagangannya dengan menggunakan trotoar dan ada juga yang langsung berjualan dipinggir jalan.

Tempat jualan jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 32 atau 14,4% pengguna jalur pedestrian menyatakan Waktu jualan pada jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat kuat.

5.4.3 Analisa Karakter Parkir dan Pelengkap Jalur Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Jalur Pedestrian

5.4.3.1 Analisa Lebar jalan

Lebar eksisting Jalan Pasar Besar pada saat ini \pm 14 meter, namun dari hasil pengamatan yang dilakukan maka lebar optimum jalan menjadi \pm 10 meter. Hal tersebut dikarenakan adanya parkir pada badan jalan, yaitu parkir sepeda motor dengan jumlah 2 baris dan satu baris untuk parkir mobil dengan sudut 90° . Dan juga di beberapa ruas jalan digunakan oleh para PKL untuk menggelar dagangannya, maka lebar jalan berkurang dalam penggunaannya. Dengan adanya kegiatan \rightarrow kegiatan yang tidak seharusnya berada pada badan jalan, membuat jalan yang ada pada lokasi studi terlihat tidak efektif penggunaannya dan sempit. Terutama pada ruas 1 dan ruas 2 amatan yang disaat \pm saat jam puncak lalu lintas pada jalan ini sering terjadi kemacetan, yang dikarenakan adanya berbagai kegiatan yang ada di jalan pada lokasi studi.

Lebar Jalan memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dimana sebanyak 13 atau 5,9% pengguna jalur pedestrian menyatakan lebar jalan memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat lemah. Analisis jalur pedestrian berdasarkan lebar jalan di lokasi studi sebagai berikut:

5.4.3.2 Analisa Parkir dan Pelengkap Jalur

Ag Parkir dengan jumlah kendaraan yang parkir di lokasi studi W. Berdasarkan hasil pengamatan di Jalan Pasar Besar pada saat ini, rata-rata berada pada badan jalan, dengan posisi sudut parkir 90° baik parkir roda 4 maupun roda 2. Parkir yang ada sekarang ini sudah tidak bisa di pindahkan lagi ditempat yang lain, sebab tidak ada lagi tempat yang cocok untuk memarkirkan kendaraan yang ada. Para pengunjung yang datang pada lokasi studi memarkirkan kendaraan yang digunakan pada badan jalan yang ada di depan toko, karena di lokasi studi tidak ada parkir didalam gedung / ruang sehingga pengunjung memarkirkan kendaraan pada badan jalan.

Parkir kendaraan memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar bagi pejalan kaki, dimana sebanyak 19 atau 8,6 % pengguna jalur pedestrian menyatakan parkir kendaraan memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh lemah.

B. Pelengkap Jalur (Marka dan Rambu)

Pada saat ini pelengkap jalur pedestrian yang berupa marka dan rambu jalan sangat diperlukan penempatannya yang teratur pada lokasi studi yang berada pada Jalan Pasar Besar, sudah ada beberapa rambu yang ditempatkan pada ruas - ruas amatan namun tidak ada satupun rambu tersebut yang dipatuhi. Misalkan saja adanya rambu dilarang parkir atau dilarang berhenti yang berada pada jalur pedestrian, para pengguna jalan tetap memarkirkan kendaraannya atupun berhenti pada lokasi yang sudah ditempatkan rambu - rambu tersebut. Misalkan saja penempatan rambu dilarang parkir didepan Matahari Pasar Besar, dan penempatan rambu dilarang berhenti pada didepan Dieler Honda pertigaan pasar besar.

Gambar 5.2
Rambu pada Lokasi Studi



Rambu jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 9 atau 4,1 % pengguna jalur pedestrian menyatakan rambu jalur pedestrian menjadi memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat lemah sekali.

Marka jalan pada jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dimana sebanyak 8 atau 3,6 % pengguna jalur pedestrian menyatakan marka jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dari hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh sangat lemah sekali.

Dari amatan yang dilakukan, ada beberapa alternatif penempatan rambu dan marka jalan yang ada pada lokasi studi, rambu dilarang berhenti dan rambu dilarang parkir ditambahkan lagi pada pojokan depan Matahari Pasar Besar dan penempatan marka jalan didepan pintu masuk Matahari Pasar Besar. Penempatan rambu ini bertujuan agar para pengendara tidak memarkirkan sembarangan kendaraannya dan tidak berhenti pada tempat yang dilarang, dan juga penempatan marka jalan ini agar pejalan kaki merasakan kenyamanan pada saat berjalan dan menyebrang pada lokasi studi.

C. Halte

Tidak tersedianya tempat pemberhentian sementara/halte pada Jalan Pasar Besar membuat arus lalu lintas yang ada terlihat tidak teratur, penumpang kendaraan yang menggunakan angkutan umum yang turun pada sembarang tempat membuat kendaraan yang lain menjadi macet. Penyebab timbulnya kondisi tersebut dikarenakan tidak tersedianya halte pada Jalan Pasar Besar dan adanya parkir yang memakan badan jalan yang membuat lebar jalan menjadi berkurang. Alternatif penempatan halte pada Jalan Pasar Besar dapat diletakan pada pintu samping dari pasar besar, dimana angkutan umum banyak yang menaik turunkan penumpang pada tempat tersebut, namun penempatan halte ini hanya digunakan untuk menaik turunkan penumpang saja tidak untuk angkutan umum yang ingin *ngetem*. Dan yang penempatan yang ke dua pada ruas ke 3 amatan, dikarenakan pada ruas ini lengah dengan perparkiran sehingga diharapkan dengan adanya penempatan halte ini bisa mengurangi kemacetan yang ada pada lokasi studi maupun lokasi lain yang ada disekitar lokasi studi.

Halte kendaraan memiliki pengaruh terhadap karakter pemanfaatan trotoar, dimana sebanyak 18 atau 8,1 % pengguna jalur pedestrian menyatakan halte memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar, hal ini diperkuat dengan hasil analisa kelas interval dimana memiliki pengaruh lemah.

5.5 Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian

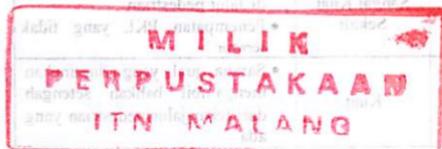
Dari semua hasil analisa yang telah dilakukan pada analisa Trotoar, PKL, dan parkir yang mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian, maka didapatkan pengaruh apa saja yang sangat mempengaruhi karakter pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki pada jalur pedestrian serta faktor penyebabnya. Secara keseluruhan pengaruh tersebut dapat dilihat pada tabel yang ada dibawah ini.

Tabel 5.13
Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar
Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian

No	Kegiatan	Faktor Yang Berpengaruh	Pengaruh	Faktor Penyebab
1	Trotoar dan Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Kuat	<ul style="list-style-type: none"> Berkurangnya jalur pedestrian yang ada, akibat adanya PKL pada jalur pedestrian Pengguna jalan yang menggunakan jalur untuk memarkirkan kendaraannya
		Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	Sangat Lemah Sekali	<ul style="list-style-type: none"> Ada beberapa perkerasan jalur pedestrian yang dalam kondisi buruk
		Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Sangat Lemah	<ul style="list-style-type: none"> Ada beberapa ruas jalur pedestrian yang dalam kondisi buruk bahkan sudah menjadi perkerasan dari tanah. Akibat adanya pembangunan bangunan baru.
2	PKL	Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)	Sangat Kuat Sekali	<ul style="list-style-type: none"> Banyaknya PKL yang berjualan di Jalur pedestrian Penempatan PKL yang tidak teratur
		Sarana yang digunakan PKL	Kuat	<ul style="list-style-type: none"> Sarana jual yang digunakan mengambil bahkan setengah dari lebar jalur pedestrian yang ada.

No	Kegiatan	Faktor Yang Berpengaruh	Pengaruh	Faktor Penyebab
		Waktu jual Pedagang Kaki Lima	Sangat Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Pada jam puncak semakin banyak PKL yang menggelar barang dagangannya pada jalur pedestrian
		Tempat Jual	Sangat Kuat	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat jual yang digunakan mengurangi lebar jalur pedestrian, menjadikan pejalan kaki merasa tidak nyaman
3	Parkir dan Pelengkap Jalan	Lebar Jalan	Sangat Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya parkir pada badan jalan membuat lebar jalan menjadi berkurang.
		Marka Jalan	Sangat Lemah Sekali	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak tersedianya marka jalan, sehingga pejalan kaki menyebarkan pada sembarang tempat.
		Rambu Jalan	Sangat Lemah Sekali	<ul style="list-style-type: none"> • Penempatan rambu jalan yang menghalangi jalan pejalan kaki • Tidak di taatinya rambu jalan oleh para pengguna jalan dan pejalan kaki
		Parkir Kendaraan	Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Menjadikan jalan berkurang kapasitasnya dengan adanya parkir dengan sudut 90°. • Parkir pada badan jalan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman pada saat turun naik pada kendaraan
		Halte	Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak tersedianya halte untuk para penumpang kendaraan yang akan menggunakan angkutan umum, sehingga para penumpang menunggu kendaraan para sembarang tempat • Angkutan umum menaik turunkan penumpangnya tidak pada tempatnya.

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012



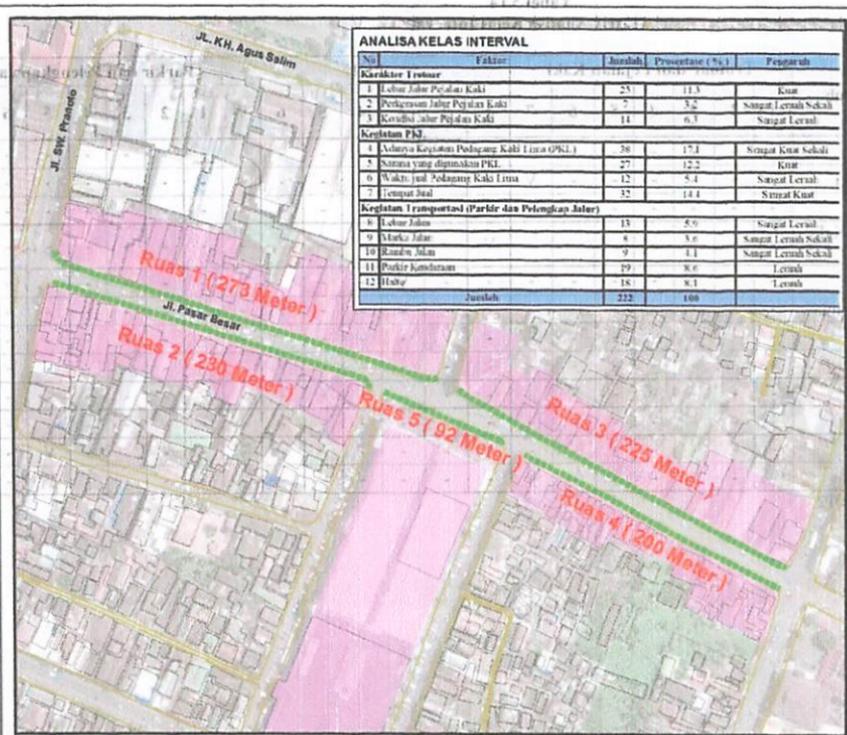
Tabel 5.14
Matrix Analisa Kelas Interval

No	Faktor Yang Berpengaruh	Trottoar dan Pejalan Kaki							PKL							Parkir dan Pelengkap Jalan						
		1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
1	Lebar Jalur Pejalan Kaki	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Sarana yang digunakan PKL	-	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Waktu jual Pedagang Kaki Lima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Tempat Jual	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Lebar Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Marka Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V
10	Rambu Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V
11	Parkir Kendaraan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-
12	Halte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V	-	-

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2012

Keterangan :

- 1 : Sangat Kuat Sekali
- 2 : Sangat Kuat
- 3 : Kuat
- 4 : Sedang
- 5 : Lemah
- 6 : Sangat Lemah
- 7 : Sangat Lemah Sekali



ANALISA KELAS INTERVAL

No	Faktor	Jumlah	Prosentase (%)	Pengaruh
Karakter Trotoar				
1	Lahan Jalur Pejalan Kaki	251	11,3	Kurang
2	Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	7	3,2	Sangat Lemah Sekali
3	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	14	6,3	Sangat Lemah
Kondisi PKL				
4	Adanya Kecepatan Pedagang Kaki Lima (PKL)	36	17,1	Sangat Kurat Sekali
5	Sarana yang digunakan PKL	27	12,2	KUR
6	Waktu dan Pedagang Kaki Lima	12	5,4	Sangat Lemah
7	Tempat Jual	32	14,4	Sangat Kurat
Kondisi Transportasi (Parkir dan Pelemparan Jalur)				
8	Lahan Jalur	15	6,9	Sangat Lemah
9	Marka Jalur	4	1,8	Sangat Lemah Sekali
10	Rambu Jalan	9	4,1	Sangat Lemah Sekali
11	Parkir Sementara	19	8,6	Lemah
12	Halte	18	8,1	Lemah
Jumlah		212	100	

No. Peta : 5.3

**JUDUL PETA:
ANALISA KELAS INTERVAL**



Rekam Peta dan Survei
Guna RENCANA KAWASAN
Bagian Grid dan Ukuran Diagram Rincian

Legenda :

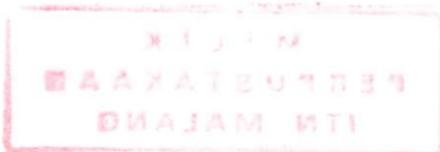
- Parkir
- Perdagangan dan Jasa
- Jalur Pejalan Kaki

Inser :



**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI
(LOKASI STUDI : JALUR PEDESTRIAN JL. PASAR BESAR)**

Sumber :
1. Hasil Survey, Tahun 2012
2. Hasil Analisa, Tahun 2012



BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan tujuan dan sasaran yang ingin diperoleh dari studi ini yaitu untuk mengetahui pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki yang berada pada sepanjang jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang. Dalam studi ini telah dilakukan penganalisan data – data yang ada sehingga didapatkan beberapa kesimpulan mengenai pengaruh karakter PKL dan parkir terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki. Kesimpulan dari hasil studi ini adalah sebagai berikut:

A. Trotoar dan pejalan kaki

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dari karakter trotoar dan pejalan kaki yaitu lebar jalur, perkerasan, dan kondisi jalur pejalan kaki. Dengan faktor penyebabnya dari ketiga karakter tersebut adalah sebagai berikut:

- Berkurangnya jalur pedestrian yang ada, akibat adanya PKL pada jalur pedestrian
- Pengguna jalan yang menggunakan jalur untuk memarkirkan kendaraannya
- Ada beberapa perkerasan jalur pedestrian yang dalam kondisi buruk
- Ada beberapa ruas jalur pedestrian yang dalam kondisi buruk bahkan sudah menjadi perkerasan dari tanah, akibat adanya pembangunan bangunan baru.

B. Pedagang kaki lima

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dari karakter pedagang kaki lima yaitu adanya kegiatan pedagang kaki lima itu sendiri, sarana, waktu, dan tempat berjualnya PKL. Dengan faktor penyebabnya dari karakter tersebut adalah sebagai berikut:

**MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG**

- Banyaknya PKL yang berjualan di Jalur pedestrian
- Penempatan PKL yang tidak teratur
- Sarana jual yang digunakan mengambil bahkan setengah dari lebar jalur pedestrian yang ada.

• Pada jam puncak semakin banyak PKL yang menggelar barang dagangannya pada jalur pedestrian

• Tempat jual yang digunakan mengurangi lebar jalur pedestrian, menjadikan pejalan kaki merasa tidak nyaman.

C. Parkir dan pelengkap jalur

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki, dari karakter parkir dan pelengkap jalur yaitu adanya lebar jalan, parkir, rambu, marka, serta halte. Dengan faktor penyebabnya dari karakter tersebut adalah sebagai berikut:

- Adanya parkir pada badan jalan membuat lebar jalan menjadi berkurang.
- Tidak tersedianya marka jalan, sehingga pejalan kaki menyebrang pada sembarang tempat.
- Penempatan rambu jalan yang menghalangi jalan pejalan kaki
 - Tidak di taatinya rambu jalan oleh para pengguna jalan dan pejalan kaki
 - Menjadikan jalan berkurang kapasitasnya dengan adanya parkir dengan sudut 90°.
- Parkir pada badan jalan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman pada saat turun naik pada kendaraan
 - Tidak tersedianya halte untuk para penumpang kendaraan yang akan menggunakan angkutan umum, sehingga para penumpang menunggu kendaraan para sembarang tempat
 - Angkutan umum menaikkan penumpangnya tidak pada tempatnya.

6.2 Rekomendasi

Dari tujuan dan sasaran yang ada dalam mengidentifikasi *Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki* diharapkan dapat mengurangi ketidaknyamanan pejalan kaki pada jalur pedestrian yang ada pada Jalan Pasar Besar, dalam studi ini ada beberapa rekomendasi yang akan dipaparkan untuk mencapai tujuan yaitu timbulnya kenyamanan untuk pejalan kaki yang berjalan pada jalur pedestrian yang ada. dilokasi studi sesuai dengan pengaruh apa saja yang kuat bagi kenyamanan pejalan kaki. Adapun rekomendasi tersebut antara lain :

1. Jalur Pedestrian

- a. Berdasarkan hasil survey dan analisa yang telah dilakukan, maka diketahui bahwa lebar jalur pejalan kaki, perkerasan jalur pejalan kaki, dan kondisi jalur pejalan kaki memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan trotoar oleh pejalan kaki.
 - a. Lebar jalur pejalan kaki
 1. Untuk kedepannya perlu adanya penataan terhadap PKL dan parkir yang diwilayah studi, hal ini berkaitan dengan lebar efektif pada jalur pejalan kaki.
 2. Kondisi jalur pejalan kaki diwilayah studi masih terdapat jalur berkondisi buruk dimana untuk kedepannya harus dilakukan perbaikan, hal ini juga berkaitan dengan perkerasan jalur pejalan kaki.

2. Pedagang Kaki Lima (PKL)

a. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima

Pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan adanya kegiatan PKL pada jalur pedestrian yaitu banyaknya PKL yang berjualan. Untuk kedepannya perlu dilakukan penataan di jalur pedestrian atau dengan memberikan tempat baru bagi PKL.

b. Sarana yang digunakan PKL

Pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan sarana jual yang digunakan oleh PKL yaitu sarana jual yang digunakan PKL mengambil bahkan setengah

dari lebar jalur pedestrian yang ada. Untuk kedepannya perlu dilakukan penataan di jalur pedestrian atau dengan memberikan tempat baru bagi PKL. **Tempat jual PKL** yaitu tempat yang digunakan untuk jualan PKL. Pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan tempat jualan yang digunakan oleh PKL yaitu tempat jualan yang digunakan mengurangi lebar jalur pedestrian, menjadikan pejalan kaki merasa tidak nyaman. Untuk kedepannya perlu dilakukan penataan di jalur pedestrian atau dengan memberikan tempat baru bagi PKL.

3. Parkir dan Pelengkap Jalur

Faktor penyebab yang membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan adanya parkir kendaraan yang ada pada lokasi studi yaitu menjadikan jalan berkurang kapasitasnya dengan adanya parkir dengan sudut 90° , serta adanya parkir pada badan jalan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman pada saat turun naik pada kendaraan, untuk kedepannya diharapkan dapat merubah sudut parkir yang ada atau menyediakan parkir *In Door*. Namun ada upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi penggunaan lebar jalan oleh parkir, yaitu dengan mengubah sudut parkir yang ada yaitu 90° menjadi 45° . Untuk lebih jelasnya penempatan yang dapat dilakukan dalam menempatkan sudut parkir dapat dilihat pada gambar yang ada dibawah ini.

Gambar 3.10 Sudut parkir yang ada

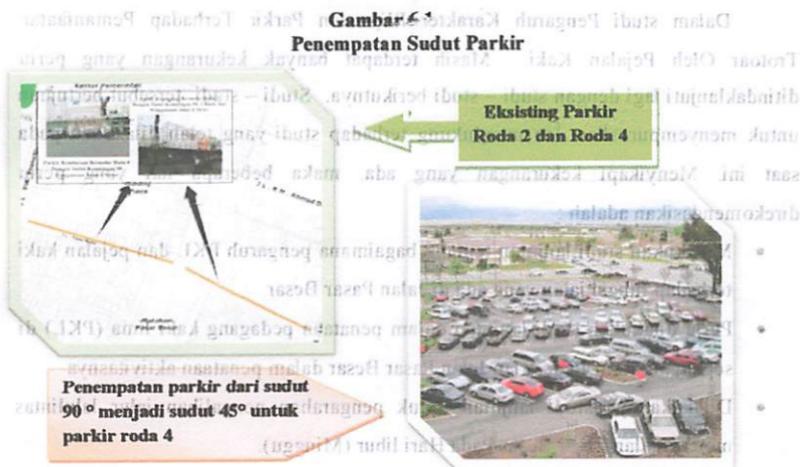
Gambar 3.10 menunjukkan gambar sudut parkir yang ada

di lokasi studi yang ada pada gambar 3.10. Sudut parkir yang ada di lokasi studi adalah 90° dan 45° . Sudut parkir yang ada di lokasi studi adalah 90° dan 45° . Sudut parkir yang ada di lokasi studi adalah 90° dan 45° .

Gambar 3.11

Gambar 3.11 menunjukkan gambar sudut parkir yang ada

di lokasi studi yang ada pada gambar 3.11. Sudut parkir yang ada di lokasi studi adalah 90° dan 45° . Sudut parkir yang ada di lokasi studi adalah 90° dan 45° .



- b. Tidak tersedianya marka jalan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman, dikarenakan para pejalan kaki menyeberang pada sembarang tempat. Untuk kedepannya dilakukan pembuatan marka jalan pada kawasan yang sering melakukan penyeberangan. Selain itu juga faktor penyebab yang membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan penempatan rambu yaitu penempatan rambu jalan yang menghalangi jalan pejalan kaki dan tidak di taatinya rambu jalan oleh para pengguna jalan dan pejalan kaki. Untuk kedepannya diharapkan pihak yang berwenang lebih tegas dalam menjalankan aturan-aturan yang telah diperbuat.
- c. Tidak tersedianya halte untuk para penumpang kendaraan yang akan menggunakan angkutan umum, sehingga para penumpang menunggu kendaraan para sembarang tempat. Dan angkutan umum menaik turunkan penumpangnya tidak pada tempatnya. Untuk kedepannya dilakukan perencanaan halte pada kawasan yang dianggap strategis.

Dalam studi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki. Masih terdapat banyak kekurangan yang perlu ditindaklanjuti lagi dengan studi – studi berikutnya. Studi – studi tersebut bertujuan untuk menyempurnakan dan mendukung terhadap studi yang telah dilakukan pada saat ini. Menyikapi kekurangan yang ada, maka beberapa hal yang perlu direkomendasikan adalah :

- Melakukan studi lanjutan tentang bagaimana pengaruh PKL dan pejalan kaki terhadap fungsi jalan yang ada di Jalan Pasar Besar.
- Perlu dilakukan studi lanjutan dalam penataan pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang Jalur Pedestrian Jalan Pasar Besar dalam penataan aktivitasnya
- Dilakukannya studi lanjutan untuk pengarahannya pengalihan jalur, lalulintas menuju Jalan Pasar Besar Pada Hari libur (Minggu).

tidak terdapatnya marka jalan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman, dikarenakan para pejalan kaki merasa bahwa sembarangan tempat untuk kedepannya dilakukan penataan marka jalan pada kawasan yang sering melakukan pergerakan selain di juga faktor penyebab yang membuat pejalan kaki merasa nyaman dengan penataan marka jalan yang memperhatikan jalan pejalan kaki dan tidak terdapatnya marka jalan oleh para pedagang jalan dan pejalan kaki. Untuk itu, diperlukan marka yang bertujuan lebih luas dalam meniadakan situasi-situasi yang telah dibutuhkan.

tidak terdapatnya marka untuk para pedagang kendaraan yang akan menggunakan angkutan umum, sehingga para pedagang menggunakan para pedagang untuk dan angkutan umum merasa terancam penanganannya tidak pada tempatnya. Untuk kedepannya dilakukan penataan pada kawasan yang dianggap strategis.

MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS

DAFTAR PUSTAKA

Referensi Buku

1. Abdillah Pius, Prasetya Danu, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia edisi Smart*, Surabaya, Arkola
2. Buchari Alma, *Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa*, Alfabeta Bandung 2007
3. Chris Manning dan Tadjuddin Noer Effendi, *Urbanisasi Pengangguran dan Sektor Informal di Kota*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta 1996
4. Edy Darmawati, *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang 2003
5. Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinand Company, New York 1985
6. Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi, edisi II*, ITB Bandung 2003
7. Paulus Hariyono, *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*, Bumi Aksara, Jakarta 2007
8. Rubeinsten, Harvey, "Central City Mall", John Wiley and Sons Inc, New York 1978
9. Rustam Hakim, Hardi Utomo, *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*, Bumi Aksara, Jakarta 2002
10. Saifuddin Azwar, *Metode Penelitian*, Pustaka Belajar, Yogyakarta 1997
11. Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, ITB, Bandung 1993
12. White, William H. "City", *Double Day*, New York 1988
13. Yoshinobu Ashihara, "Merancang Ruang Luar". PT Dian Surya, Surabaya 1983

Jurnal dan Internet

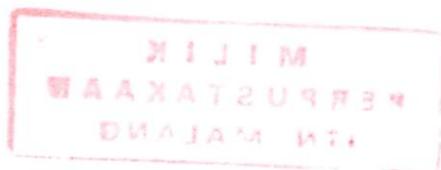
1. http://carapedia.com/pengertian_definisi_ekonomi_menurut_para_ahli_info501.html (Minggu, 4 Maret 2012, 09:24)
2. http://carapedia.com/pengertian_definisi_pengaruh_info2117.html (Minggu, 4 Maret 2012, 09:30)
3. <http://pengertian-karakter.wordpress.com> (Sabtu, 19 Januari 2013, 16:10)
4. Nugroho Utomo, Iwan Wahjudjanto, Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil FTSP-UPN "Veteran" Jatim. *Jurnal Rekayasa Perencanaan*, Vol.4, No.3, Juni 2008 (Jum'at, 24 Februari 2012, 19:11)
5. Rudy Setiawan, *Jurnal LOS walkway*, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra 2003 (Sabtu, 25 Februari 2012, 11:19)
6. Rohilfa Riza, *Penataan Fisik Jalan*, FT UI, 2008 (Sabtu, 25 Februari 2012, 13:23)
7. Saüt Parasian Marbun, *Analisa Fasilitas Jembatan Penyeberangan Pejalan kaki*, FT UI, 2008 (Rabu, 4 April 2012, 17:10:05)
8. www.artikata.com (Minggu, 5 Februari 2012, 17:20)

Skripsi

1. Baiq Eti PS, *Identifikasi Pemanfaatan Tempat Pemakaman Umum (TPU) Berdasarkan persepsi masyarakat*, Malang 2011
2. Nur Hayati, *Tipologi Efisiensi Parkir (Off Street) Pada Beberapa Bangunan Komersial Di Pusat Kota Malang Berdasarkan Kepentingan Pengguna Parkir*, Malang 2007
3. Terstievry Indra Pawaka Listianto, St, *Hubungan fungsi dan kenyamanan jalur pedestrian, Studi Kasus Jalan Pahlawan Semarang*, Semarang 2006

Pedoman dan Undang – undang

1. Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik Tata Cara Perencanaan “Fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan” No. 011/T/BT/1995
2. Pedoman Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022 / T / BM / 1999



LAMPIDAN

1740

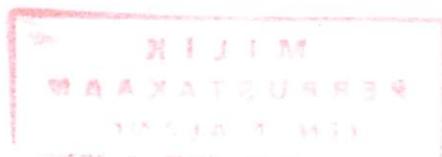
Lampiran
Jumlah pejalan kaki tiap titik amatan pada jalur pedestrian di Jalan Pasar Besar

Tabel
Jumlah Pejalan Kaki Hari Minggu Tiap Ruas Amatan

Waktu	Minggu/15/07/2012				Minggu/20/01/2013
	Ruas 1	Ruas 2	Ruas 3	Ruas 4	Ruas 5
Pukul 09.00 - 09.15	323	161	119	42	18
Pukul 09.16 - 09.30	332	166	123	43	16
Pukul 09.31 - 09.45	360	180	133	47	22
Pukul 09.46 - 10.00	384	192	142	50	24
Pukul 10.00 - 10.15	381	191	141	50	27
Pukul 10.16 - 10.30	315	158	117	41	18
Pukul 10.31 - 10.45	329	165	122	43	25
Pukul 10.46 - 11.00	357	178	132	47	27
Pukul 11.00 - 11.15	469	234	173	61	22
Pukul 11.16 - 11.30	494	247	183	64	20
Pukul 11.31 - 11.45	504	244	181	66	28
Pukul 11.46 - 12.00	502	251	186	66	30
Pukul 12.00 - 12.15	461	231	170	60	24
Pukul 12.16 - 12.30	503	252	186	66	22
Pukul 12.31 - 12.45	482	241	178	63	31
Pukul 12.46 - 13.00	507	254	187	82	46
Pukul 13.00 - 13.15	407	203	150	53	36
Pukul 13.16 - 13.30	424	212	157	55	24
Pukul 13.31 - 13.45	460	230	170	60	34
Pukul 13.46 - 14.00	477	239	176	62	29
Pukul 14.00 - 14.15	318	159	117	41	26
Pukul 14.16 - 14.30	332	166	123	43	36
Pukul 14.31 - 14.45	359	180	133	47	39
Pukul 14.46 - 15.00	373	187	138	49	37
Jumlah	9853	4921	3637	1301	661

Tabel
Jumlah Pejalan Kaki Hari Minggu Tiap Ruas Amatan

Waktu	Senin/16/07/2012				Senin/21/01/2013
	Titik 1	Titik 2	Titik 3	Titik 4	Titik 5
Pukul 09.00 - 09.15	150	92	60	34	13
Pukul 09.16 - 09.30	154	95	62	35	12
Pukul 09.31 - 09.45	167	103	67	38	17
Pukul 09.46 - 10.00	178	109	71	41	18
Pukul 10.00 - 10.15	180	111	72	41	21
Pukul 10.16 - 10.30	149	92	60	34	14
Pukul 10.31 - 10.45	156	96	62	36	20
Pukul 10.46 - 11.00	169	104	68	39	21
Pukul 11.00 - 11.15	232	142	93	53	18
Pukul 11.16 - 11.30	244	150	98	56	16
Pukul 11.31 - 11.45	251	154	101	58	22
Pukul 11.46 - 12.00	248	152	99	57	24
Pukul 12.00 - 12.15	257	158	103	59	31
Pukul 12.16 - 12.30	248	152	99	57	18
Pukul 12.31 - 12.45	238	146	95	55	25
Pukul 12.46 - 13.00	240	148	96	55	27
Pukul 13.00 - 13.15	197	121	79	45	29
Pukul 13.16 - 13.30	205	126	82	47	19
Pukul 13.31 - 13.45	223	137	89	51	27
Pukul 13.46 - 14.00	231	142	93	53	22
Pukul 14.00 - 14.15	157	96	63	36	20
Pukul 14.16 - 14.30	164	101	66	38	28
Pukul 14.31 - 14.45	177	109	71	41	30
Pukul 14.46 - 15.00	184	113	74	42	26
Jumlah	4799	2949	1923	1101	517



Lampiran 1
 Daftar Inventaris Bahan Pustaka

No. Urut	Judul Pustaka				
	1	2	3	4	5
1	101	102	103	104	105
2	106	107	108	109	110
3	111	112	113	114	115
4	116	117	118	119	120
5	121	122	123	124	125
6	126	127	128	129	130
7	131	132	133	134	135
8	136	137	138	139	140
9	141	142	143	144	145
10	146	147	148	149	150
11	151	152	153	154	155
12	156	157	158	159	160
13	161	162	163	164	165
14	166	167	168	169	170
15	171	172	173	174	175
16	176	177	178	179	180
17	181	182	183	184	185
18	186	187	188	189	190
19	191	192	193	194	195
20	196	197	198	199	200
21	201	202	203	204	205
22	206	207	208	209	210
23	211	212	213	214	215
24	216	217	218	219	220
25	221	222	223	224	225
26	226	227	228	229	230
27	231	232	233	234	235
28	236	237	238	239	240
29	241	242	243	244	245
30	246	247	248	249	250
31	251	252	253	254	255
32	256	257	258	259	260
33	261	262	263	264	265
34	266	267	268	269	270
35	271	272	273	274	275
36	276	277	278	279	280
37	281	282	283	284	285
38	286	287	288	289	290
39	291	292	293	294	295
40	296	297	298	299	300
41	301	302	303	304	305
42	306	307	308	309	310
43	311	312	313	314	315
44	316	317	318	319	320
45	321	322	323	324	325
46	326	327	328	329	330
47	331	332	333	334	335
48	336	337	338	339	340
49	341	342	343	344	345
50	346	347	348	349	350
51	351	352	353	354	355
52	356	357	358	359	360
53	361	362	363	364	365
54	366	367	368	369	370
55	371	372	373	374	375
56	376	377	378	379	380
57	381	382	383	384	385
58	386	387	388	389	390
59	391	392	393	394	395
60	396	397	398	399	400
61	401	402	403	404	405
62	406	407	408	409	410
63	411	412	413	414	415
64	416	417	418	419	420
65	421	422	423	424	425
66	426	427	428	429	430
67	431	432	433	434	435
68	436	437	438	439	440
69	441	442	443	444	445
70	446	447	448	449	450
71	451	452	453	454	455
72	456	457	458	459	460
73	461	462	463	464	465
74	466	467	468	469	470
75	471	472	473	474	475
76	476	477	478	479	480
77	481	482	483	484	485
78	486	487	488	489	490
79	491	492	493	494	495
80	496	497	498	499	500
81	501	502	503	504	505
82	506	507	508	509	510
83	511	512	513	514	515
84	516	517	518	519	520
85	521	522	523	524	525
86	526	527	528	529	530
87	531	532	533	534	535
88	536	537	538	539	540
89	541	542	543	544	545
90	546	547	548	549	550
91	551	552	553	554	555
92	556	557	558	559	560
93	561	562	563	564	565
94	566	567	568	569	570
95	571	572	573	574	575
96	576	577	578	579	580
97	581	582	583	584	585
98	586	587	588	589	590
99	591	592	593	594	595
100	596	597	598	599	600
101	601	602	603	604	605
102	606	607	608	609	610
103	611	612	613	614	615
104	616	617	618	619	620
105	621	622	623	624	625
106	626	627	628	629	630
107	631	632	633	634	635
108	636	637	638	639	640
109	641	642	643	644	645
110	646	647	648	649	650
111	651	652	653	654	655
112	656	657	658	659	660
113	661	662	663	664	665
114	666	667	668	669	670
115	671	672	673	674	675
116	676	677	678	679	680
117	681	682	683	684	685
118	686	687	688	689	690
119	691	692	693	694	695
120	696	697	698	699	700
121	701	702	703	704	705
122	706	707	708	709	710
123	711	712	713	714	715
124	716	717	718	719	720
125	721	722	723	724	725
126	726	727	728	729	730
127	731	732	733	734	735
128	736	737	738	739	740
129	741	742	743	744	745
130	746	747	748	749	750
131	751	752	753	754	755
132	756	757	758	759	760
133	761	762	763	764	765
134	766	767	768	769	770
135	771	772	773	774	775
136	776	777	778	779	780
137	781	782	783	784	785
138	786	787	788	789	790
139	791	792	793	794	795
140	796	797	798	799	800
141	801	802	803	804	805
142	806	807	808	809	810
143	811	812	813	814	815
144	816	817	818	819	820
145	821	822	823	824	825
146	826	827	828	829	830
147	831	832	833	834	835
148	836	837	838	839	840
149	841	842	843	844	845
150	846	847	848	849	850
151	851	852	853	854	855
152	856	857	858	859	860
153	861	862	863	864	865
154	866	867	868	869	870
155	871	872	873	874	875
156	876	877	878	879	880
157	881	882	883	884	885
158	886	887	888	889	890
159	891	892	893	894	895
160	896	897	898	899	900
161	901	902	903	904	905
162	906	907	908	909	910
163	911	912	913	914	915
164	916	917	918	919	920
165	921	922	923	924	925
166	926	927	928	929	930
167	931	932	933	934	935
168	936	937	938	939	940
169	941	942	943	944	945
170	946	947	948	949	950
171	951	952	953	954	955
172	956	957	958	959	960
173	961	962	963	964	965
174	966	967	968	969	970
175	971	972	973	974	975
176	976	977	978	979	980
177	981	982	983	984	985
178	986	987	988	989	990
179	991	992	993	994	995
180	996	997	998	999	1000

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

Tabel
Jumlah Pejalan Kaki Hari Minggu Tiap Ruas Amatan

Kamis/19/07/2012					Kamis/24/01/2013
Waktu	Titik 1	Titik 2	Titik 3	Titik 4	Titik 5
Pukul 09.00 - 09.15	149	91	60	34	9
Pukul 09.16 - 09.30	153	94	61	35	8
Pukul 09.31 - 09.45	166	102	67	38	11
Pukul 09.46 - 10.00	177	109	71	41	12
Pukul 10.00 - 10.15	176	108	70	40	15
Pukul 10.16 - 10.30	145	89	58	33	10
Pukul 10.31 - 10.45	152	93	61	35	14
Pukul 10.46 - 11.00	164	101	66	38	15
Pukul 11.00 - 11.15	216	133	87	50	13
Pukul 11.16 - 11.30	228	140	91	52	12
Pukul 11.31 - 11.45	234	144	94	51	17
Pukul 11.46 - 12.00	232	142	93	53	18
Pukul 12.00 - 12.15	208	131	78	56	19
Pukul 12.16 - 12.30	248	152	99	54	14
Pukul 12.31 - 12.45	270	163	114	57	26
Pukul 12.46 - 13.00	240	148	96	55	21
Pukul 13.00 - 13.15	187	115	75	43	24
Pukul 13.16 - 13.30	196	120	78	45	16
Pukul 13.31 - 13.45	212	130	85	49	22
Pukul 13.46 - 14.00	220	135	88	51	18
Pukul 14.00 - 14.15	147	90	59	34	16
Pukul 14.16 - 14.30	153	94	61	35	23
Pukul 14.31 - 14.45	166	102	66	38	25
Pukul 14.46 - 15.00	172	106	69	40	19
Jumlah	4611	2832	1847	1057	397



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Kampus 1 : JL. BENDUNGAN SIGURA – GURA NO. 2 TELP (0341) 567154

Daftar Wawancara

Judul : Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang

Tujuan : Untuk Mengidentifikasi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang

A. PKL

Daftar Pertanyaan :

1. Sudah berapa anda berjualan ditempat ini?
2. Apa alasan anda berdagang pada tempat ini?
3. Jenis dagangan apa saja yang anda jual?
4. Sarana / alat apa yang digunakan pada saat menggelar dagangan?
5. Bagaimana cara anda berjualan?
6. Pada jam berapa saja ramai para pembeli / pengunjung?
7. Biasanya para pengunjung datang menggunakan apa?
8. Rata – rata berapa lama berjualan?
9. Mulai jam berapa berjualan dan tutup jam berapa?
10. Biasanya anda mengendarai apa menuju tempat berdagang?
11. Dimana anda memarkirkan kendaraan anda?

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Alamat: Jl. PO. BOX 107/121 KEMENTERIAN PERENCANAAN NASIONAL MALANG



Daftar Matriks

Judul :	Perencanaan Kawasan PRT dan Fasilitas Perumahan Kawasan Perumahan
Formasi dan Tujuan Kerja Pada Jalinan Perencanaan di dalam tahun Perencanaan	
Formasi dan Tujuan Kerja Pada Jalinan Perencanaan	
Tujuan :	1. Mengetahui dan memahami Perencanaan Kawasan PRT dan Fasilitas Perumahan
	2. Mengetahui dan memahami Perencanaan Kawasan PRT dan Fasilitas Perumahan
	3. Mengetahui dan memahami Perencanaan Kawasan PRT dan Fasilitas Perumahan

A. PRT

Daftar Pertanyaan :

1. Sebutkan beberapa aspek yang berkaitan dengan PRT.
2. Apa saja aspek yang berkaitan dengan PRT?
3. Jenis-jenis gangguan apa saja yang ada pada PRT?
4. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
5. Bagaimana cara anda mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
6. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
7. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
8. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
9. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
10. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?
11. Bagaimana cara mengatasi gangguan-gangguan tersebut?

B. Tukang Parkir

Daftar Pertanyaan :

1. Sejak kapan anda mengelola tempat parkir ini ?
2. Berapa luasan keseluruhan lahan parkir yang anda kelola ?
3. Dalam tiap harinya berapa maksimal pengguna parkir ?
4. Bagaimana dengan model parkir yang anda gunakan saat ini?
5. Apakah pernah ada keluhan dari pengguna parkir terkait dengan tempat parkir yang anda kelola, terutama dalam hal kenyamanan?

սոցիալական անվտանգության հարցերի վերաբերյալ:

2. Կրթության բնագավառում կիրառվող մեթոդների փոփոխությունը:
3. Բնակավայրի կառուցման և բնակավայրի կառուցման փոփոխությունը:
4. Ինքնակառավարման մարմինների կառուցումը:
5. Բնակավայրի կառուցման և բնակավայրի կառուցման փոփոխությունը:
6. Զբոսայգիների կառուցումը:

ՄԱՐԿԱՆԵՐ ԿԱՐԴՈՒ

Յ. ԼՍԿԱՆԵՐ ԿԱՐԴՈՒ



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

Kampus 1 : JL. BENDUNGAN SIGURA – GURA NO. 2 TELP (0341) 567154

KUISIONER

Pengisian Kuisisioner ini, bertujuan untuk membantu dalam Mengidentifikasi Pengaruh Karakter PKL dan Parkir Terhadap Karakter Pemanfaatan Trotoar Oleh Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang, sebagai bahan penelitian pengerjaan TUGAS AKHIR (SKRIPSI). Maka dari itu, dimohon kesediaan bapak/ibu, berkenan mengisi dan menjawab pertanyaan-pertanyaan yang ada di bawah ini. Terima kasih sebelumnya.

Data pokok

1. Nama :
2. Pekerjaan :
3. Alamat :

DAFTAR PERTANYAAN :

Pejalan Kaki :

1. Kemanakah tujuan anda ?
 - a. Pasar Besar
 - b. Mall
 - c. Pedagang Kaki Lima/Toko
 - d. Tempat Lainnya
2. Apakah motivasi anda melakukan perjalanan ?
 - a. Berbelanja
 - b. Jalan – jalan
 - c. Menuju tempat kerja/rumah
 - d. Kegiatan Lainnya.
3. Apakah anda merasa nyaman berjalan kaki di Jalan Pasar Besar ini?
 - a. Ya
 - b. Tidak

Jika Tidak, apakah faktor-faktor yang mempengaruhi ketidaknyamanan terdapat dibawah ini.

PILIH DAN URUTKAN YANG PALING MEMPENGARUHI KETIDAK NYAMANAN ANDA BERJALAN KAKI DI JALAN PASAR BESAR INI :

- a. Lebar Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- b. Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- c. Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- d. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)
 - PKL Tetap (seperti penjual buah, emas, pakaian, alat rumah tangga, dsb.)
 - PKL Keliling (seperti Penjual Makanan Bakso, Soto, dsb)
- e. Sarana yang digunakan PKL (Tikar, Kursi untuk makan) sehingga memakan tempat pada jalur pejalan kaki
- f. Waktu jual Pedagang Kaki Lima
- g. Tempat Jual
 - Pada jalur pejalan kaki
 - Pada luar jalur pejalan kaki (Jalan)
- h. Lebar Jalan
- i. Marka Jalan
- j. Rambu Jalan
- k. Parkir Kendaraan
- l. Halte (Pemberhentian angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang)

Jawaban :

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

Kampus 1 : JL. BENDUNGAN SIGURA – GURA NO. 2 TELP (0341) 567154

QUISIONER

Pengisian Quisioner ini, bertujuan untuk membantu dalam Identifikasi Pengaruh Kegiatan Ekonomi dan Transportasi Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian di Jalan Pasar Besar Kota Malang sebagai bahan penelitian pengerjaan TUGAS AKHIR (SKRIPSI). Maka dari itu, dimohon kesediaan bapak/ibu, berkenan mengisi dan menjawab pertanyaan-pertanyaan yang ada di bawah ini. Terima kasih sebelumnya.

Data pokok

- 1. Nama : *Randy*
- 2. Pekerjaan : *swasta*
- 3. Alamat : *Surojaya*

DAFTAR PERTANYAAN :

Pelalan Kaki :

1. Kemanakah tujuan anda ?
 - a. Pasar Besar
 - b. Mall
 - c. Pedagang Kaki Lima/Toko
 - d. Tempat Lainnya.
2. Apakah motivasi anda melakukan perjalanan ?
 - a. Berbelanja
 - b. Jalan – jalan
 - c. Menuju tempat kerja/rumah
 - d. Kegiatan Lainnya.
3. Apakah anda merasa nyaman berjalan kaki di Jalan Pasar Besar ini?
 - a. Ya
 - b. Tidak

Jika Tidak, apakah faktor-faktor yang mempengaruhi ketidaknyamanan terdapat dibawah ini.

PILIH DAN URUTKAN YANG PALING MEMPENGARUHI KETIDAK NYAMANAN ANDA BERJALAN KAKI DI JALAN PASAR BESAR INI :

- a. Lebar Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- b. Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- c. Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- d. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)
 - PKL Tetap (seperti penjual buah, emas, pakaian, alat rumah tangga, dsb.)
 - PKL Keliling (seperti Penjual Makanan Bakso, Soto, dsb)
- e. Sarana yang digunakan PKL (Tikar, Kursi untuk makan) sehingga memakan tempat pada jalur pejalan kaki
- f. Waktu jual Pedagang Kaki Lima
- g. Tempat Jual
 - Pada jalur pejalan kaki
 - Pada luar jalur pejalan kaki (Jalan)
- h. Lebar Jalan
- i. Marka Jalan
- j. Rambu Jalan
- k. Parkir Kendaraan
- l. Halte (Pemberhentian angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang)

Jawaban :

1	D
2	E
3	G
4	K
5	C
6	F
7	B

8	A
9	H
10	L
11	I
12	J
13	#
14	

- a. Lebar Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- b. Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- c. Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)
- d. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL)
 - PKL Tetap (seperti penjual buah, emas, pakaian, alat rumah tangga, dsb.)
 - PKL Keliling (seperti Penjual Makanan Bakso, Soto, dsb)
- e. Sarana yang digunakan PKL (Tikar, Kursi untuk makan) sehingga memakan tempat pada jalur pejalan kaki
- f. Waktu jual Pedagang Kaki Lima
- g. Tempat Jual
 - Pada jalur pejalan kaki
 - Pada luar jalur pejalan kaki (Jalan)
- h. Lebar Jalan
- i. Marka Jalan
- j. Rambu Jalan
- k. Parkir Kendaraan
- l. Halte (Pemberhentian angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang)

Jawaban :

1	A
2	E
3	C
4	d
5	F
6	g
7	H

8	I
9	J
10	K
11	I
12	L
13	F
14	E



Lampiran
Rekapitan Kuisioner Pejalan Kaki

Responden 1 - 20

Variabel	Responden																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A. Lebar Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1
B. Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
C. Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
D. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL) -PKL Tetap (seperti penjual buah, emas, pakaian, alat rumah tangga, dsb.) -PKL Keliling (seperti Penjual Makanan Bakso, Soto, dsb)	1		0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
E. Sarana yang digunakan PKL (Tikar, Kursi untuk makan) sehingga memakan tempat pada jalur pejalan kaki	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1
F. Waktu jual Pedagang Kaki Lima	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
G. Tempat Jual -Pada jalur pejalan kaki -Pada luar jalur pejalan kaki (Jalan)	1																			
H. Lebar Jalan	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
I. Marka Jalan	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J. Rambu Jalan	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
K. Parkir Kendaraan	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L. Halte (Pemberhentian angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang)	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1

Responden 21 - 40

Variabel	Responden																			
	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
A. Lebar Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0
B. Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C. Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Jalur Pedestrian)	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0
D. Adanya Kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL) - PKL Tetap (seperti penjual buah, emas, pakaian, alat rumah tangga, dsb.) - PKL Keliling (seperti Penjual Makanan Bakso, Soto, dsb)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
E. Sarana yang digunakan PKL (Tikar, Kursi untuk makan) sehingga memakan tempat pada jalur pejalan kaki	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
F. Waktu jual Pedagang Kaki Lima	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
G. Tempat Jual - Pada jalur pejalan kaki - Pada luar jalur pejalan kaki (Jalan)	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0
H. Lebar Jalan	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
I. Marka Jalan	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
J. Rambu Jalan	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
K. Parkir Kendaraan	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1
L. Halte (Pemberhentian angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang)	0	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-pura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : MORINA MANTIKA

NIM : 05.24.027

Judul Tugas Akhir :

**PENGARUH KARAKTER PKL DAN PARKIR TERHADAP PEMANFAATAN
TROTOAR OLEH PEJALAN KAKI (JALUR PEDESTRIAN JALAN PASAR
BESAR KOTA MALANG)**

Hari / Tanggal Seminar : Februari 2013

Dinyatakan : LAYAK / ~~TIDAK LAYAK~~

**Untuk tugas akhirnya dijadikan " BUKU HITAM" (Syarat Mengikuti Sidang
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :**

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Cele kele kyon

Pembimbing I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

Pembimbing II

(Endratno Budi Santosa, ST)



LEMBAR PERSEMBAHAN





Terima kasih buat Da'e n' Mama yang sudah sabar menunggu, berkorban, n' memberikan perhatian pada anak mu ini untuk menyelesaikan kuliah dalam waktu yang cukup lama. Mudah-mudahan ini semua bisa mengurangi beban da'e n' kapan mau pada orang2 yang bertanya " kapan morin lulus". ☺☺☺



buat semua dosen2, pembimbing, Penguji, n' staf planologi. makasih atas ilmunya selama ini, mudah-mudahan ilmu ini bisa bermanfaat untuk kedepannya. ☺



allah akbar...
Ya Allah engkau yang bisa membuat seperti sekarang ini, syukurku pada mu akhirnya engkau mendengarkan doa' q' selama ini. Lancarkan semuanya ya Allah.



Special q' Persembahkan semua ini untuk orang2 yang kucintai n' sayang, yang telah setia menemani n' Membantu q' selama ini.

Buat adik2 q tersayang, aba yayu n aba atto.
makasih buat semangatnya n doanya, akhirnya
kak bisa menyelesaikan ini semua walaupun
diselemp duluan ama aba yayu. ☺☺



Buat mas wiftn, agak puitis dikit. ☺☺

Makasih poollll udah bantuin q n temuin q
selama diwaling, saat q susah n senang
divegeti orang ini. makasih buat semangatz



yang mengelora. ☺☺

Tato siwe n tato mone, abii tua n tua

(alm.)makasih doanya selama ini, akhirnya



cucu mu akewe' E di ngorsi kuliah ku. ☺

ua osi, ua jann, ua sarah, n semua keluarga

besar yang ada dijakarta. Om Harris, bEJa,

bEbi Ti, om mawan, om iya, n bi Nur. Makasih

semua udah luangin waktu tangain kabar



kehidupan n kuliah morin selama dimalang.
maksit juga buat do'a n semangatnya. ☺

kak echa (grosotanasa) yang dah temalin kak
di malng, makasih ya sayang. ☺

Buat umak, kiki, wawan, nza, cempaka,
maksit dah terima q dikeluarga ini. ☺

semua Teman2 Plano 05 (love n all),
mudah2an kita bisa reunpul seperti dulu. Tq
buat kak tingkat n adik tingkat yang dah
bantn q selama di Plano. ☺

Teman2 kasan, miss ana (watafone) Tq miss
dah pinjamn fasilitasnya buat q, heheh..
Mb'baig yang dengan baik hati menemani n
membantu q buat mengurusi skripsi (makasih
dah nonton q truz ☺). sari, novi, mb'angkly,
santi, maya, mb'vina, putri, atma, maksit dah
temanin hari2 q di kasan. ☺