

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**KINERJA PELAYANAN  
JALAN GADANG BUMIAYU  
BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**



**Disusun Oleh :  
RICHARDUS GABRIEL KOFI  
NIM. 06.24.022**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2012**

3041

REPUBLIC OF INDIA  
MINISTRY OF DEFENCE  
OFFICE OF THE SECRETARY  
DEFENCE SECRETARIAT  
NEW DELHI

REF: 10/10/10  
SECRETARY DEFENSE  
NEW DELHI

REPUBLIC OF INDIA  
MINISTRY OF DEFENCE  
OFFICE OF THE SECRETARY  
DEFENSE SECRETARIAT  
NEW DELHI

(SECRET)  
10/10/10

**LEMBAR PENGESAHAN**

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

**Disusun Oleh :**

**Nama : RICHARDUS GABRIEL KOFI**

**NIM : 06.24.022**

**Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji Ujian Skripsi  
Strata satu (S1)  
Di**

**Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota  
( T. Planologi )**

**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 : Selasa, 14 Agustus 2012**

**Anggota Penguji**

**Penguji I**



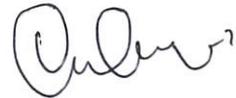
**(Maria C. Endarwati, ST, MIEUM)**

**Penguji II**



**(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)**

**Penguji III**



**(Fanita Cahyaning A, ST)**

**Menyetujui,**

**Pembimbing I**



**(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MT)**

**Pembimbing II**



**(Ika Damayanti, ST)**

**Mengetahui,**

**Dekan**

**Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Malang**

**(Ir. A. Agus Santosa, MT)**

**Ketua Jurusan**

**Teknik Planologi  
FTSP-ITN**



**(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)**



# **“The Performance of Road Services Gadang Bumiayu Based on Perception of The Driver”**

## **ABSTRACT**

One of the important and vital infrastructure is the roadway. The roadway is one of the transportation facilities that most widely used to support the economy and human daily activity. The roadway functions are to skip traffic on it quickly, safely and comfortably. However, sometimes the function of this road is not going well because of the delays that which results in congestion, thus making the trip becomes stunted and the lateness. This situation make the performance service of the road becomes greatly decreased. The basic objective of this research is to see the extent of the performance of road services of Gadang Bumiayu by the characteristic observation. The variables that will be a parameter to measure the performance of the service road are the road width, road shoulders, kerb streets, road median, the separation of directions, the current compositions, side street activities, driver behavior and roads equipments. These research will discuss the characteristics road of Gadang Bumiayu and the performance of Gadang Bumiayu road services based on the perception of the driver that can be measured through the level satisfaction and the level of driver importance against the road width, shoulder, kerb road, road median, the separation of direction, the current composition, side road activity, driver behavior and road equipment. The way to obtain these data through observations, questionnaires, interviews and documentation. To achieve the objectives, this study used *importance performance analysis* in assessing the performance of road services Gadang Bumiayu Based on perception of the driver. Results of analysis of the characteristics road of Gadang Bumiayu and the performance of road services Gadang Bumiayu which shows most of the elements of Gadang Bumiayu roads were not functioning optimally due to the high activity of this road side. Meanwhile the performance of road services Gadang Bumiayu based on the perception of the driver is in average condition, so it shows a poor service performance because it has not given the smoothness and comfort for the driver as he passed by there needs to be evaluation of performance improvement on the shoulder of the road, kerb roads and obstacle side.

Keywords : Performance of Road Services, Driver's Perception, *Importance Performance Analysis*

# **“Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi”**

## **ABSTRAKSI**

Salah satu infrastruktur yang penting dan vital adalah jalan raya. Jalan raya adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak digunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan manusia sehari - hari. Jalan raya berfungsi untuk melewati lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Namun, seringkali fungsi jalan ini tidak berjalan dengan baik karena adanya tundaan yang berakibat pada kemacetan, sehingga membuat perjalanan menjadi terhambat dan waktu tempuhnya semakin lama. Keadaan yang seperti ini membuat kinerja pelayanan jalan menjadi sangat menurun. Tujuan dasar dari penelitian ini adalah melihat sejauh mana kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu dengan memperhatikan karakteristiknya. Adapun variabel yang akan menjadi parameter mengukur kinerja pelayanan jalan ini adalah lebar jalan, bahu jalan, kerib jalan, median jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan perlengkapan jalan. Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai karakteristik Jalan Gadang Bumiayu dan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi yang dapat diukur melalui tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengemudi terhadap lebar jalan, bahu jalan, kerib jalan, median jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan perlengkapan jalan. Cara memperoleh data - data ini melalui hasil observasi, kuesioner, wawancara dan dokumentasi. Untuk mencapai tujuannya, penelitian ini menggunakan *importance performance analysis* dalam menilai kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu persepsi pengemudi. Hasil dari analisa berupa karakteristik Jalan Gadang Bumiayu yang menunjukkan sebagian besar elemen Jalan Gadang Bumiayu belum berfungsi secara maksimal akibat tingginya aktivitas samping jalan ini. Sedangkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi berada pada kondisi sedang, sehingga menunjukkan kinerja pelayanan yang kurang baik karena belum memberikan kelancaran dan kenyamanan bagi pengemudi saat melintas dengan perlu adanya evaluasi peningkatan kinerja pada bahu jalan, kerib jalan dan hambatan samping.

Kata - kata kunci: Kinerja Pelayanan Jalan, Persepsi Pengemudi, *Importance Performance Analysis*

## KATA PENGANTAR

Pertama - tama penulis panjatkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Kuasa karena atas limpahan rahmat, bimbingan dan petunjuk-Nyalah penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir (Skripsi) dengan judul *“Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi”*.

Dalam menyelesaikan tugas akhir (skripsi) ini banyak sekali tantangan dan hambatan yang dirasakan oleh penulis. Namun, semua itu dapat dihadapi dengan tekad, semangat dan kerja keras yang tinggi untuk semua pihak yang nantinya akan membaca tugas akhir (skripsi) ini, sehingga dapat mengetahui dengan jelas bagaimana kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi.

Dalam tugas akhir ini penulis ingin mengetahui kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi yang dapat diketahui melalui karakteristik jalan yang berupa lebar jalan, bahu jalan, kereb jalan, median jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan perlengkapan jalan. Pada kenyataannya jalan ini merupakan salah satu jalan alternatif yang banyak digunakan oleh masyarakat di bagian selatan Kota Malang. Adanya persoalan kemacetan yang tidak dapat terurai dan tingginya aktifitas lalu lintas karena keberadaan Pasar Induk Gadang (PIG) di jalan ini membuat penulis tertarik untuk mengukur bagaimana kinerja pelayanannya berdasarkan persepsi pengemudi. Karakteristik jalan yang telah disebutkan di atas akan menjadi pertimbangan dalam mengukur kinerja pelayanan jalan ini berdasarkan persepsi para pengemudi yang biasa melewati Jalan Gadang Bumiayu.

Penulis menyadari tidak sepenuhnya tugas akhir ini dapat selesai tanpa campur tangan, bimbingan, bantuan dan arahan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar - besarnya kepada:

1. Bapak Endratno Budi Santoso, ST yang telah bersedia memberikan arahan, masukan dan bimbingan awal dalam penyusunan proposal tugas akhir ini,
2. Bapak DR. Ir. Ibnu Sasongko, MT selaku dosen wali dan Ketua Jurusan Teknik Planologi,
3. Ibu Agustina Nurul Hidayati, MT selaku dosen pembimbing I,
4. Ibu Ika Damayanti, ST selaku dosen pembimbing II,
5. Teman - teman Jurusan Teknik Planologi yang telah banyak mendukung dalam proses pembelajaran dan penyelesaian tugas akhir ini,
6. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang baik secara langsung maupun tidak langsung memberikan banyak dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan penulisan tugas akhir ini.

Penulis menyadari dengan segala keterbatasan yang ada, tugas akhir (skripsi) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat menginginkan kritik dan saran dari semua pihak agar menjadi bahan masukan dalam penulisan karya ilmiah pada waktu yang akan datang. Akhir kata, semoga tugas akhir (skripsi) ini dapat bermanfaat bagi banyak pihak.

Malang, Agustus 2012



Penulis

## DAFTAR ISI

Halaman	
Abstraksi.....	i
Kata Pengantar .....	iii
Daftar Isi.....	v
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Peta.....	xiii

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	5
1.3.1 Tujuan.....	5
1.3.2 Sasaran.....	5
1.4 Kegunaan Penelitian.....	6
1.4.1 Kegunaan Praktis.....	6
1.4.2 Kegunaan Akademis.....	6
1.5 Ruang Lingkup Studi .....	6
1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi .....	7
1.5.2 Ruang Lingkup Materi .....	11

### BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka .....	12
2.1.1 Kinerja Pelayanan.....	12
2.1.2 Pengertian Jalan.....	13
2.1.3 Karakteristik Jalan.....	16

2.1.3.1	Geometri .....	17
2.1.3.2	Pemisahan Arah dan Komposisi Arus.....	20
2.1.3.3	Aktivitas Samping Jalan ("Hambatan Samping") .....	21
2.1.3.4	Perilaku Pengemudi.....	22
2.1.3.5	Ketersediaan Perlengkapan Jalan .....	24
2.1.4	Kinerja Pelayanan Jalan .....	25
2.1.5	Persepsi Masyarakat (Pengemudi) .....	26
2.2	Rumusan Variabel Penelitian.....	28

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1	Metode Pengumpulan Data .....	34
3.1.1	Tahapan Persiapan.....	34
3.1.2	Teknik Survei .....	35
3.2	Metode Analisis Data.....	39
3.2.1	Analisis Karakteristik Jalan.....	39
3.2.2	Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Berdasarkan Persepsi Pengemudi .	40
3.2.3	Kerangka Pikir.....	45
3.2.4	Kerangka Kerja.....	47

### **BAB IV GAMBARAN LOKASI DAN PERSEPSI PENGEMUDI**

4.1	Deskripsi Karakter dan Fungsi Jalan Gadang Bumiayu Kota Malang .....	49
4.2	Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu.....	51
4.2.1	Tipe Jalan Gadang Bumiayu .....	51
4.2.2	Lebar Jalur Lalu Lintas Jalan Gadang Bumiayu .....	51
4.2.3	Bahu Jalan Gadang Bumiayu .....	53
4.2.4	Kereb Jalan Gadang Bumiayu.....	53
4.2.5	Median Jalan Gadang Bumiayu .....	54
4.2.6	Alinyemen Jalan Gadang Bumiayu.....	55
4.2.7	Pemisahan Arah Jalan Gadang Bumiayu .....	56
4.2.8	Komposisi Arus Jalan Gadang Bumiayu.....	56

4.2.9	Aktivitas Samping (Hambatan Samping) Jalan Gadang Bumiayu ....	57
4.2.10	Perilaku Pengemudi di Jalan Gadang Bumiayu .....	58
4.2.11	Ketersediaan Perlengkapan Jalan Gadang Bumiayu .....	58
4.3	Persepsi Pengemudi Terhadap Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu...	59
4.3.1	Persepsi Pengendara Sepeda Motor .....	59
4.3.2	Persepsi Pengendara Kendaraan Ringan .....	60
4.3.3	Persepsi Pengendara Kendaraan Berat .....	61

## **BAB V ANALISA**

5.1	Analisis Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Standar Jalan Perkotaan.....	63
5.1.1	Lebar Jalur Lalu Lintas.....	64
5.1.2	Bahu.....	67
5.1.3	Kereb .....	69
5.1.4	Median.....	71
5.1.5	Pemisahan Arah.....	73
5.1.6	Komposisi Arus.....	73
5.1.7	Aktivitas Samping Jalan.....	74
5.1.8	Perilaku Pengemudi.....	76
5.1.9	Perlengkapan Jalan .....	76
5.2	Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi.....	79
5.2.1	Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Sepeda Motor .....	82
5.2.2	Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Kendaraan Ringan .....	83
5.2.3	Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Kendaraan Berat .....	84
5.2.4	Kajian Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu.....	85

5.2.5 Analisis Distribusi Atribut Kinerja Pelayanan Jalan .....	87
---	----

## **BAB VI PENUTUP**

6.1 Kesimpulan .....	92
6.1.1 Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu .....	93
6.1.2 Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi .....	93
6.2 Rekomendasi .....	94
6.2.1 Arahan Peningkatan Kinerja Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Kuadran IPA .....	94
6.2.2 Arahan Peningkatan Kinerja Jalan Gadang Bumiayu Menurut Pandangan Penulis .....	98

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Defenisi Penampang Melintang Jalan .....	19
Tabel 2.2	Klasifikasi Hambatan Samping Jalan Perkotaan.....	21
Tabel 2.3	Variabel Amatan Kinerja Pelayanan Jalan.....	31
Tabel 3.1	Jumlah Pengendara Kendaraan Bermotor .....	38
Tabel 3.2	Obyek Penelitian Berdasarkan Jenis dan Ukuran Kendaraan .....	42
Tabel 3.3	Item Pertanyaan Tingkat Kepuasan.....	43
Tabel 3.4	Item Pertanyaan Tingkat Kepentingan .....	43
Tabel 4.1	Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Sepeda Motor .....	60
Tabel 4.2	Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan .....	61
Tabel 4.3	Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat .....	62
Tabel 5.1	Parameter Analisis Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu.....	64
Tabel 5.2	Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Sepeda Motor .....	82
Tabel 5.3	Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Sepeda Motor.....	82
Tabel 5.4	Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan .....	83
Tabel 5.5	Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Ringan .....	83
Tabel 5.6	Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat .....	84
Tabel 5.7	Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Berat .....	85
Tabel 5.8	Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengemudi .....	85
Tabel 5.9	Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Bermotor..	86
Tabel 5.10	Hasil Analisa Kinerja Pelayanan Jalan.....	86

Tabel 5.11	Total Persentasi Rata-Rata Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Bermotor .....	88
Tabel 5.12	Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA ...	89
Tabel 6.1	Rumusan Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi.....	93
Tabel 6.2	Rekomendasi Atribut IPA .....	94
Tabel 6.3	Prioritas Pengembangan Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu.....	95

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Diagram Rumusan Variabel .....	30
Gambar 3.1	Gambar Pembagian Kuadran <i>Importance Performance Analysis</i> .	41
Gambar 3.2	Kerangka Pikir Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi .....	46
Gambar 3.3	Kerangka Kerja Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi .....	48
Gambar 4.1	Penampang Melintang Jalan Gadang Bumiayu.....	50
Gambar 4.2	Tipe Jalan Gadang Bumiayu.....	51
Gambar 4.3	Lebar Jalur Lalu Lintas Gadang Bumiayu.....	52
Gambar 4.4	Bahu Jalan Gadang Bumiayu.....	53
Gambar 4.5	Kereb Jalan Gadang Bumiayu .....	54
Gambar 4.6	Median Jalan Gadang Bumiayu.....	55
Gambar 4.7	Komposisi Arus Jalan Gadang Bumiayu.....	57
Gambar 4.8	Hambatan Samping Jalan Gadang Bumiayu .....	57
Gambar 4.9	Perilaku Pengemudi Jalan Gadang Bumiayu.....	58
Gambar 4.10	Perlengkapan Jalan Gadang Bumiayu .....	59
Gambar 4.11	Grafik Perbandingan Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Sepeda Motor .....	60
Gambar 4.12	Grafik Perbandingan Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan.....	61
Gambar 4.13	Grafik Perbandingan Tingkat kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat.....	62
Gambar 5.1	Lebar dan Kondisi Jalan .....	65
Gambar 5.2	Penggunaan Bahu Jalan .....	67
Gambar 5.3	Kereb Jalan .....	69
Gambar 5.4	Median Jalan.....	71
Gambar 5.5	Pemisahan Arah .....	73

Gambar 5.6	Komposisi Arus .....	73
Gambar 5.7	Aktivitas Samping Jalan .....	74
Gambar 5.8	Perilaku Pengemudi .....	76
Gambar 5.9	Perlengkapan Jalan .....	77
Gambar 5.10	Diagram Kuadran IPA .....	89

## DAFTAR PETA

Peta 1.1	Orientasi Lokasi Studi .....	8
Peta 1.2	Lokasi Studi .....	9
Peta 1.3	Tata Guna Lahan.....	10
Peta 5.1	Pengaruh Lebar Jalan.....	66
Peta 5.2	Pengaruh Bahu Jalan.....	68
Peta 5.3	Pengaruh Kereb Jalan .....	70
Peta 5.4	Pengaruh Median Jalan.....	72
Peta 5.5	Pengaruh Aktivitas Samping Jalan .....	75
Peta 5.6	Pengaruh Perlengkapan Jalan .....	78
Peta 6.1	Rekomendasi Prioritas I.....	97
Peta 6.2	Rekomendasi Studi Relokasi .....	99
Peta 6.3	Rekomendasi Studi Peningkatan Fungsi Jalan .....	101

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional<sup>1</sup>. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ini mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi dan energi. Oleh karena itu, pembangunan sektor ini menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya. Perkembangan suatu wilayah di Indonesia ditandai dengan adanya perubahan status wilayah itu, misalnya perubahan menjadi kota kecil, kota sedang dan kota besar. Perubahan status ini merupakan akibat dari adanya perubahan yang terjadi pada jumlah penduduk, kegiatan masyarakat, jenis pelayanan dan fungsi relatifnya terhadap perekonomian regional dan nasional. Perkembangan tersebut ditandai pula dengan semakin tingginya jumlah pergerakan atau peningkatan permintaan perjalanan.

Salah satu infrastruktur yang penting dan vital itu adalah jalan raya. Jalan raya adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak digunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan manusia sehari - hari. Jalan raya berfungsi untuk melewati lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Untuk kepentingan lalu lintas jalan masih dilengkapi lagi dengan lampu lalu lintas, sejumlah rambu dan marka jalan. Hal ini dilakukan karena jalan digunakan bersama - sama oleh banyak orang yang mudah menimbulkan hambatan atau kemacetan.

---

<sup>1</sup> <http://pustaka.ui.ac.id/dokumen/lihat/544.pdf> diakses tanggal 25 November 2011

Tundaan karena kemacetan lalu lintas merupakan satu ciri perangkutan darat, sementara penambahan (pelebaran dan pembangunan) jalan baru sulit dilakukan terus menerus karena keterbatasan ruang dan dana<sup>2</sup>. Transportasi darat merupakan sistem transportasi yang terbesar dan yang paling mendapat perhatian. Hal ini terutama disebabkan oleh aktivitas manusia pada umumnya dilakukan di darat, dimana sistem transportasi darat ini memerlukan prasarana jalan sebagai jalur penghubung sebagai penunjang perekonomian, perkembangan wilayah, perkembangan sosial dan perkembangan kebudayaan. Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan jarak antara satu daerah dengan daerah lainnya dirasakan menjadi lebih dekat. Selain itu, arus barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menjadi lebih lancar dan dapat menyebar lebih luas sehingga menunjang pemerataan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Ditinjau dari segi manfaatnya tersebut maka jalan raya sangat memerlukan pengembangan dan pengelolaan yang sungguh - sungguh agar selalu dapat melayani kebutuhan lalu lintas bagi masyarakat yang semakin meningkat.

Seiring perkembangan penduduk suatu kota maka bertambah pula tingkat kebutuhan masyarakat. Kebutuhan masyarakat yang sangat beragam akan memaksa kota tersebut untuk memenuhinya, sehingga munculah perencanaan baru yang mungkin akan menjawab kebutuhan - kebutuhan tersebut. Misalnya pembangunan permukiman untuk menjawab kebutuhan akan tempat tinggal, pembangunan pusat perbelanjaan untuk menjawab kebutuhan ekonomi, pembangunan sarana pendidikan untuk menjawab kebutuhan akan pendidikan dan masih banyak lagi pembangunan lain untuk menjawab setiap kebutuhan penduduk. Namun, dalam realisasinya pembangunan seperti yang telah disebutkan di atas tidak diimbangi dengan pembangunan jaringan jalan yang terintegrasi, justru sangat bergantung sepenuhnya pada jaringan jalan yang sudah ada dan terbatas itu. Dampak lain dari pembangunan permukiman adalah meningkatnya



---

<sup>2</sup> Suwardjoko Warpani. Merencanakan Sistem Perangkutan, Bandung 1990. Hal 36

mobilitas dan perjalanan harian penduduk serta pergerakan arus lalu lintas yang sudah pasti akan memberikan tekanan yang sangat berat terhadap sistem transportasi perkotaan. Pada akhirnya akan mengakibatkan tingginya tingkat kemacetan lalu lintas serta semakin lama dan melelahkannya waktu tempuh (*travel time*) perjalanan di beberapa ruas jalan. Ditambah lagi sistem perpajakan yang kurang efektif di pinggiran ruas jalan membuat semakin semrawutnya permasalahan kemacetan lalu lintas jalan raya. Pada intinya persoalan lalu lintas dalam kota dapat dipecah menjadi beberapa pokok persoalan seperti yang dituliskan *Bunchanan* (1963) ada 5 (lima) pokok persoalan lalu lintas dalam kota yaitu *warisan sistem jalan, daya hubung, lingkungan, lalu lalang pejalan dan kepentingan penggunaan tanah*<sup>3</sup>. Hal ini dapat berakibat pada berkurangnya kinerja jalan raya dalam memperlancar lalu lintas perkotaan.

Begitu juga halnya dengan Kota Malang dalam perkembangannya munculah berbagai permasalahan sebagai dampak dari pertumbuhan penduduknya. Kemacetan lalu lintas pada beberapa ruas jalan pada waktu - waktu tertentu dapat menjadi salah satu contoh nyata permasalahan transportasi Kota Malang. Pasar Induk (PIG) Gadang Kota Malang merupakan salah satu pusat perbelanjaan yang sangat diminati oleh masyarakat di bagian selatan Kota Malang. Aktivitas dari dan menuju Pasar Gadang pada tiap harinya sangatlah tinggi. Oleh karena aktivitas yang sangat tinggi itulah jalan raya di sekitar Pasar Gadang menjadi kurang efektif untuk dilalui. Selain itu pembangunan Terminal Hamid Rusdi terkesan tidak berfungsi karena beragam jalur angkutan lebih memilih mangkal di sekitar perempatan Gadang. Mulai mikrolet dalam kota, angkutan antarkota, hingga bus antarkota. Akibatnya, kemacetan terjadi karena arus kendaraan terganggu banyaknya angkutan yang *ngetem* di situ. Hal ini berakibat pada kapasitas jalan raya di sepanjang Jalan Gadang Bumiayu (jalan yang membelah pasar) menjadi sangat berkurang. Ditambah adanya hambatan samping berupa pejalan kaki,

---

<sup>3</sup> Suwardjoko Warpani. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung 1990. Hal 61

pedagang kaki lima dan sarana parkir yang menggunakan bahu jalan menambah semrawutnya lalu lintas di sekitarnya.

Dengan melihat permasalahan - permasalahan lalu lintas seperti yang telah dijelaskan maka perlu adanya suatu studi terhadap kinerja pelayanan infrastruktur dalam hal ini jalan raya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kinerja adalah (1) sesuatu yang dicapai; (2) prestasi yang diperlihatkan; (3) kemampuan kerja. Sedangkan pengertian pelayanan sendiri dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dinyatakan bahwa “pelayanan adalah suatu usaha untuk membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan orang lain. Kinerja pelayanan jalan tersebut dapat diukur berdasarkan karakteristik jalan dengan variabelnya adalah geometri jalan yang terdiri dari tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, ketersediaan kereb, bahu, median dan alinyemen jalan; pemisahan arah dan komposisi arus; aktifitas samping jalan (hambatan samping); perilaku pengemudi dan ketersediaan perlengkapan jalan. Semua variabel ini diharapkan dapat menjadi tolok ukur dalam menilai kinerja jalan raya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang timbulnya kemacetan lalu lintas di Jalan Gadang Bumiayu Kota Malang, maka pada badan jalan ini mempunyai tingkat kegiatan lalu lintas yang sangat padat. Tingginya kegiatan lalu lintas yang terjadi dapat menimbulkan dampak konflik lalu lintas yang tinggi pula. Konflik lalu lintas inilah yang dapat menimbulkan ketidaksamaan persepsi pengguna jalan, rendahnya tingkat keselamatan dan tingginya kecelakaan. Beban dan tingkat pelayanan yang rendah dari Jalan Gadang Bumiayu ini menyebabkan terjadinya kemacetan dan mengurangi tingkat aksesibilitas bagi pelaku perjalanan. Pada kondisi eksisting kinerja pelayanan jaringan jalan yang buruk ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu terjadinya pencampuran moda kendaraan dan pencampuran arus lalu lintas, banyaknya penggunaan badan jalan untuk tempat parkir dan berjualan serta terbatasnya kapasitas jalan pada ruas tertentu. Dari permasalahan - permasalahan yang muncul di atas maka penelitian ini diarahkan untuk mengukur

kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Adapun permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana karakteristik Jalan Gadang Bumiayu?
- b. Bagaimana kinerja pelayanan jaringan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Dalam melakukan sebuah penelitian penentuan tujuan dan sasaran sangat dibutuhkan. Pada sub bab ini akan berisi penjelasan tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini dan sasaran untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini.

#### **1.3.1 Tujuan**

Seperti yang telah dijelaskan inti permasalahan diadakannya penelitian ini adalah tidak berfungsinya Jalan Gadang Bumiayu sebagaimana mestinya karena terjadinya kemacetan, sehingga tujuan dari penelitian ini adalah:

- Mengetahui karakteristik Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan variabel yang ditetapkan, dan
- Mengetahui sejauh mana kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu dengan memperhatikan karakteristiknya.

#### **1.3.2 Sasaran**

Sasaran merupakan suatu bentuk penjabaran untuk mencapai tujuan. Adapun sasaran dalam penelitian ini adalah:

- a. Teridentifikasinya karakteristik Gadang Bumiayu.
- b. Teridentifikasinya kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi.

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

Tujuan dari kegunaan penelitian adalah menjelaskan tentang manfaat yang ingin dicapai oleh penulis dalam melakukan penelitian ini. Kegunaan penelitian ini terbagi menjadi 2 (dua) yaitu kegunaan praktis dan kegunaan akademis.

### **1.4.1 Kegunaan Praktis**

Kegunaan praktis merupakan manfaat dari penelitian ini yang diperuntukan bagi pemerintah sebagai pengelola infrastruktur perlu mengetahui permasalahan perkotaan, khususnya instansi yang terkait dengan pengelolaan jalan. Selain itu juga dapat bermanfaat bagi masyarakat khususnya masyarakat Kota Malang. Adapun kegunaan praktis itu antara lain:

- Bagi pemerintah sebagai masukan dalam pengambilan kebijakan pengembangan infrastruktur khususnya pengembangan infrastruktur jalan.
- Bagi masyarakat sebagai masukan informasi dan menambah wawasan tentang infrastruktur khususnya kinerja pelayanan infrastruktur jalan.

### **1.4.2 Kegunaan Akademis**

Kegunaan akademis merupakan manfaat dari penelitian ini yang diperuntukan bagi penulis dan kalangan akademisi yang membutuhkan. Adapun manfaat bagi peneliti dan kalangan akademisi adalah:

- Bagi penulis mengetahui kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu.
- Bagi kalangan akademisi sebagai referensi mengukur kinerja pelayanan jalan.

## **1.5 Ruang Lingkup Studi**

Pada ruang lingkup studi ini akan membahas tentang batasan-batasan yang akan digunakan pada penelitian ini. Tujuan dari pembahasan lingkup lokasi penelitian dan lingkup materi penelitian adalah untuk memberikan batasan - batasan yang jelas tentang lokasi dan materi yang akan menjadi fokus pembahasan pada penelitian ini. Ruang lingkup studi terdiri dari 2 (dua) bagian

yaitu lingkup lokasi dan lingkup materi. Lingkup lokasi sendiri akan membahas batasan wilayah studi dan alasan mengapa peneliti tertarik untuk memilih lokasi studi ini sebagai obyek penelitian. Sedangkan lingkup materi sendiri akan membahas batasan - batasan materi yang akan digunakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut.

### 1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi

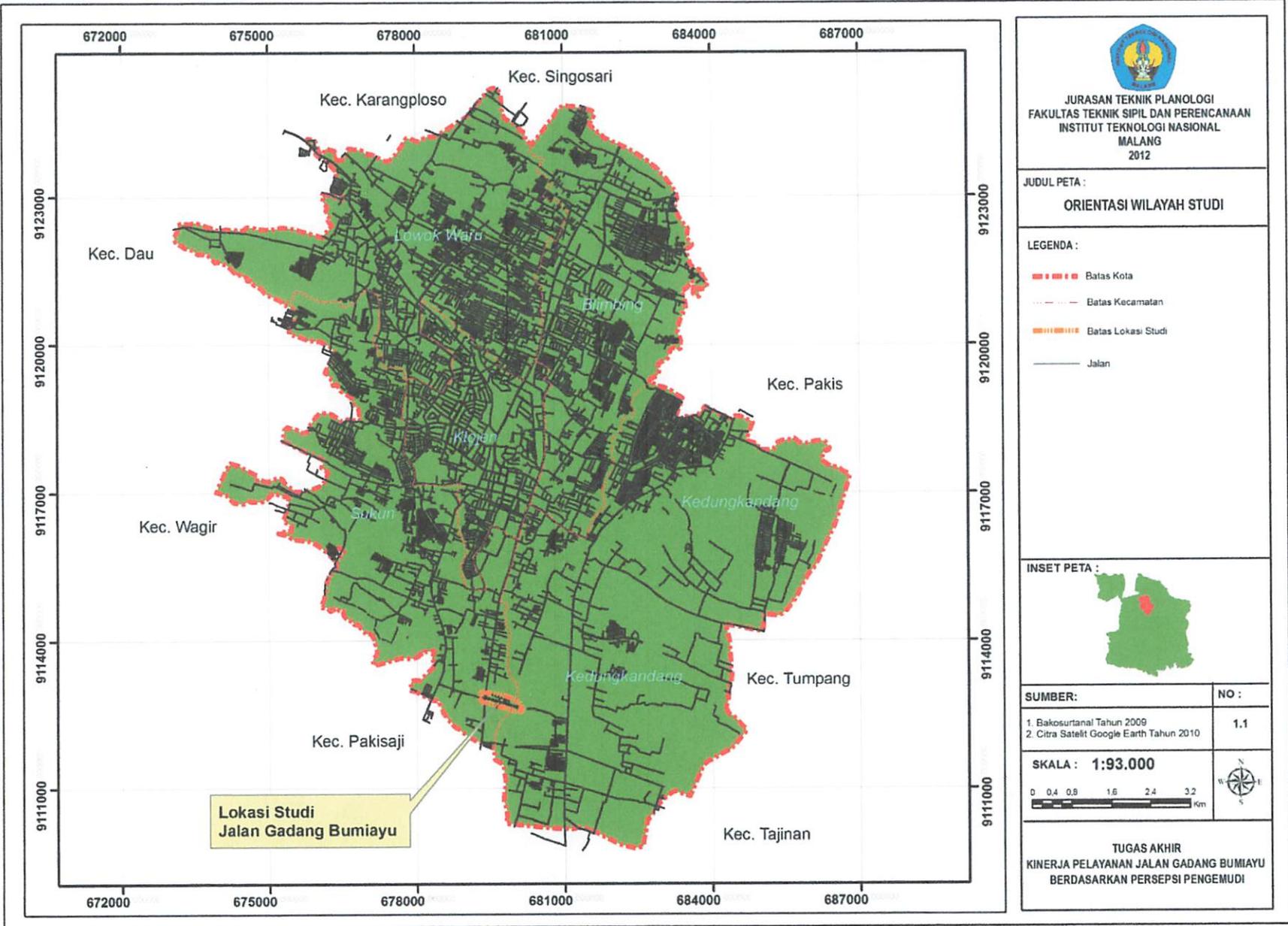
Dalam menentukan lokasi penelitian perlu adanya pertimbangan dalam pengambilan lokasi studi terkait dengan tujuan dan kondisi lokasi studi, sehingga dalam kelanjutannya nanti dapat memperlancar proses penelitian. Adapun pertimbangan peneliti mengambil lokasi penelitian di Jalan Gadang Bumiayu adalah:

- a. Jalan Gadang Bumiayu merupakan salah satu akses menuju tempat - tempat yang melayani kebutuhan publik seperti Pasar Induk Gadang, Terminal Hamid Rusdi dan kompleks perkantoran terpadu dan jalan ini mempunyai tingkat kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi.
- b. Kondisi tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi pada ruas Jalan Gadang Bumiayu ini berpotensi pada menurunnya tingkat kenyamanan di ruas jalan ini. Ditambah pola penggunaan lahan di sekitar jalan ini menimbulkan tarikan yang cukup besar sehingga menambah ketidaknyamanan para pengguna jalan ini.

Secara administrasi Jalan Gadang Bumiayu berada di Kecamatan Sukun dan Kecamatan Kedungkandang. Secara fisik batas Jalan Gadang Bumiayu adalah:

- a. Utara berbatasan dengan Jalan Raya Gadang dan Jalan Kyai H. Parseh,
- b. Selatan berbatasan dengan Jalan Raya Gadang dan Jalan Kyai H. Parseh,
- c. Timur berbatasan dengan Jalan Raya Arjasan,
- d. Barat berbatasan dengan Jalan Sasuit Tubun.

Tipologi Jalan Gadang Bumiayu adalah jalan 2 (dua) arah tak terbagi dan tata guna lahan yang mendominasi adalah tata guna lahan yang bersifat komersil (perdagangan dan jasa). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Peta 1.1 Orientasi Lokasi Studi, Peta 1.2 Lokasi Studi dan Peta 1.3 Tata Guna Lahan**



  
**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
**2012**

**JUDUL PETA :**  
**ORIENTASI WILAYAH STUDI**

**LEGENDA :**

- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Lokasi Studi
- Jalan

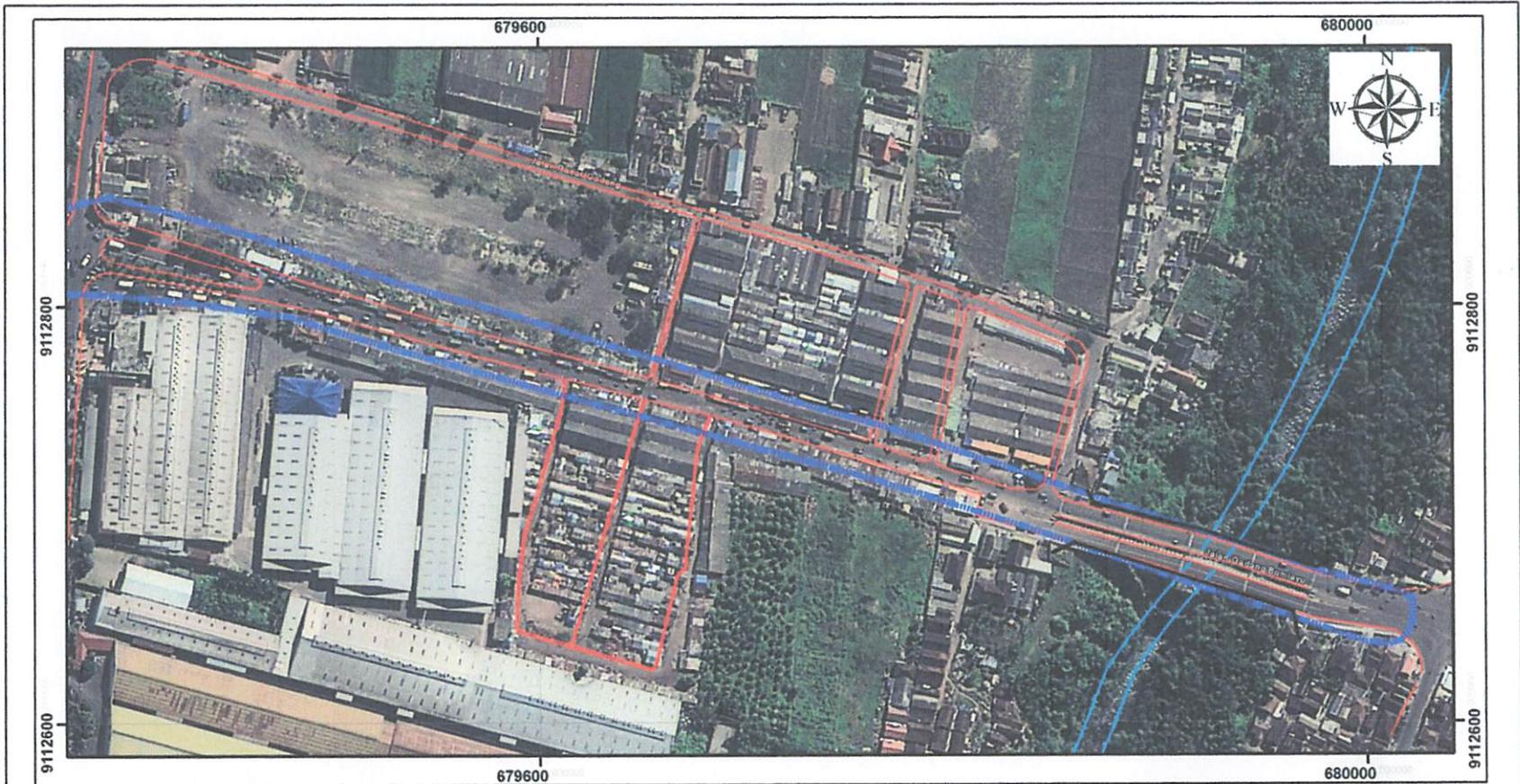


<b>SUMBER:</b>	<b>NO :</b>
1. Bacosuratanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	1.1

**SKALA : 1:93.000**



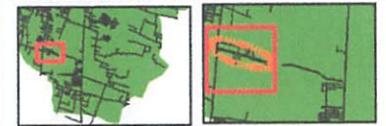

**TUGAS AKHIR**  
**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**



  
**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
**2012**

**JUDUL PETA:**  
**LOKASI STUDI**  
**JALAN GADANG BUMIAYU**

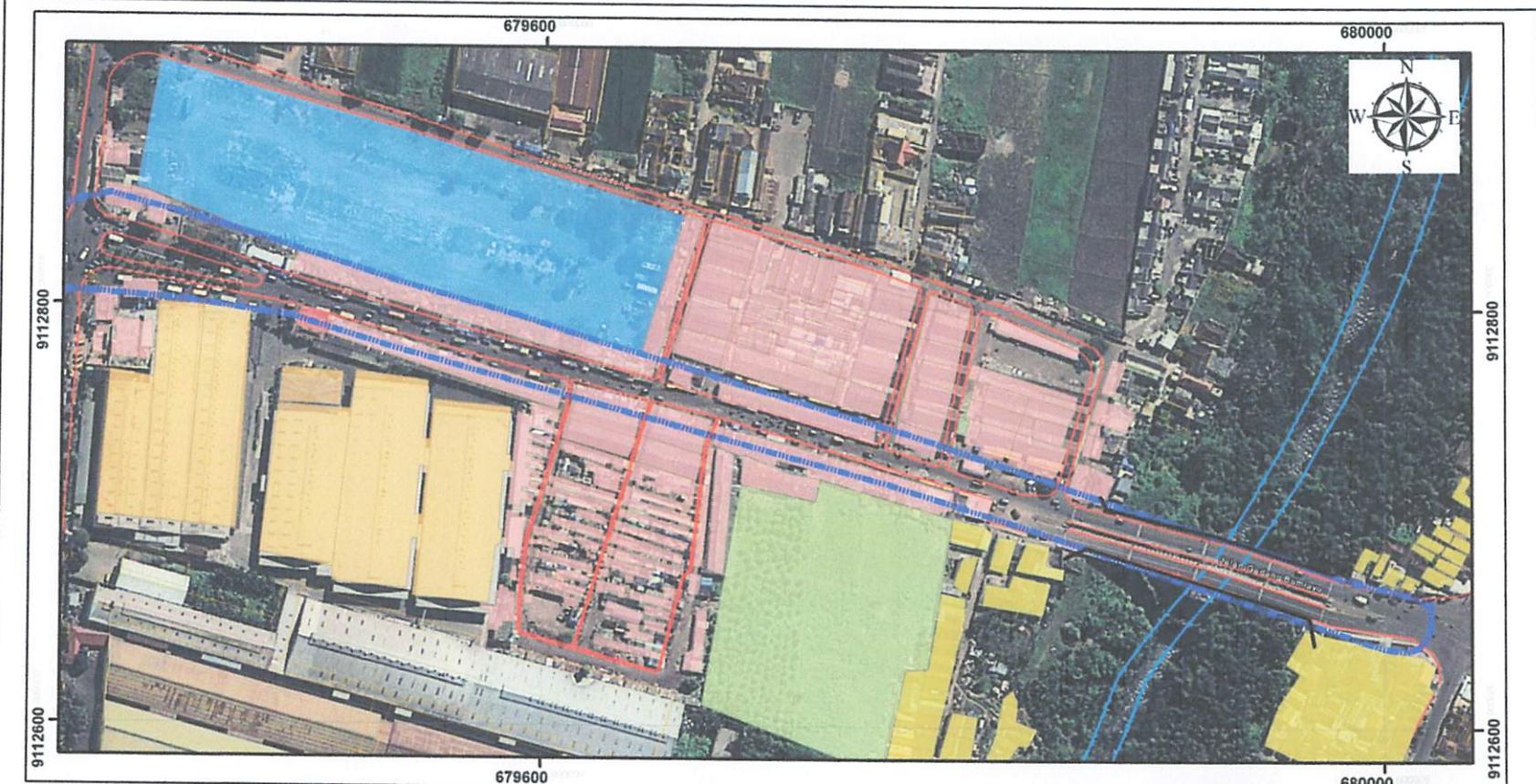
- LEGENDA:**
-  Jalan
  -  Jembatan
  -  Sungai
  -  Lokasi Studi



<b>SUMBER:</b>	<b>NO.</b>
1. Bakosurtanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	1.2

**SKALA:** 1:2.600

**TUGAS AKHIR**  
**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

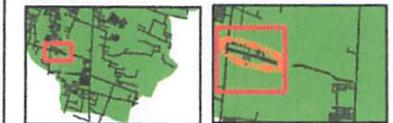


**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
**2012**

**JUDUL PETA:**  
  
**POLA TATA GUNA LAHAN**  
**KORIDOR JALAN GADANG BUMIAYU**

**LEGENDA:**

Jalan	Bekas Terminal Gadang
Kapling Bangunan	Kantor Dinas Pasar
Jembatan	Pabrik
Sungai	Lahan Kosong
Lokasi Studi	Perdagangan & Jasa
	Permukiman



<b>SUMBER:</b>	<b>NO.</b>
1. Bakosurtanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	1.3

**SKALA:** 1:2.600

**TUGAS AKHIR**  
**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### 1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ukuran kenyamanan bagi setiap individu sangatlah berbeda - beda dalam memaknai pelayanan yang diberikan oleh sebuah fasilitas. Dari pemaknaan yang berbeda - beda itu maka munculah keberagaman pengertian akan kenyamanan. Tujuan dari lingkup materi adalah untuk memperjelas pembahasan mengenai penelitian ini agar sesuai dengan tujuan dan sasaran penelitian yang telah dirumuskan. Adapun lingkup materi studi dari penelitian ini adalah:

- a. Mengidentifikasi karakteristik menurut MKJI 1997 Jalan Gadang Bumiayu, diantaranya:
  - Geometri jalan (berhubungan dengan tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb, bahu, median, dan alinyemen jalan).
  - Pemisahan arah dan komposisi arus (berhubungan dengan pemisahan arah lalu lintas dan komposisi lalu lintas).
  - Aktivitas samping jalan (berhubungan dengan pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan masuk keluar dari lahan di samping jalan).
  - Perilaku pengemudi (berhubungan perilaku pengemudi seperti ugal - ugalan dan tidak mematuhi rambu lalu lintas).
  - Ketersediaan perlengkapan jalan (berhubungan dengan keberadaan marka dan rambu jalan).
- b. Menganalisa kinerja pelayanan jalan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi. Dalam menganalisa kinerja pelayanan ini variabel yang digunakan merupakan atribut pertanyaan variabel yang dapat menunjukkan kinerja pelayanan jalan dengan metode yang digunakan adalah metode *Importance Performance Analysis (IPA)*.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Tinjauan pustaka merupakan kajian secara umum mengenai teori - teori yang akan menjadi dasar dalam penulisan penelitian. Kajian tersebut dapat berupa defenisi-defenisi yang diambil dari literatur - literatur yang berhubungan dengan tema penelitian. Selain berupa defenisi, kajian juga bisa berupa metode - metode yang dapat digunakan dalam menunjang penelitian. Tujuan dari tinjauan pustaka ini adalah untuk merumuskan permasalahan guna menghasilkan *output* dari suatu penelitian yang akan dijadikan tolak ukur dalam melakukan penelitian tersebut.

Dari penjelasan di atas maka pada tinjauan pustaka yang berhubungan dengan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu adalah melakukan studi pustaka yang berkaitan dengan kinerja pelayanan jalan dengan menggunakan metode yang telah ditetapkan.

##### **2.1.1 Kinerja Pelayanan**

Sebelum membahas lebih lanjut kajian tentang jalan maka perlu adanya pemahaman terhadap kinerja sesuai dengan judul penelitian Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi. Kinerja adalah istilah yang populer di dalam manajemen, yang mana istilah kinerja didefinisikan dengan istilah hasil kerja, prestasi kerja dan *performance*. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kinerja adalah (1) sesuatu yang dicapai; (2) prestasi yang diperlihatkan; (3) kemampuan kerja. Sementara itu pengertian kinerja menurut Sedarmayanti (2001:50) bahwa: “Kinerja merupakan terjemahan dari *performance* yang berarti prestasi kerja, pelaksanaan kerja, pencapaian kerja, unjuk kerja atau penampilan

kerja”<sup>4</sup>. Sedangkan pengertian pelayanan sendiri dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dinyatakan bahwa “pelayanan adalah suatu usaha untuk membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan orang lain. Sedangkan pengertian *service* dalam Oxford (2000) didefinisikan sebagai “*a system that provides something that the public needs, organized by the government or a private company*”<sup>5</sup>. Oleh karena itu, pelayanan berfungsi sebagai sebuah sistem yang menyediakan apa yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Dari penjelasan pengertian kinerja dan pelayanan di atas dapat disimpulkan bahwa kinerja pelayanan adalah **prestasi kerja atau pencapaian kerja yang dihasilkan dari usaha untuk membantu mempersiapkan apa yang diperlukan atau dibutuhkan orang lain atau publik dan biasanya merupakan tugas dari pemerintah atau perusahaan untuk menyelenggarakannya**. Dalam hubungannya dengan penelitian ini maka kinerja pelayanan jalan dapat berarti mengukur prestasi kerja atau pencapaian kerja dari Jalan Gadang Bumiayu sesuai dengan kebutuhan orang yang lewat di atasnya.

### 2.1.2 Pengertian Jalan

Seperti telah diketahui jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang paling banyak digunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan-kegiatan manusia sehari - hari. Jalan berfungsi untuk melewatkan lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Transportasi darat merupakan sistem transportasi yang terbesar dan yang paling mendapat perhatian. Hal ini terutama disebabkan oleh aktivitas manusia pada umumnya dilakukan di darat, dimana sistem transportasi darat ini memerlukan prasarana jalan sebagai jalur penghubung sebagai penunjang perekonomian, perkembangan wilayah, perkembangan sosial dan perkembangan kebudayaan.

---

<sup>4</sup> <http://sambasalim.com/manajemen/konsep-kinerja.html> diakses Tanggal 30 September 2011

<sup>5</sup> <http://www.pkailan.com/pdf/standar%20pelayanan%20publik.pdf> diakses Tanggal 2 Oktober 2011

Ada beberapa pengertian yang dapat dipahami tentang jalan, antara lain dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan, dikatakan bahwa jalan adalah sebidang lahan prasarana perhubungan darat, baik dengan konstruksi tertentu maupun tidak, yang digunakan untuk kepentingan pergerakan kendaraan, pejalan kaki dan/atau hewan; bagian - bagian jalan meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan.

Menurut UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, jalan perkotaan merupakan segmen jalan yang mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus sepanjang seluruh atau hampir seluruh jalan, minimum pada satu sisi jalan, apakah berupa perkembangan lahan atau bukan. Termasuk jalan di atau dekat pusat perkotaan dengan penduduk lebih dari 100.000, maupun jalan di daerah perkotaan dengan penduduk kurang dari 100.000 dengan perkembangan samping jalan yang permanen dan menerus.

Dari beberapa pengertian jalan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa jalan adalah sebidang lahan prasarana perhubungan darat baik dengan konstruksi tertentu maupun tidak yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas seperti pergerakan kendaraan, pejalan kaki dan/atau hewan yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air yang mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus dan terdiri dari daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan. Dari kesimpulan pengertian tentang jalan terlihat jelas bahwa jalan memainkan peranan yang sangat penting dalam perkembangan suatu wilayah. Perkembangan itu dapat terlihat pada aspek - aspek

kehidupan seperti aspek ekonomi, aspek sosial, aspek politik dan aspek pentaan ruang.

Dalam pelaksanaannya jalan diatur dalam berbagai kelas sesuai dengan daya dukungnya untuk memudahkan dalam perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan. Adapun kelas jalan tersebut adalah<sup>6</sup>:

- Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton;
- Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan, dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat diizinkan 10 ton;
- Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan, dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;
- Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan, dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter dan muatan sumbu terberat diizinkan 8 ton;
- Jalan kelas III C, yaitu jalan lokasi yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan, dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan sumbu terberat diizinkan 8 ton.



<sup>6</sup> Suwardjoko P. Warpani. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung 2002 Hal. 85

Selain itu, menurut fungsinya jalan dapat dipilah - pilah menjadi:

- Arteri primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan, atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
- Arteri sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu lainnya, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- Kolektor primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua lainnya, atau kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
- Kolektor sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan antara pusat jenjang kedua, atau antara pusat jenjang kedua dengan ketiga.
- Lokal primer, yaitu jalan yang menghubungkan persil dengan kota pada semua jenjang.
- Lokal sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan permukiman dengan semua kawasan sekunder.

### **2.1.3 Karakteristik Jalan**

Dalam menentukan kinerja sebuah jalan maka perlu diketahui karakteristik jalan tersebut. Karakteristik utama jalan yang akan mempengaruhi kapasitas dan kinerja jalan jika dibebani lalu lintas. Setiap titik pada jalan tertentu dimana terdapat perubahan penting dalam rencana geometrik, karakteristik arus lalu lintas atau aktivitas samping jalan menjadi batas segmen jalan.

Adapun karakteristik jalan menurut Manual Kapasitas Jalan di Indonesia (MKJI) Tahun 1997 dapat terlihat pada penjelasan berikut.

### 2.1.3.1 Geometri

1. Tipe jalan: Berbagai tipe jalan akan menunjukkan kinerja berbeda pada pembebanan lalu lintas tertentu; misalnya jalan terbagi dan tak terbagi; jalan satu arah.
2. Lebar jalur lalu lintas: Kecepatan arus bebas dan kapasitas meningkat dengan penambahan lebar jalur lalu lintas.
3. Bahu: Jalan perkotaan tanpa kereb pada umumnya mempunyai bahu pada kedua sisi jalur lalu lintasnya. Lebar dan kondisi permukaannya mempengaruhi penggunaan bahu, berupa penambahan kapasitas dan kecepatan pada arus tertentu, akibat penambahan lebar bahu terutama karena pengurangan hambatan samping yang disebabkan kejadian di sisi jalan seperti kendaraan angkutan umum berhenti, pejalan kaki dan sebagainya.
4. Kereb: Kereb sebagai batas antara jalur lalu lintas dan trotoar berpengaruh terhadap dampak hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan. Kapasitas jalan bertambah dengan kereb lebih kecil dari jalan dengan bahu. Selanjutnya kapasitas berkurang jika terdapat penghalang tetap dekat tepi jalur lalu lintas, tergantung apakah jalan mempunyai kereb atau bahu.
5. Median: Daerah yang memisahkan arus lalu lintas pada segmen jalan. Median yang direncanakan dengan baik untuk meningkatkan kapasitas.
6. Alinyemen jalan: Lengkung horisontal dengan jari - jari kecil mengurangi kecepatan arus bebas. Tanjakan yang curam juga mengurangi kecepatan arus bebas. Karena secara umum kecepatan arus bebas di daerah perkotaan adalah rendah maka pengaruh ini diabaikan.
7. Jalan dua lajur dua arah: Tipe jalan ini meliputi semua jalan perkotaan dua lajur dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih kecil dari dan sama dengan 10,5 meter. Untuk jalan dua arah yang lebih lebar dari 11 meter selama beroperasi pada kondisi arus tinggi sebaiknya diamati sebagai dasar pemilihan prosedur perhitungan jalan perkotaan dua lajur atau

empat lajur tak terbagi. Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:

- a) Lebar jalur lalu lintas 7 (tujuh) meter
  - b) Lebar bahu efektif paling sedikit 2 meter pada setiap sisi
  - c) Tidak ada median
  - d) Pemisahan arah lalu lintas 50 - 50
  - e) Hambatan samping rendah
  - f) Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta
  - g) Tipe alinyemen datar.
8. Jalan empat lajur dua arah: Tipe jalan ini meliputi semua jalan dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih dari 10,5 meter dan kurang dari 16,0 meter. Jalan tipe ini dapat terbagi menjadi:
- a) Jalan empat lajur terbagi, kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:
    - ✓ Lebar lajur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 14,0 m)
    - ✓ Kereb (tanpa bahu)
    - ✓ Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar  $\geq 2$  m
    - ✓ Median
    - ✓ Pemisahan arah lalu lintas 50 - 50
    - ✓ Hambatan samping rendah
    - ✓ Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta
    - ✓ Tipe alinyemen datar.
  - b) Jalan empat lajur tak terbagi, kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:
    - ✓ Lebar lajur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 14,0 m)
    - ✓ Kereb (tanpa bahu)
    - ✓ Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar  $\geq 2$  m
    - ✓ Tidak ada median
    - ✓ Pemisahan arah lalu lintas 50 - 50
    - ✓ Hambatan samping rendah
    - ✓ Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta

- ✓ Tipe alinyemen datar.
9. Jalan enam lajur dua arah terbagi: Tipe jalan ini meliputi semua jalan dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih dari 18 meter dan kurang dari 24 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:
- Lebar lajur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 21,0 m)
  - Kereb (tanpa bahu)
  - Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar  $\geq 2$  m
  - Median
  - Pemisahan arah lalu lintas 50 - 50
  - Hambatan samping rendah
  - Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta
  - Tipe alinyemen datar.
10. Jalan satu arah: Tipe jalan ini meliputi semua jalan satu arah dengan lebar jalur lalu lintas dari 5,0 meter sampai dengan 10,5 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini dari mana kecepatan arus bebas dasar dan kapasitas ditentukan didefinisikan sebagai berikut:
- Lebar jalur lalu lintas 7 meter
  - Lebar bahu efektif paling sedikit 2 meter pada setiap sisi
  - Tidak ada median
  - Hambatan samping rendah
  - Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta
  - Tipe alinyemen datar.

Dari penjelasan di atas dapat ditabelkan sebagai berikut.

**Tabel 2.1 Defenisi Penampang Melintang Jalan**

Tipe Jalan/ Kode	Lebar Jalan (m)	Bahu/ Kereb	Lebar Bahu (m)		Jarak Kereb - Penghalang (m)	Lebar Median (m)
			Luar	Dalam		
2/2 UD 6,0	6,0	Bahu	1,50			
		Kereb			2,00	
2/2 UD 7,0	7,0	Bahu	1,50			
		Kereb			2,00	
2/2 UD 10,0	10,0	Bahu	1,50			
		Kereb			2,00	
4/2 UD 12,0	12,0	Bahu	1,50			
		Kereb			2,00	
4/2 UD 14,0	14,0	Bahu	1,50			

Tipe Jalan/ Kode	Lebar Jalan (m)	Bahu/ Kereb	Lebar Bahu (m)		Jarak Kereb - Penghalang (m)	Lebar Median (m)
			Luar	Dalam		
		Kereb			2,00	
4/2 D 12,0	12,0	Bahu	1,50	0,50		2,00
		Kereb			2,00	2,00
4/2 D 14,0	14,0	Bahu	1,50	0,50		2,00
		Kereb			2,00	2,00
6/2 D 18,0	18,0	Bahu	1,50	0,50		2,00
		Kereb			2,00	2,00
6/2 D 21,0	21,0	Bahu	1,50	0,50		2,00
		Kereb			2,00	2,00

Sumber: MKJI 1997

Dari uraian tentang geometri jalan di atas dapat ditarik kesimpulan “geometri jalan merupakan salah satu komponen penting dalam mengetahui karakteristik sebuah jalan yang terdiri dari tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb, bahu, median dan alinyemen jalan”.

### 2.1.3.2 Pemisahan Arah dan Komposisi Arus

- a. Pemisahan arah lalu lintas: Kapasitas jalan 2 (dua) arah paling tinggi pada pemisahan arah 50 - 50, yaitu jika arus pada kedua arah adalah sama pada periode waktu yang dianalisa (umumnya satu jam).
- b. Komposisi lalu lintas: Komposisi lalu lintas mempengaruhi hubungan kecepatan arus jika arus dan kapasitas dinyatakan dalam kendaraan/jam, yaitu tergantung pada rasio sepeda motor atau kendaraan berat dalam arus lalu lintas. Jika arus dan kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp), maka kecepatan kendaraan ringan dan kapasitas (smp/jam) tidak dipengaruhi oleh komposisi lalu lintas.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan “komposisi arus sangat berpengaruh terhadap kecepatan arus lalu lintas dimana pada jalan tertentu mempunyai komposisi lalu lintas yang bervariasi antara kendaraan berat, kendaraan ringan, sepeda motor dan kendaraan tidak bermotor maka jalan tersebut mempunyai kecepatan arus lalu lintas dan kapasitas yang kurang. Hal ini berdampak pada pemisahan arah arus lintas yang harus membagi 2 (dua) sama rata sehingga tidak mengurangi kecepatan dan kapasitas jalan tersebut”.

### 2.1.3.3 Aktivitas Samping Jalan ("Hambatan Samping")

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan, seperti pejalan kaki, kendaraan umum/kendaraan lain berhenti, kendaraan masuk/keluar sisi jalan dan kendaraan lambat. Banyak aktivitas samping jalan di Indonesia sering menimbulkan konflik, kadang - kadang besar pengaruhnya terhadap arus lalu lintas. Oleh karena itu pengaruh konflik ini ("hambatan samping") mempunyai perhatian utama jika dibandingkan dengan negara barat. Hambatan samping yang terutama berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah:

- Pejalan kaki;
- Angkutan umum dan kendaraan lain berhenti;
- Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda);
- Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan.

Untuk menyederhanakan peranannya dalam prosedur perhitungan, tingkat hambatan samping telah dikelompokkan dalam 5 (lima) kelas dari sangat rendah sampai sangat tinggi sebagai fungsi dari frekwensi kejadian hambatan samping sepanjang segmen jalan yang diamati. Foto khusus juga ditunjukkan dalam proses perhitungan untuk memudahkan pemilihan kelas hambatan samping yang digunakan dalam analisa. Untuk lebih mengetahui tentang klasifikasi hambatan samping di jalan perkotaan dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 2.2 Klasifikasi Hambatan Samping Jalan Perkotaan**

Kelas Hambatan Samping (SFC)	Kode	Jumlah gangguan per 200 meter per jam (dua arah)	Kondisi Khusus
Sangat rendah	VL	<100	Daerah permukiman; jalan samping tersedia.
Rendah	L	100 – 299	Daerah permukiman; beberapa angkutan umum dsb.
Sedang	M	300 – 499	Daerah industri; beberapa toko sisi jalan.
Tinggi	H	500 – 899	Daerah komersial aktivitas sisi jalan tinggi.
Sangat tinggi	HL	> 900	Daerah komersial aktivitas pasar sisi jalan.

Sumber: MKJI 1997

Dari penjelasan tersebut di atas dapat diambil kesimpulan “aktivitas samping jalan merupakan salah satu aspek penting karakteristik jalan yaitu dimana jalan yang aktivitas sampingnya tinggi maka karakteristik jalan seperti ini memiliki

kinerja pelayanannya yang dapat dikategorikan buruk begitupun sebaliknya jalan yang mempunyai karakteristik aktivitas sampingnya rendah maka kinerja pelayanannya dapat dikategorikan baik”.

#### 2.1.3.4 Perilaku Pengemudi

Perilaku pengemudi merupakan salah satu faktor dalam mengukur kinerja pelayanan suatu jalan. Ukuran Indonesia yang beranekaragam dan tingkat perkembangan daerah perkotaan menunjukkan bahwa perilaku pengemudi sangat beranekaragam. Adapun kategori perilaku setiap pengemudi menurut Hobbs (1995) adalah<sup>7</sup>:

- a. *Safe* (S, aman): sangat sedikit kecelakaan, memakai sinyal dengan baik, tidak melaksanakan gerakan yang tidak umum. Frekuensi menyalip sama dengan frekuensi menyiap.
- b. *Dissociated active* (DA, aktif terpisah): banyak mendapat kecelakaan dan gerakannya berbahaya, mengemudi dengan cara seenaknya, sedikit memberi sinyal dan jarang melihat kaca spion. Tersalip lebih sering dari pada menyalip.
- c. *Dissociated passive* (DP, pasif terpisah): kesadaran rendah, mengemudi di daerah median, dan dengan hanya sedikit penyesuaian dengan kondisi sekitar. Tersalip lebih jarang dibanding menyalip.
- d. *Injudicious* (I, kemampuan menilai kurang): estimasi jarak tidak baik, dan gerakannya tidak umum, terlalu sering melihat kaca spion, dan sering hampir mendapat kecelakaan. Gerakan menyalip tidak baik.

Selain itu juga, adapun faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku seorang pengemudi dalam melakukan perjalanan adalah<sup>8</sup>:



<sup>7</sup> Yohannes Lulie, John Tri Hatmoko. Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi. Jurnal Teknik Sipil Universitas Atma Jaya, Yogyakarta 2005 Hal. 62

<sup>8</sup> Alik Ansyori Alamsyah. Rekayasa Lalu Lintas, Malang 2005 Hal. 15

- a. **Motivasi:** motivasi merupakan faktor penting dalam penentuan aktivitas manusia. Untuk perjalanan tertentu, seorang pemakai jalan pada umumnya mempunyai obyek pandangan yang mempengaruhi perilakunya. Karakteristik mengemudi sebuah keluarga yang berkendaraan di luar kota akan berbeda dengan seorang pengusaha yang terperangkap dalam kemacetan dan terlambat mengikuti pertemuan penting; seorang pejalan kaki yang berjalan-jalan untuk keperluan belanja akan berbeda dengan pegawai wanita yang bergegas menuju pemberhentian bis terdekat. Karakteristik-karakteristik yang ditimbulkan oleh motivasi yang berbeda tersebut perlu dipertimbangkan secara rinci agar semua jenis perjalanan terasa aman dan nyaman.
- b. **Pengaruh lingkungan:** faktor lingkungan berkaitan dengan motivasi perjalanan. Pergerakan perjalanan atau lalu lintas yang lancar dan teratur, baik dengan berjalan kaki atau berkendaraan, merupakan angan - angan terbaik untuk melakukan perjalanan. Pada jam puncak, yaitu pada saat lalu lintas tidak dapat berjalan lancar dan terjadi kelambatan yang signifikan menyebabkan lalu lintas berubah ke rute alternatif yang biasanya direncanakan untuk karakter dan tujuan berbeda. Seringkali rute alternatif melalui daerah permukiman yang dapat menyebabkan gangguan dan bahaya terhadap kehidupan warga setempat. Namun demikian, arus lalu lintas itu sendiri mempunyai pengaruh terbesar terhadap perilaku pemakai jalan. Studi lalu lintas membantu perencanaan untuk mempelajari interaksi problema-problema tersebut dan kebutuhan situasi-situasi lalu lintas yang berbeda. Pembatasan kebisingan, gas buang dan populasi udara melalui peraturan merupakan tahap lanjut dalam perbaikan lingkungan secara menyeluruh.
- c. **Pendidikan:** hasil yang nyata dan penting dari program pendidikan yang baik telah banyak dikurangi; sementara baik dan buruk dapat dipelajari dengan fasilitas yang sama, sangat sulit untuk menghilangkan perilaku yang buruk. Berbagai kegagalan di dalam pemakaian fasilitas perjalanan dan penyebab kecelakaan dapat dikaitkan dengan ketidak mengertian atas

situasi. Media cetak, radio dan televisi dapat meningkatkan respon individu dan masyarakat terhadap kebutuhan pemakai jalan segala umur dan mendorong sikap sosial yang lebih bertanggung jawab. Pada tingkat yang detail, instruksi pemakaian jalan diperlukan pada semua tingkat, tidak hanya dalam segi pendidikan, tetapi juga pada lingkungan kerja dan aktivitas sosial.

Dari berbagai penjelasan di atas dapat disimpulkan perilaku pengemudi pada umumnya dikategorikan dalam beberapa karakter pengemudi yaitu “pengemudi yang selalu berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang kurang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang tidak berhati - hati dalam mengemudi. Karakter pengemudi tersebut dapat dipengaruhi oleh faktor motivasi dalam mengemudi, faktor pengaruh lingkungan di sekitar jalan seperti kemacetan dan faktor pendidikan yang berkaitan dengan informasi tentang hasil - hasil penelitian tentang perjalanan”.

#### **2.1.3.5 Ketersediaan Perlengkapan Jalan**

Marka dan rambu jalan merupakan salah satu aspek yang tidak dapat dilupakan dalam melihat karakteristik tingkat pelayanan suatu jalan. Marka dan rambu merupakan bagian dari perlengkapan jalan yang membantu kelancaran mobilitas lalu lintas.

Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan, jalan dilengkapi dengan rambu - rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan alat pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan luar jalan (UU. No. 14 Th 1992)<sup>9</sup>. Oleh karena itu perlengkapan jalan seperti marka dan rambu jalan sangat



<sup>9</sup> Swardjoko P. Warpani. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung 2002 Hal. 8

membantu para pengguna jalan saat melintas di jalan sehingga tidak menimbulkan hal yang membahayakan seperti kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan karakteristik jalan di atas maka dapat ditarik kesimpulan karakteristik suatu jalan dapat dilihat dari aspek sebagai berikut:

- Geometri jalan (berhubungan dengan tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb, bahu, median, dan alinyemen jalan).
- Pemisahan arah dan komposisi arus (berhubungan dengan pemisahan arah lalu lintas dan komposisi lalu lintas).
- Aktivitas samping jalan (berhubungan dengan pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan masuk keluar dari lahan di samping jalan).
- Perilaku pengemudi (berhubungan perilaku pengemudi pengemudi yang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang kurang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang tidak berhati - hati dalam mengemudi).
- Ketersediaan perlengkapan jalan (berhubungan dengan kondisi dan keberadaan marka dan rambu jalan).

#### **2.1.4 Kinerja Pelayanan Jalan**

Kinerja pelayanan jalan adalah prestasi kerja atau pencapaian kerja yang dihasilkan oleh jalan dalam upaya untuk memperlancar pergerakan barang dan jasa. Kinerja pelayanan jalan dapat diukur dari seberapa lancarnya lalu lintas yang terjadi di jalan tersebut. Apabila kondisi lalu lintas di jalan tersebut cukup lancar dan tidak terjadi kemacetan yang berarti maka dapat dikatakan bahwa jalan tersebut memiliki kinerja yang baik.

Menurut *Guide to Traffic Engineering Practice Part I*, Austroads 1988 kinerja arus lalu lintas dan kapasitas jalan dipengaruhi oleh kondisi fisik jalan, seperti<sup>10</sup>:

- a) Lebar jalur jalan;
- b) Alinyemen vertikal dan horisontal jalan;
- c) Rancang geometrik jalan;
- d) Kondisi dan jenis perkerasan jalan;
- e) Lebar dan banyaknya lajur;
- f) Gradient;
- g) Jarak pandang;
- h) Frekuensi dan bentuk persimpangan;
- i) Kelengkapan jalan;
- j) Hamparan (*terrain*) dan daya tarik lintas.

### 2.1.5 Persepsi Masyarakat (Pengemudi)

Persepsi sendiri adalah proses dimana kita menafsirkan dan mengorganisasikan pola stimulus dalam lingkungan. Setiap individu memiliki cara yang khas dan berbeda dalam merespon lingkungan. Perbedaan ini kerap kali menjadi penyebab terhambatnya proses komunikasi karena masing-masing memiliki sudut pandang yang berbeda tentang suatu masalah (Atkinson dan Hilgard, 1991). Oleh karena itu, dalam teori komunikasi konsep pokok yang perlu dipahami tentang bagaimana proses informasi itu terjadi sehingga dapat diterima dan ditanggapi.

Walgito mendefinisikan persepsi sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan proses yang berarti dan merupakan proses integral dalam diri individu (Walgito, dalam Boedjo, 1986)<sup>11</sup>. Selanjutnya menurut Horovitz

---

<sup>10</sup> Suwardjoko P. Warpani. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung 2002 Hal. 84

<sup>11</sup> <http://eprints.undip.ac.id/17567/1/Umar.pdf> diakses Tanggal 25 Januari 2012

persepsi adalah anggapan yang muncul setelah melakukan pengamatan di lingkungan sekitar atau melihat situasi yang terjadi untuk mendapatkan informasi tentang sesuatu<sup>12</sup>.

Selain itu persepsi juga mencakup konteks kehidupan sosial, sehingga dikenalah persepsi sosial. Persepsi sosial merupakan suatu proses yang terjadi dalam diri seseorang yang bertujuan untuk mengetahui, menginterpretasi, dan mengevaluasi orang lain yang dipersepsi, baik mengenai sifatnya, kualitasnya, ataupun keadaan lain yang ada dalam diri orang yang dipersepsi sehingga terbentuk gambaran mengenai orang lain sebagai obyek persepsi tersebut (Lindzey & Aronson). Persepsi juga dapat berarti proses pemberian arti terhadap lingkungan oleh seorang individu (Krech)<sup>13</sup>.

Menurut Muhyadi (1989) persepsi seseorang dalam menangkap informasi dan peristiwa-peristiwa dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor, yaitu: 1) orang yang membentuk persepsi, 2) stimulus yang berupa obyek maupun peristiwa tertentu, dan 3) stimulasi dimana pembentukan persepsi itu terjadi baik tempat, waktu maupun suasana. Lebih jelasnya lagi Siagian (1995) mengemukakan bahwa komponen-komponen yang mempengaruhi persepsi juga ada 3 (tiga) faktor, yaitu<sup>14</sup>:

- 1) Pelaku persepsi, apabila seorang individu memandang suatu obyek dan mencoba menafsirkan apa yang dilihatnya, penafsiran itu sangat dipengaruhi oleh karakteristik pribadi dari pelaku persepsi individu itu seperti sikap, motif, kepentingan, minat, pengalaman dan harapan.

---

<sup>12</sup><http://petrachristianuniversitylibrary.com/jiunkpe/s1/eakt/2007/jiunkpe-ns-s1-2007-32403107-8801-taxpayers-chapter2.pdf> diakses Tanggal 25 Januari 2012

<sup>13</sup> <http://id.shvoong.com/social-sciences/psychology/1837978-definisi-persepsi/> diakses Tanggal 25 Januari 2012

<sup>14</sup> <http://www.infoskripsi.com/Theory/Teori-Cara-Pengukuran-Persepsi-Mahasiswa-Terhadap-Profesi-Pendidik.html> diakses Tanggal 25 Januari 2012.

- 2) Sasaran/obyek, karakteristik dari target yang akan diamati dapat mempengaruhi apa yang dipersepsikan. Sasaran itu mungkin berupa orang, benda atau peristiwa.
- 3) Situasi, unsur lingkungan sekitarnya bisa mempengaruhi persepsi kita. Jadi persepsi harus dilihat secara kontekstual, artinya dalam situasi mana persepsi itu timbul perlu mendapat perhatian.

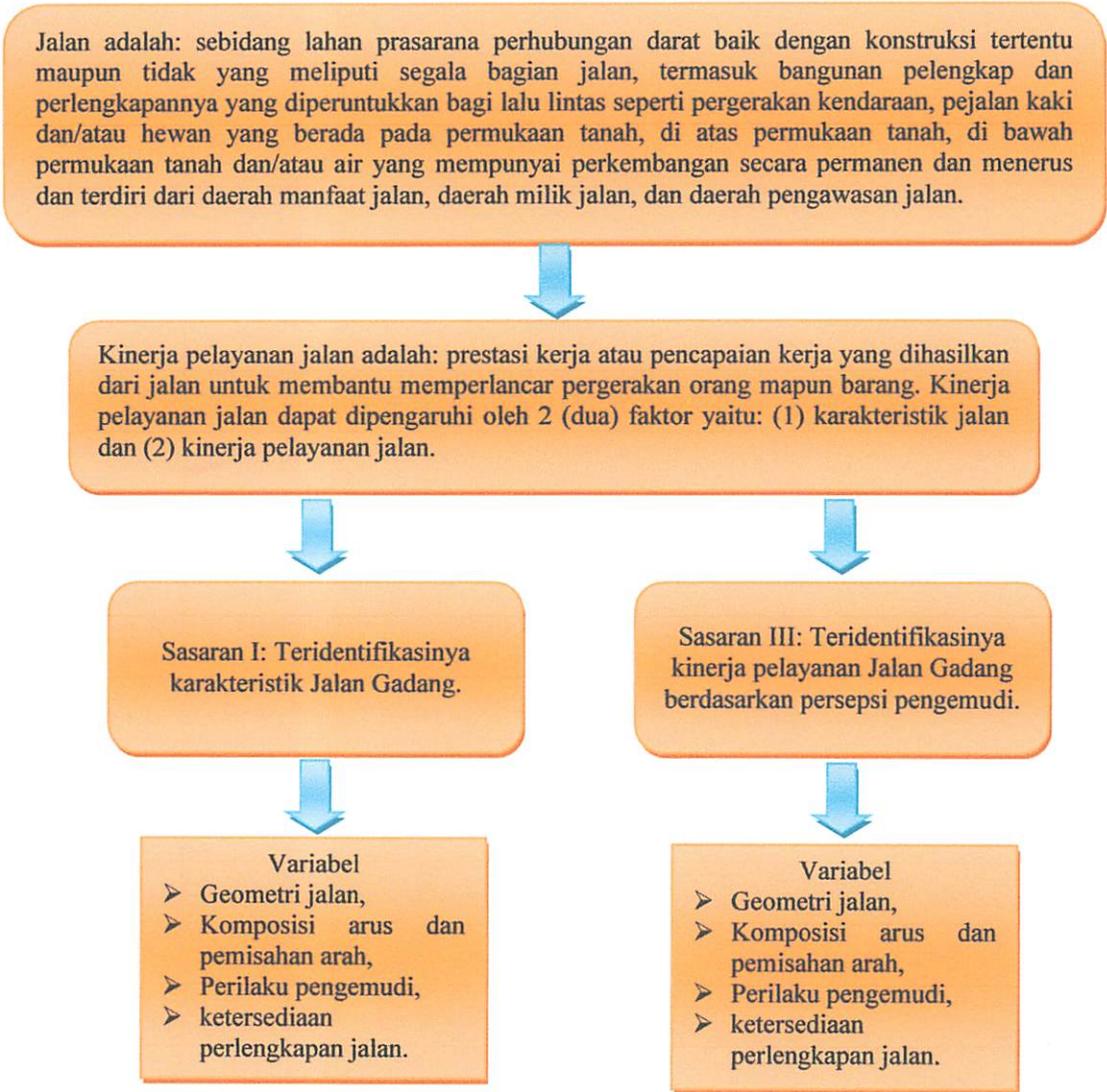
Dari berbagai penjelasan mengenai persepsi di atas dapat disimpulkan “persepsi merupakan suatu proses pemahaman dari dalam diri seseorang terhadap suatu obyek, baik itu yang berwujud ataupun tidak berwujud. Persepsi mencakup penilaian seseorang terhadap obyek, dimana penilaian tersebut berbeda antara satu orang dengan yang lainnya sehingga persepsi sering bersifat subjektif. Persepsi juga dapat dipengaruhi oleh pelaku persepsi itu sendiri, sasaran atau obyek amatan dan pada saat mana persepsi itu timbul”.

Dalam penelitian ini persepsi masyarakat dimaksudkan persepsi pengguna jalan yang sering melalui Jalan Gadang Bumiayu dalam hubungannya dengan kinerja pelayanannya. Persepsi setiap pengguna jalan dalam menilai kinerja pelayanan jalan sangatlah berbeda, salah satunya tergantung dari jenis kendaraan yang digunakan dalam melintasi jalan tersebut. Misalnya persepsi seorang pengendara sepeda motor sangatlah berbeda dengan pengendara mobil. Hal ini dapat bergantung pada faktor ukuran kendaraan yang digunakan yaitu secara logika sepeda motor dapat bergerak dengan bebas bila dibandingkan dengan mobil, demikian pula antara pengguna mobil. Sehingga dapat muncul anggapan sementara semakin luas ruang gerak pengguna jalan maka persepsi terhadap kinerja pelayanan jalan semakin baik atau dengan kata lain faktor ukuran kendaraan dalam hal ini berhubungan dengan ruang gerak pada jalan mempengaruhi persepsi.

## **2.2 Rumusan Variabel Penelitian**

Tujuan dari rumusan variabel untuk mengetahui variabel - variabel yang akan menjadi pertimbangan dalam melakukan penelitian. Variabel biasanya berisi data - data yang akan digunakan dalam penelitian. Variabel - variabel yang telah

dirumuskan ini akan menjadi *input* dalam melakukan penelitian. Adapun rumusan variabel - variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar diagram dan tabel berikut:



Gambar 2.1 Diagram Rumusan Variabel

Tabel 2.3 Variabel Amatan Kinerja Pelayanan Jalan

Sasaran	Teori	Variabel	Kebutuhan Data	Cara Mencari Data	Metode Yang Digunakan	Keluaran
1) Teridentifikasinya karakteristik Jalan Gadang Bumiayu	<p>1) UU No. Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebidang lahan prasarana perhubungan darat, baik dengan konstruksi tertentu maupun tidak, yang digunakan untuk kepentingan pergerakan kendaraan, pejalan kaki dan/atau hewan; bagian-bagian jalan meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan.</p> <p>2) Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geometri jalan (berhubungan dengan tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb, bahu, median, dan alinyemen jalan).</li> <li>• Pemisahan arah dan komposisi arus (berhubungan dengan komposisi lalu lintas dan pemisahan arah lalu lintas).</li> <li>• Aktivitas samping jalan (berhubungan dengan pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan masuk keluar dari lahan di samping jalan.</li> <li>• Perilaku pengemudi (berhubungan perilaku pengemudi perilaku pengemudi yang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang kurang berhati - hati</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Geometri jalan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipe jalan</li> <li>• Lebar jalur lalu lintas</li> <li>• Kereb jalan</li> <li>• Bahu jalan</li> <li>• Median jalan</li> <li>• Alinyemen jalan</li> </ul> </li> <li>2) Pemisah arah dan komposisi arus <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemisahan arah lalu lintas</li> <li>• Komposisi arus lalu lintas</li> </ul> </li> <li>3) Aktivitas samping jalan</li> <li>4) Perilaku pengemudi</li> <li>5) Rambu dan marka jalan</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melakukan observasi langsung ke lokasi</li> <li>• Mencari data di instansi terkait</li> </ul>	Deskripsi Eksploratif	Gambaran mengenai karakteristik jalan

Sasaran	Teori	Variabel	Kebutuhan Data	Cara Mencari Data	Metode Yang Digunakan	Keluaran
	perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.	<p>dalam mengemudi, pengemudi yang tidak berhati - hati dalam mengemudi).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketersediaan perlengkapan jalan (berhubungan dengan keberadaan marka dan rambu jalan).</li> </ul>				
2) Teridentifikasinya kinerja pelayanan Jalan Gadang	Kinerja pelayanan adalah prestasi kerja atau pencapaian kerja yang dihasilkan dari usaha untuk membantu mempersiapkan apa yang diperlukan atau dibutuhkan orang lain atau publik dan biasanya merupakan tugas dari pemerintah atau perusahaan untuk menyelenggarakannya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geometri jalan (berhubungan dengan tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb, bahu, median, dan alinyemen jalan).</li> <li>• Pemisahan arah dan komposisi arus (berhubungan dengan pemisahan arah lalu lintas dan komposisi lalu lintas).</li> <li>• Aktivitas samping jalan (berhubungan dengan pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Geometri jalan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipe jalan</li> <li>• Lebar jalur lalu lintas</li> <li>• Kereb jalan</li> <li>• Bahu jalan</li> <li>• Median jalan</li> <li>• Alinyemen jalan</li> </ul> </li> <li>2) Pemisah arah dan komposisi arus <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemisahan arah lalu lintas</li> <li>• Komposisi arus lalu lintas</li> </ul> </li> <li>3) Aktivitas samping jalan</li> <li>4) Perilaku pengemudi</li> <li>5) Rambu dan marka</li> </ol>	Melakukan penyebaran kuesioner terhadap pengemudi	<i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	Tingkat Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi masyarakat (penguna jalan)

Sasaran	Teori	Variabel	Kebutuhan Data	Cara Mencari Data	Metode Yang Digunakan	Keluaran
		<p>masuk keluar dari lahan di samping jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perilaku pengemudi (berhubungan perilaku pengemudi perilaku pengemudi pengemudi yang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang kurang berhati - hati dalam mengemudi, pengemudi yang tidak berhati - hati dalam mengemudi).</li> <li>• Tingkat keamanan dalam berkendara (berhubungan dengan potensi kecelakaan)</li> <li>• Ketersediaan perlengkapan jalan (berhubungan dengan keberadaan marka dan rambu jalan).</li> </ul>	jalan			

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Metode berasal dari bahasa Yunani, *methodos* yang berarti jalan penelitian, sehingga metode dapat diartikan sebagai pengetahuan tentang penyusunan gagasan atau tindakan atau tata kerja secara beraturan atau terarah. Pada bab ini akan diuraikan segala sesuatu yang berkaitan cara dan metode yang digunakan dalam melakukan penelitian. Adapun metode itu terdiri dari 2 (dua) yaitu metode pengumpulan data dan metode analisa. Metode pengumpulan data adalah teknik atau pendekatan yang dilakukan dalam mengumpulkan data dan informasi yang berkaitan dengan tema penelitian. Sedangkan metode analisa adalah teknik atau pendekatan berupa alat analisa dalam menganalisa data dan informasi yang didapat.

### **3.1 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data terdiri dari 2 (dua) tahapan yaitu tahapan persiapan dan tahapan teknik survei. Tahapan persiapan merupakan tahapan awal dalam mempersiapkan data - data awal sebagai bahan persiapan survei. Sedangkan teknik survei merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi yang berkaitan dengan tema penelitian, dimana teknik survei ini terdiri dari survei primer dan survei sekunder.

#### **3.1.1 Tahapan Persiapan**

Pada tahapan ini merupakan tahapan awal sebelum melakukan survei yaitu dengan menyediakan alat - alat yang diperlukan selama melakukan survei. Adapun hal-hal yang perlu disediakan adalah:

- Kerangka studi sebagai usulan teknis survei seperti *check list* dan desain survei serta penyiapan data mengenai kondisi wilayah studi. (dapat dilihat pada lampiran).

- Studi pustaka yang berupa pemahaman awal tentang keadaan wilayah studi dengan membaca dan memahami buku - buku, penelitian - penelitian terdahulu dan informasi yang erat kaitannya dengan kebutuhan studi dalam penyusunan landasan teori.

### 3.1.2 Teknik Survei

Tahapan survei merupakan tahapan pengumpulan data berdasarkan kebutuhan data yang telah ditentukan dalam penelitian ini. Tahapan survei terbagi menjadi 2 (dua) yaitu survei primer dan survei sekunder.

#### 1) Survei Primer

Survei primer merupakan langkah metodologi dengan cara mencari data - data di lapangan dengan melihat langsung kondisi lokasi studi, baik berupa data fisik maupun data non fisik. Data yang diperoleh dapat berupa pendapat orang baik secara individu maupun kelompok dan hasil observasi yang mendalam tentang keadaan lokasi penelitian yang menjadi fokus dari penelitian. Hasil dari observasi tersebut dapat tertuang dalam bentuk visualisasi berupa dokumentasi gambar dengan bantuan peta, wawancara dan kuesioner yang akan digunakan dalam menganalisa kondisi fisik lokasi penelitian. Adapun teknik - teknik dalam melakukan survei primer adalah:

#### ❖ Teknik Observasi

Kerlinger mengatakan bahwa mengobservasi adalah suatu istilah umum yang mempunyai arti semua bentuk penerimaan data yang dilakukan dengan cara merekam kejadian, menghitungnya, mengukurnya, dan mencatatnya<sup>15</sup>. Teknik observasi merupakan teknik survei dengan melihat langsung keadaan yang terjadi di lokasi penelitian. Tujuan pokok dari observasi adalah mengadakan pengukuran terhadap variabel. Teknik

---

<sup>15</sup> Prof. Dr. Suharsimi Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta 2006. Hal 222

observasi yang berkaitan dengan penelitian ini adalah melihat kondisi Jalan Gadang Bumiayu. Selain itu juga melihat kondisi lalu lintas yang ada di jalan tersebut. Hasil dari observasi tersebut dapat dibuat dalam uraian gambaran umum lokasi studi dan dilengkapi visualisasi foto - foto yang mendukung uraian tersebut.

Adapun kebutuhan data yang akan diobservasi adalah:

- ✓ Geometri jalan (tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb jalan, bahu jalan, median jalan, alinyemen jalan)
- ✓ Komposisi arus dan pemisah arah (komposisi arus lalu lintas & pemisahan arah lalu lintas)
- ✓ Aktivitas samping jalan
- ✓ Perilaku pengemudi
- ✓ Rambu dan marka jalan

#### ❖ Teknik Kuesioner

Teknik kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan menyerahkan atau mengirimkan daftar pertanyaan untuk diisi responden. Responden adalah orang yang memberikan tanggapan, menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan. Ada beberapa prosedur dalam penyusunan kuesioner yaitu<sup>16</sup>:

- ✓ Merumuskan tujuan yang akan dicapai dengan kuesioner.
- ✓ Mengidentifikasi variabel yang akan dijadikan sasaran kuesioner.
- ✓ Menjabarkan setiap variabel menjadi sub - variabel yang lebih spesifik dan tunggal.
- ✓ Menentukan jenis data yang akan dikumpulkan, sekaligus untuk menentukan teknik analisisnya.

Dalam melakukan teknik kuesioner ini harus diketahui terlebih dahulu jumlah populasi yang akan dijadikan sampel dalam pembagian kuesioner.

---

<sup>16</sup> Prof. Dr. Suharsimi Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta 2006. Hal 224

Adapun sasaran pembagian kuesioner ini ditujukan pada pengendara kendaraan yang biasa melewati lokasi studi Jalan Gadang Bumiayu. Adapun pengendara kendaraan bermotor yang dimaksud terdiri dari:

- ✓ Pengendara sepeda motor (MC),
- ✓ Pengendara kendaraan ringan (LV) yang terdiri dari pengendara mini bus, pengendara mobil pribadi dan pengendara angkutan kota (angkot),
- ✓ Pengendara kendaraan berat (HV) yang terdiri dari pengendara bis dan pengendara truk

Dalam menentukan besarnya sampel pada lokasi studi didasarkan pada banyaknya populasi yang ada dengan menggunakan metode pengambilan sampel (teknik sampling) *probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel<sup>17</sup>. Oleh karena pengguna kendaraan bermotor (populasi) bermacam - macam (tidak homogen) dan berstrata secara proporsional maka digunakan teknik *probability sampling* jenis *proportionate stratified random sampling*. Dalam menentukan sampel pada penelitian ini digunakan tabel penentuan sampel dengan taraf kesalahan 10% (diambil dari buku Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D, hal. 87 oleh Prof. Dr. Sugiyono). Setelah melakukan pengamatan maka jumlah populasi kendaraan bermotor rata - rata yang melewati Jalan Gadang Bumiayu dalam sehari dapat dilihat pada tabel berikut:

---

<sup>17</sup> Prof. Dr. Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D, Bandung 2011. Hal 82

**Tabel 3.1 Jumlah Pengendara Kendaraan Bermotor**

No.	Jenis Pengendara	Jumlah
1.	Pengendara Sepeda Motor (MC)	4.805
2.	Pengendara Kendaraan Ringan (LV)	1.669
3.	Pengendara Kendaraan Berat (HV)	526
<b>Total</b>		<b>7.000</b>

Sumber: Hasil Survei

Dengan menggunakan tabel penentuan sampel di atas, bila jumlah populasi 7.000 orang dan tingkat kesalahan 10%, maka jumlah sampelnya = 261. Sehingga masing-masing populasi dapat ditentukan sampelnya melalui perhitungan berikut:

- ✓ Pengendara sepeda motor (MC) =  $4.805/7.000 \times 261 = 179,15$
- ✓ Pengendara kendaraan ringan (LV) =  $1.669/7.000 \times 261 = 62,22$
- ✓ Pengendara kendaraan berat (HV) =  $526/7.000 \times 261 = 19,61$

Dari perhitungan ini maka jumlah sampelnya adalah  $179 + 62 + 20 = 261$ .

#### ❖ Teknik Wawancara

Teknik wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan mengajukan beberapa pertanyaan kepada narasumber untuk tujuan penelitian. Dalam melakukan wawancara secara garis besar ada 2 (dua) pedoman wawancara yaitu<sup>18</sup>:

- ✓ Pedoman wawancara tidak terstruktur, yaitu pedoman wawancara yang hanya memuat garis besar yang akan ditanyakan. Tentu saja kreatifitas pewawancara sangat diperlukan, bahkan hasil wawancara dengan jenis pedoman ini lebih banyak tergantung dari pewawancara. Pewawancara sebagai pengemudi jawaban responden. Jenis interviu ini cocok untuk penelitian khusus.
- ✓ Pedoman wawancara terstruktur, yaitu pedoman wawancara yang disusun secara terperinci sehingga menyerupai *check list*.

<sup>18</sup> Prof. Dr. Suharsimi Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta 2006. Hal 227

Pewawancara tinggal membubuhkan tanda  $\surd$  (*check*) pada nomor yang sesuai.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa teknik wawancara merupakan teknik survei dengan mengajukan beberapa pertanyaan terkait tema penelitian. Dalam hubungan dengan penelitian ini wawancara menggunakan wawancara tidak terstruktur yang dimaksud untuk mengetahui kebijakan dari pihak pengelola jalan terkait dengan peranan dan fungsi Jalan Gadang Bumiayu. Adapun narasumber yang dijadikan sumber mendapatkan informasi adalah instansi yang terkait dengan pengelolaan jalan dan lalu lintas angkutan darat yaitu Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Perhubungan.

## 2) Survei Sekunder

Survei sekunder adalah pengumpulan data yang dilakukan dari berbagai sumber seperti instansi - instansi terkait dengan penelitian ini. Data - data yang akan dikumpulkan dapat berupa uraian, tabel dan peta seperti lebar jalan, panjang jalan dan kondisi perkerasan jalan.

## 3.2 Metode Analisis Data

Metode analisis data adalah cara yang digunakan untuk menganalisa data yang telah diperoleh dari kegiatan survei. Analisis yang akan dilakukan tersebut diharapkan dapat menjawab tujuan dan sasaran dari penelitian ini. Adapun analisis yang dilakukan dalam penelitian ini terdapat pada penjelasan berikut.

### 3.2.1 Analisis Karakteristik Jalan

Adapun tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui bagaimana gambaran umum dari lokasi penelitian yaitu Jalan Gadang Bumiayu. Analisis ini dilakukan setelah melakukan observasi di lokasi penelitian yaitu Jalan Gadang Bumiayu. Analisis ini menggunakan metode deskripsi eksploratif yang akan menggambarkan karakteristik Jalan Gadang Bumiayu secara detail, terutama dalam hubungannya dengan kinerja pelayanan.

Dalam mengkaji karakteristik Jalan Gadang Bumiayu ini variabel yang digunakan adalah:

- Geometri jalan yang terdiri dari tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, ketersediaan kerib jalan, ketersediaan bahu jalan, ketersediaan median jalan dan ketersediaan alinyemen jalan.
- Pemisahan arah lalu lintas dan komposisi arus yang terjadi di lokasi penelitian.
- Aktivitas samping jalan (hambatan samping) yang terdiri dari pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain yang berhenti, kendaraan melambat dan kendaraan keluar masuk dari lahan samping jalan.
- Ketersediaan perlengkapan jalan seperti marka jalan dan rambu jalan.

### **3.2.2 Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Berdasarkan Persepsi Pengemudi**

Tujuan dari analisis kinerja pelayanan jalan adalah untuk mengetahui kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengguna jalan. Adapun alat analisis yang digunakan adalah *importance performance analysis* (IPA).

Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) merupakan alat bantu dalam menganalisis atau yang digunakan untuk membandingkan sampai sejauh mana antara kinerja atau pelayanan dapat dirasakan oleh pengguna jasa dibandingkan dengan tingkat kepuasan yang diinginkan. IPA mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi berkaitan dengan faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen sangat mempengaruhi kepuasan dan loyalitas mereka, dan faktor - faktor pelayanan yang menurut konsumen perlu ditingkatkan karena kondisi saat ini belum memuaskan. IPA menggabungkan pengukuran faktor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan dalam grafik dua dimensi yang memudahkan penjelasan data dan mendapatkan usulan praktis. Interpretasi grafik IPA sangat mudah, dimana grafik IPA dibagi menjadi 4 (empat) buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran *importance performance* sebagaimana terlihat pada gambar berikut.



Gambar 3.1 Gambar Pembagian Kuadran *Importance Performance Analysis*

Dari gambar pembagian kuadran IPA di atas dapat dijelaskan sebagai berikut (Brandt, 2000)<sup>19</sup>:

- Kuadran Pertama, “Pertahankan Kinerja” (*high importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor penunjang bagi kepuasan konsumen sehingga pihak manajemen berkewajiban memastikan bahwa kinerja institusi yang dikelolanya dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.
- Kuadran Kedua, “Cenderung Berlebihan” (*low importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting sehingga pihak manajemen perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor - faktor tersebut kepada faktor - faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran keempat.

<sup>19</sup> Rudy Setiawan, ST., MT. Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Kereta Api Komuter Surabaya – Sidoarjo, Surabaya 2005 Hal. 3-4

- Kuadran Ketiga, “Prioritas Rendah” (*low importance & low performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan sekaligus dianggap tidak terlalu penting bagi konsumen, sehingga pihak manajemen tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor - faktor tersebut.
- Kuadran Keempat, “Tingkatkan Kinerja” (*high importance & low performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor yang sangat penting oleh konsumen namun kondisi pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak manajemen berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

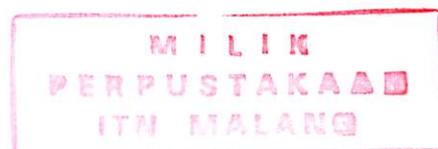
Dalam hubungannya dengan penelitian ini peneliti membagi obyek penelitian menjadi beberapa bagian berdasarkan ukuran kendaraan bermotor. Dasar pembagiannya adalah ukuran kendaraan mempengaruhi persepsi terhadap kinerja pelayanan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut<sup>20</sup>.

**Tabel 3.2 Obyek Penelitian Berdasarkan Jenis dan Ukuran Kendaraan**

No.	Jenis Pengemudi	Ukuran
1.	Sepeda motor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panjang = 2.000 mm</li> <li>• Lebar = 900 mm</li> </ul>
2.	Minibus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panjang = 5.000 mm</li> <li>• Lebar = 1.500 mm</li> </ul>
3.	Mobil pribadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panjang = 4.800 mm</li> <li>• Lebar = 1.600 mm</li> </ul>
4.	Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panjang = 8.000 mm</li> <li>• Lebar = 3.000 mm</li> </ul>

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Setelah melihat tabel jenis dan ukuran kendaraan di atas, selanjutnya akan dibuat pertanyaan untuk menilai kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu yang diukur dari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengguna jalan (responden).



<sup>20</sup> Ir. Rustam Hakim, MT. IALI & Ir. Hardi Utomo, MS. IAI. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Jakarta 2003. Hal 153-155.

Pertanyaan yang berkaitan dengan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan tersebut akan menjadi item dari atribut IPA yang dibuat berdasarkan skala *Likert* dan dimodifikasi oleh peneliti untuk mendapatkan perbedaan jawaban yang mencolok. Adapun pertanyaan itu sebagai berikut:

Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing - masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepuasan terhadap pengguna jalan. Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (√) pada jawaban yang menurut anda paling baik, **A = Sangat Puas, B = Kurang Puas dan C = Tidak Puas.** Bagaimana tingkat kepuasan anda terhadap variabel berikut ini:

**Tabel 3.3 Item Pertanyaan Tingkat Kepuasan**

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian lebar jalan			
2.	Kesesuaian bahu jalan			
3.	Kesesuaian batas jalur lalu lintas (jalan) dan trotoar (kereb jalan)			
4.	Kesesuaian pembatas tengah jalan (median jalan)			
5.	Ketersediaan rambu dan marka jalan			
6.	Kesesuaian pemisahan arah untuk kedua sisi jalan			
7.	Kesesuaian komposisi arus			
8.	Kondisi hambatan samping jalan			
9.	Kondisi perilaku pengemudi			

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing - masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepentingan terhadap pengguna jalan. Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (√) pada jawaban yang menurut anda paling baik, **A = Sangat Penting, B = Kurang Penting dan C = Tidak Penting.**

Bagaimana tingkat kepentingan anda terhadap variabel berikut ini:

**Tabel 3.4 Item Pertanyaan Tingkat Kepentingan**

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian lebar jalan			
2.	Kesesuaian bahu jalan			
3.	Kesesuaian batas jalur lalu lintas (jalan) dan trotoar (kereb jalan)			
4.	Kesesuaian pembatas tengah jalan (median jalan)			
5.	Ketersediaan rambu dan marka jalan			
6.	Kesesuaian pemisahan arah untuk kedua sisi jalan			
7.	Kesesuaian komposisi arus			
8.	Kondisi hambatan samping jalan			
9.	Kondisi perilaku pengemudi			

Sumber: Hasil Olahan Penulis

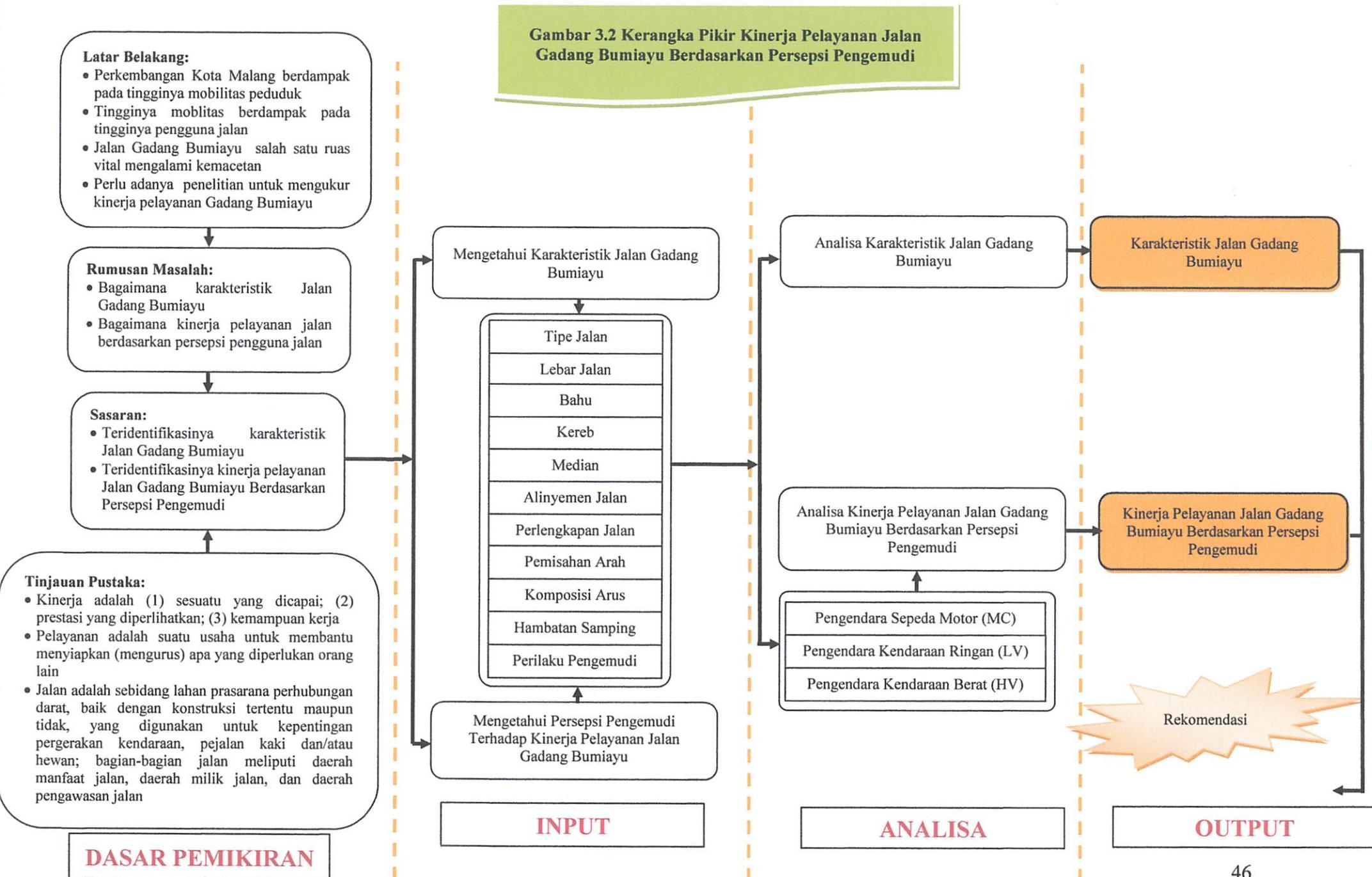
Setelah mendapat jawaban dari kuesioner yang dibagikan maka langkah selanjutnya dapat dilihat pada penjelasan berikut:

- Data kuesioner direkap sesuai dengan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasannya,
- Mengalikan hasil masing-masing item jawaban (banyaknya reponden yang memilih item itu) dengan skor masing-masing nilai tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan,
- Mencari persentase tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan,
- Menentukan nilai rata - rata tiap variabel yang terkait dengan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan,
- Mencari nilai kesesuaian untuk nilai kepuasan dan kepentingan,
- Menjumlahkan nilai rata - rata sebagai titik batas obyektif pada kuadran,
- Mendistribusikan variabel ke dalam kuota sesuai dengan hasilnya yaitu kuadran 1 (pertahankan kinerja), kuadran 2 (cenderung berlebihan), kuadran 3 (prioritas rendah) dan kuadran 4 (tingkatkan kinerja),
- Variabel yang berada di kuadran 1 (pertahankan kinerjanya) karena variabel ini dianggap sebagai faktor penunjang bagi kepuasan dan kepentingan pengguna jalan,
- Variabel yang berada di kuadran 2 (cenderung berlebihan) karena variabel ini dianggap sebagai faktor yang tidak terlalu penting bagi kepuasan dan kepentingan pengguna jalan,
- Variabel yang berada di kuadran 3 (prioritas rendah) karena variabel ini dianggap mempunyai faktor tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting bagi pengguna jalan,
- Variabel yang berada di kuadran 4 (tingkatkan kinerja) karena variabel ini dianggap mempunyai faktor yang sangat penting, tetapi belum memuaskan sehingga perlu adanya peningkatan lagi.

### **3.2.3 Kerangka Pikir**

Kerangka pikir merupakan gambaran umum dari isi proposal yang terdiri dari dasar pemikiran, input yang berupa variabel, proses analisis dan *out put* dari proses analisis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar diagram berikut.

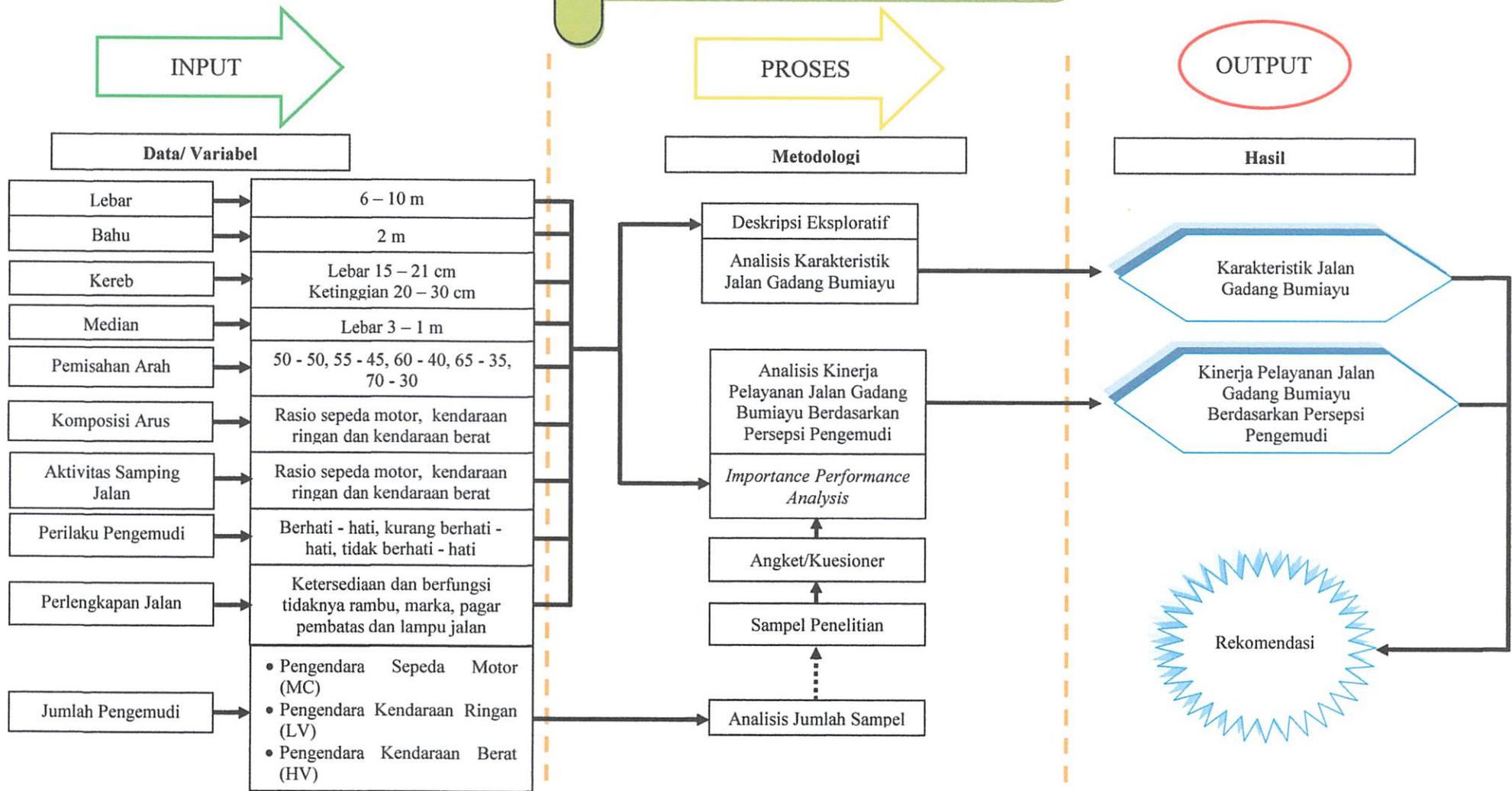
**Gambar 3.2 Kerangka Pikir Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi**



### **3.2.4 Kerangka Kerja**

Kerangka kerja merupakan gambaran dari proses melakukan penelitian yang terdiri dari input (variabel), proses analisis dan *output* dari proses analisis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar diagram berikut.

**Gambar 3.3 Kerangka Kerja Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi**



## **BAB IV**

### **GAMBARAN LOKASI DAN PERSEPSI PENGEMUDI**

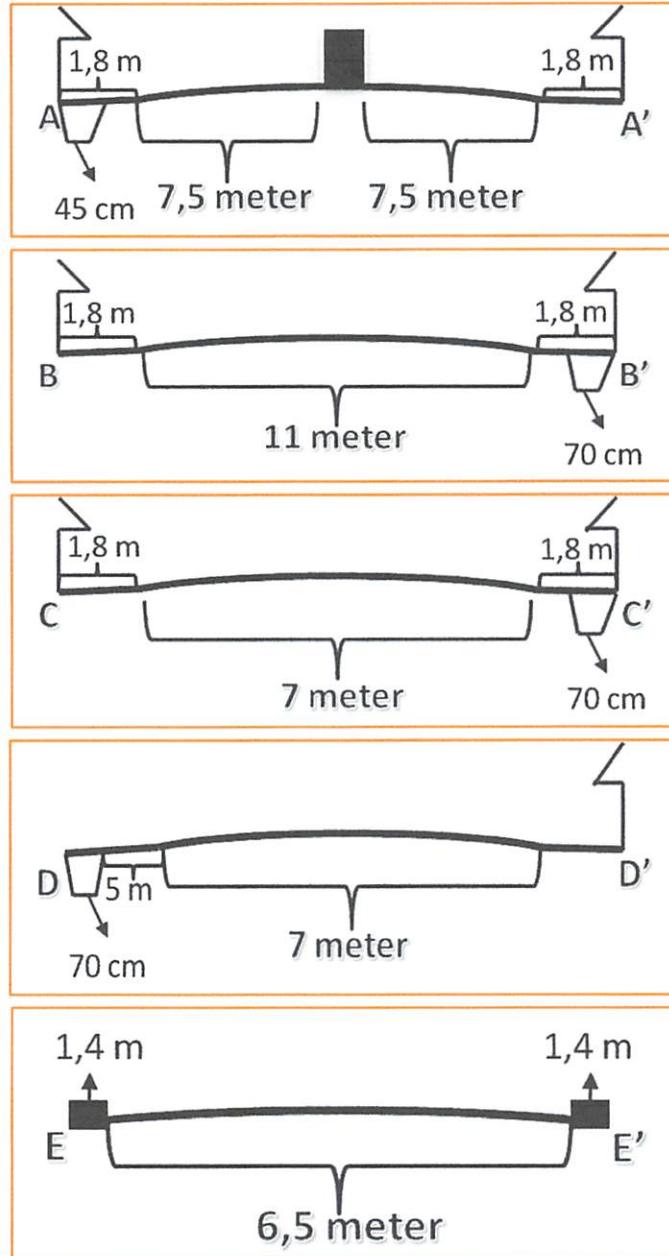
Pada bab ini akan menjelaskan tentang *input* dari sebuah penelitian yang merupakan informasi baik berupa data kuantitatif maupun kualitatif yang berguna untuk menunjang tahapan dalam mencapai sasaran penelitian tersebut. Dalam penelitian ini data yang digunakan terdiri dari data - data hasil observasi pada lokasi penelitian yang didukung dengan foto dan gambar guna mengetahui karakteristik lokasi penelitian. Selain itu data, penelitian ini juga terdiri dari hasil kuesioner yang didistribusikan untuk menjangkau persepsi pengguna Jalan Gadang Bumiayu.

#### **4.1 Deskripsi Karakter dan Fungsi Jalan Gadang Bumiayu Kota Malang**

Seperti yang telah dijelaskan pada lingkup lokasi penelitian, lokasi yang menjadi obyek dari penelitian ini adalah Jalan Gadang Bumiayu yang berada di Kecamatan Sukun dan Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang dengan panjang jalan adalah 650 meter. Jalan Gadang Bumiayu berada tepat di depan Pasar Gadang dan merupakan salah jalur lingkaran timur dari dan menuju Kota Malang. Jalan ini juga merupakan jalan kolektor primer yang menghubungkan Kota Malang (kota orde II) dengan kota yang ada di sekitar Kota Malang (kota - kota orde II dan orde III) yaitu Lumajang, Blitar dan Kediri. Kondisi badan Jalan Gadang Bumiayu pada umumnya baik, hanya terdapat sedikit kerusakan. Pada satu sisi jalan ini berupa jembatan yang merupakan akses dari daerah Gadang menuju Bumiayu. Pada sisi lain dari jalan ini terdapat median (pulau) jalan yang terletak di perempatan antara Jalan Sasuit Tubun dan Jalan Raya Gadang, tepatnya di depan Kantor Dinas Pasar Gadang.

Pada perkembangannya Jalan Gadang Bumiayu tidak berfungsi sebagaimana mestinya yaitu melewati orang dan barang di atasnya dengan nyaman dan lancar. Hal ini dikarenakan kapasitasnya tidak mampu menampung arus kendaraan yang lewat. Penyebab berkurangnya kapasitas ini adalah banyaknya

kendaraan yang parkirnya memakan badan jalan dan adanya pedagang yang menggelar dagangannya serta kegiatan bongkar muat yang juga banyak memakan badan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar penampang Jalan Gadang Bumiayu berikut.



Gambar 4.1 Penampang Melintang Jalan Gadang Bumiayu

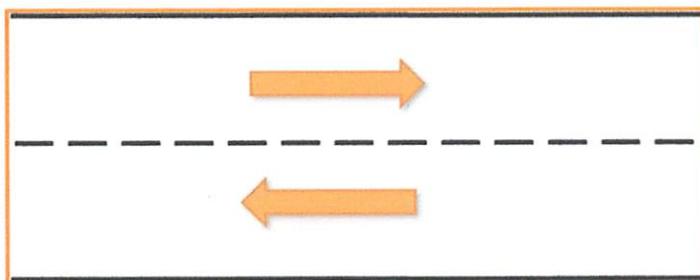
## 4.2 Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu

Berdasarkan kajian penelitian yang akan dikaji terkait kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu, maka di bawah ini akan dijelaskan karakter Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan karakteristiknya yaitu geometri jalan seperti tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb jalan, bahu jalan, median jalan dan alinyemen jalan. Selain itu juga karakteristik lainnya berupa pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan (hambatan samping), perilaku pengemudi dan ketersediaan perlengkapan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut.

### 4.2.1 Tipe Jalan Gadang Bumiayu

Dalam merencanakan jalan perlu ditentukan juga tipe dari jalan tersebut karena tipe jalan dapat mempengaruhi kinerja jalan tersebut. Berbagai tipe jalan menunjukkan kinerja yang berbeda - beda pula misalnya tipe jalan terbagi, tak terbagi dan jalan satu arah.

Jalan Gadang Bumiayu memiliki tipe 2 (dua) lajur 2 (dua) arah tak terbagi (2/2 TB/ atau 2/2 UD). Tipe jalan ini dapat dideskripsikan menjadi jalan yang mempunyai 1 (satu) jalur lalu lintas dengan pembagian 2 (dua) lajur atau 2 (dua) arah lalu lintas yang setiap lajunya tidak dipisahkan oleh median atau pembatas arah lalu lintas hanya dibatasi oleh marka jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



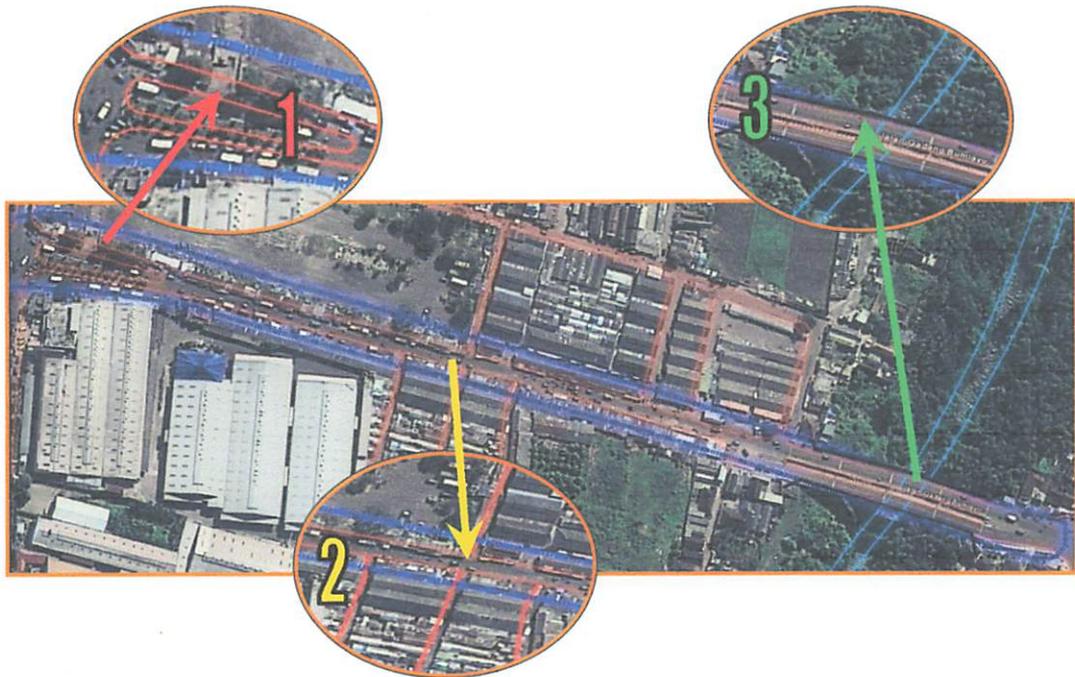
Gambar 4.2 Tipe Jalan Gadang Bumiayu

### 4.2.2 Lebar Jalur Lalu Lintas Jalan Gadang Bumiayu

Kinerja pelayanan sebuah jalan dapat diketahui melalui lebar jalur lalu lintasnya. Apabila lebarnya dapat menampung volume lalu lintas yang cukup besar maka dapat diketahui jalan tersebut memiliki kinerja pelayanan baik dan

mampu memainkan fungsi jalan dengan baik yaitu mampu melewati kendaraan di atasnya dengan lancar, aman dan nyaman. Lebar lajur lalu lintas tergantung dari kecepatan rencana dan kendaraan rencana, serta fungsi dan kelas jalan.

Secara keseluruhan Jalan Gadang Bumiayu mempunyai lebar berkisar antara 6,5 – 11 meter. Adanya perbedaan lebar ini dikarenakan adanya median pada sisi barat dan adanya jembatan pada sisi timur Jalan Gadang Bumiayu serta adanya pelebaran badan jalan yang berdekatan dengan median jalan. Untuk ukuran jalan perkotaan lebar jalur lalu lintas seperti ini sudah mencapai ketentuan standar, tapi tingginya aktifitas samping jalan membuat jalan ini tidak efektif untuk dilalui. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.3 Lebar Jalur Lalu Lintas Gadang Bumiayu**

Keterangan:

1. Lebar jalur lalu lintas: 7,5 meter
2. Lebar jalur lalu lintas: 11 meter
3. Lebar jalur lalu lintas: 6,5 meter

### 4.2.3 Bahu Jalan Gadang Bumiayu

Bahu jalan merupakan bagian jalan yang terletak di antara tepi jalan lalu lintas dengan tepi saluran, parit, kereb atau lereng tepi. Bentuk fisik bahu jalan dapat berupa diperkeras dan tidak diperkeras. Adapun fungsi bahu jalan adalah:

- Sebagai lajur lalu lintas darurat, tempat berhenti sementara dan atau untuk tempat parkir kendaraan.
- Sebagai ruang bebas samping bagi lalu lintas.
- Sebagai penyangga sampai untuk kestabilan perkerasan jalur lalu lintas.

Bahu Jalan Gadang Bumiayu mempunyai lebar antara 1,8 – 5 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



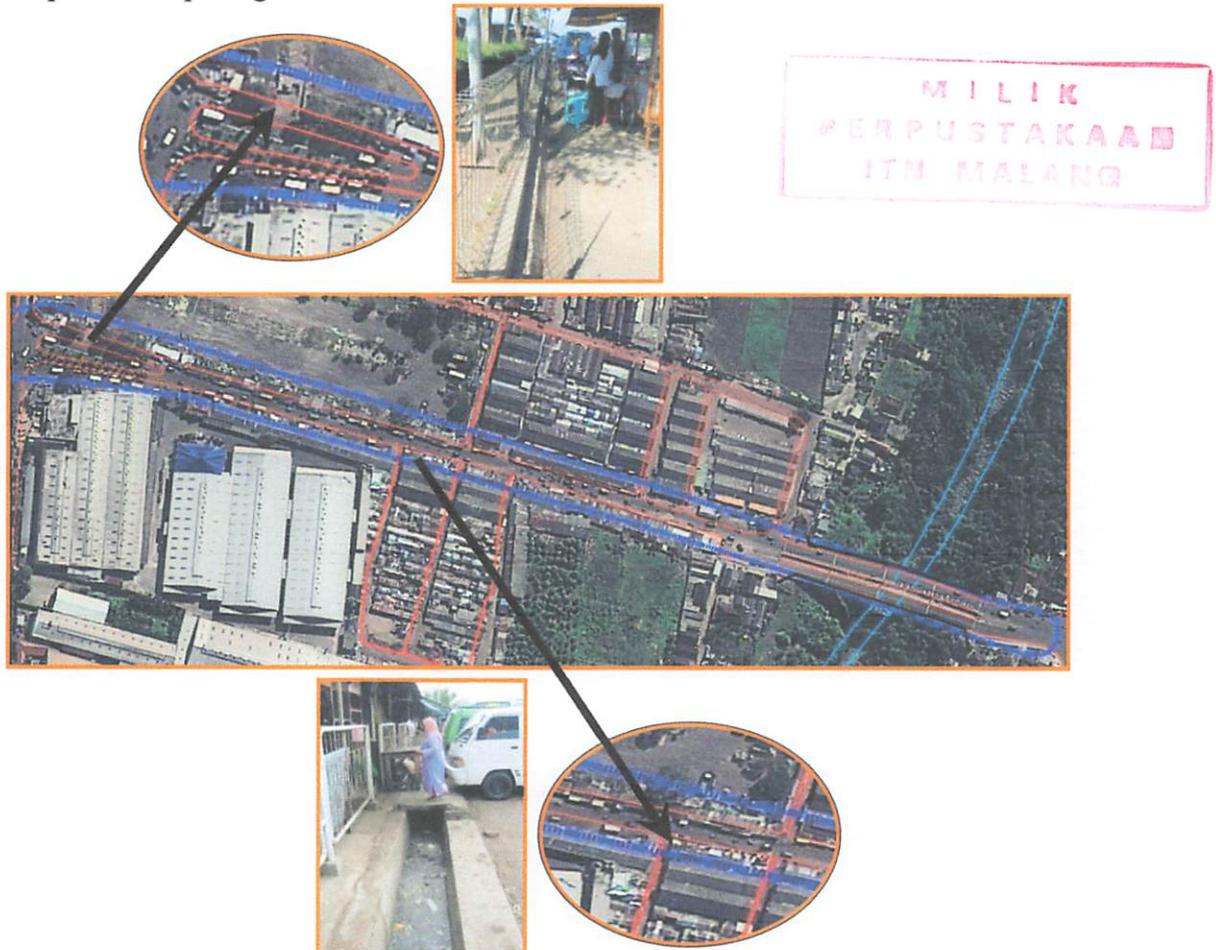
Gambar 4.4 Bahu Jalan Gadang Bumiayu

### 4.2.4 Kereb Jalan Gadang Bumiayu

Kereb merupakan pembatas antara trotoar dan jalur lalu lintas. Kereb dapat berupa penonjolan atau peninggian pada bagian tepi perkerasan atau jalur lalu lintas (termasuk jalur samping), yang difungsikan untuk keperluan drainase, mencegah kendaraan keluar dari perkerasan atau jalur lalu lintas dan mempertegas batas tepi perkerasan.

Secara keseluruhan keberadaan kereb di Jalan Gadang Bumiayu terdapat di sisi bagian barat jalan yaitu pada perempatan antara Jalan Gadang Bumiayu, Jalan Raya Gadang dan Jalan Sasuit Tubun dan sisi bagian selatan. Bentuk kereb berupa

selokan yang memiliki lebar 45 cm dan 70 cm. Kondisi kerb ini cukup baik dengan adanya perkerasan dari semen dan keberadaan kerb ini tidak mempengaruhi arus lalu lintas karena lebarnya yang kecil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.5 Kereb Jalan Gadang Bumiayu

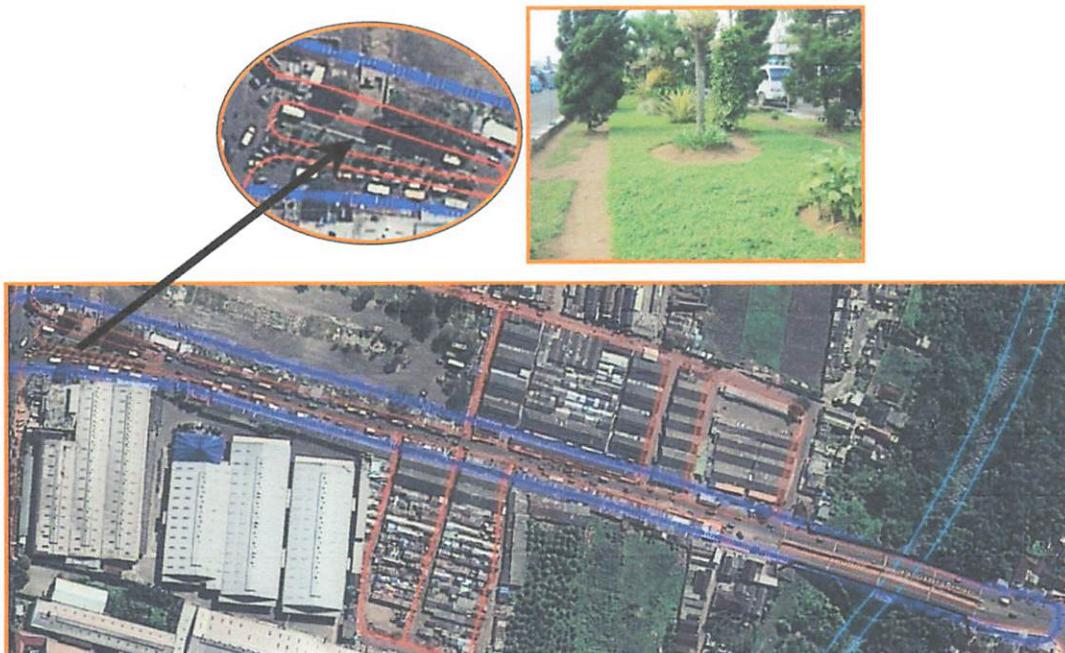
#### 4.2.5 Median Jalan Gadang Bumiayu

Median adalah bangunan yang terletak di bagian tengah jalan. Median pada umumnya dipasang pada jalan tipe 2 (dua) jalur 4 (empat) lajur atau lebih. Bentuk (fisik) median dibedakan menjadi dua yaitu direndahkan dari jalur lalu lintas dan ditinggikan dari jalur lalu lintas. Fungsi dari pemasangan median, diantaranya adalah:

- Untuk memisahkan aliran lalu lintas yang berlawanan arah pergerakannya.
- Sebagai ruang tunggu (sementara) bagi penyeberang jalan.

- Untuk penempatan fasilitas jalan
- Sebagai sarana penghijauan lingkungan
- Sebagai tempat prasarana kerja 'jalan' sementara
- Sebagai tempat berhenti darurat bagi kendaraan (bila cukup luas)
- Sebagai cadangan lajur untuk masa mendatang (bila cukup luas)
- Untuk mengurangi silau dari sinar lampu kendaraan yang bergerak dari arah yang berlawanan.

Median pada Jalan Gadang Bumiayu terdapat pada sisi sebelah barat yaitu di pertemuan antara Jalan Raya Gadang dan Jalan Sasuit Tubun dengan lebar antara 4 – 2 meter dan termasuk dalam bentuk median ditinggikan dari jalur lalu lintas. Kondisi median ini sangat baik dan berfungsi sebagai jalur hijau. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut.



**Gambar 4.6 Median Jalan Gadang Bumiayu**

#### **4.2.6 Alinyemen Jalan Gadang Bumiayu**

Alinyemen merupakan lengkung horisontal dengan jari - jari kecil mengurangi kecepatan arus bebas. Alinyemen terdiri dari alinyemen horisontal dan alinyemen vertikal. Perencanaan alinyemen pada umumnya terdapat pada jalan yang banyak memiliki tanjakan dan turunan serta banyak memiliki tikungan.

Desain alinyemen horisontal berkaitan dengan tikungan pada jalan raya sedangkan alinyemen vertikal berkaitan dengan tanjakan dan turunan pada jalan raya. Oleh karena secara umum kecepatan arus bebas di daerah perkotaan adalah rendah maka pengaruh ini diabaikan. Begitupun halnya dengan Jalan Gadang Bumiayu, keberadaan alinyemennya tidak terlihat karena merupakan jalan perkotaan yang secara umum kecepatan arus bebasnya rendah.

#### **4.2.7 Pemisahan Arah Jalan Gadang Bumiayu**

Dalam merencanakan sebuah jalan perlu diketahui juga rencana pemisahan arah lalu lintasnya. Pemisahan arah lalu lintas juga dapat menunjukkan kinerja pelayanan jalan yaitu pemisahan arah lalu lintas yang sama antara kedua lajunya. Pemisahan arah lalu lintas sebuah jalan 2 (dua) arah paling tinggi pada pemisahan 50 - 50. Selain itu juga terdapat pemisahan arah lain seperti 55 - 45, 60 - 40, 65 - 35, 70 - 30. Pemisahan arah lalu lintas di Jalan Gadang Bumiayu adalah 50 - 50 dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya karena banyaknya aktivitas samping jalan yang mengganggu arus lalu lintas.

#### **4.2.8 Komposisi Arus Jalan Gadang Bumiayu**

Komposisi arus lalu lintas adalah banyaknya pencampuran moda yang melewati jalan tertentu baik itu berupa kendaraan berat seperti truk dan bus, kendaraan ringan seperti angkutan kota dan mobil pribadi maupun kendaraan bermotor lain seperti sepeda motor. Komposisi lalu lintas mempengaruhi hubungan kecepatan arus jika arus dan kapasitas dinyatakan dalam kendaraan/jam, yaitu tergantung pada rasio sepeda motor atau kendaraan berat dalam arus lalu lintas.

Komposisi arus di Jalan Gadang Bumiayu didominasi oleh sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat. Kendaraan ringan yang dimaksud seperti mobil pribadi, angkutan kota dan *pick up* pengangkut sedangkan kendaraan berat seperti bus antar kota dan truk. Komposisi arus yang seperti ini sangat

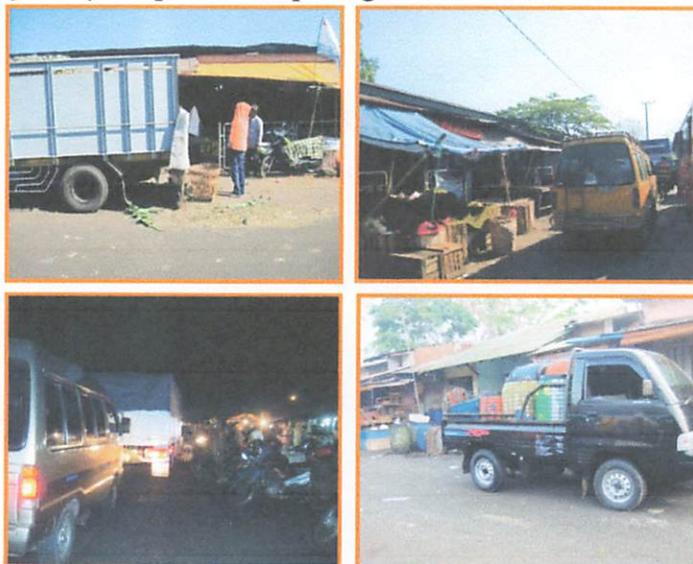
mempengaruhi kapasitas dan kecepatan menjadi kecil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.7 Komposisi Arus Jalan Gadang Bumiayu**

#### 4.2.9 Aktivitas Samping (Hambatan Samping) Jalan Gadang Bumiayu

Aktivitas samping jalan adalah hambatan samping yang merupakan dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan. Hambatan samping ini dapat berupa kendaraan melambat, parkir tepi jalan, keluar masuk kendaraan samping jalan, pejalan kaki dan keberadaan PKL tepi jalan. Hambatan samping yang terdapat di Jalan Gadang Bumiayu paling banyak dipengaruhi berturut-turut oleh parkir samping jalan, keberadaan PKL samping jalan, kendaraan melambat, pejalan kaki dan keluar masuk kendaraan samping jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.8 Hambatan Samping Jalan Gadang Bumiayu**

#### 4.2.10 Perilaku Pengemudi di Jalan Gadang Bumiayu

Karakteristik pengemudi mempengaruhi perilaku pengemudi sebagai respons terhadap gangguan internal, dimana karakteristik yang berbeda dari masing-masing orang berbeda, tergantung pada jenis kelamin, usia, status pekerjaan, tingkat pendidikan dan lainnya. Gangguan mengemudi internal dapat didefinisikan adalah gangguan berasal dari sikap pengemudi terhadap benda, alat dan makhluk hidup saat mengemudi.

Secara umum kondisi perilaku pengemudi di Jalan Gadang Bumiayu adalah selalu berhati - hati dan saling pengertian terhadap sesama pengendara lainnya. Namun, ada sebagian pengendara yang tidak menyadari dampak yang ditimbulkan dari kelakuannya yang kurang pengertian terhadap pengendara lain, seperti saling mendahului dan membelokan kendaraannya di sembarang tempat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.9 Perilaku Pengemudi Jalan Gadang Bumiayu

#### 4.2.11 Ketersediaan Perlengkapan Jalan Gadang Bumiayu

Perlengkapan jalan yang dimaksud adalah rambu-rambu dan marka serta yang tidak berkaitan langsung dengan pemakai jalan seperti patok KM dan pagar pengaman (Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985). Perlengkapan Jalan Gadang Bumiayu yang dapat terlihat adalah lampu lalu lintas, marka jalan, rambu lalu lintas dan pagar pembatas. Sebagian kecil rambu tersebut tidak berfungsi sesuai dengan aturan, seperti terlihat tanda larangan parkir yang tidak dihiraukan oleh para pengemudi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.10** Perlengkapan Jalan Gadang Bumiayu

### **4.3 Persepsi Pengemudi Terhadap Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu**

Data persepsi pengemudi merupakan hasil rekapan kuesioner yang diklasifikasikan berdasarkan jumlah kendaraan yang melintas di Jalan Gadang Bumiayu. Berdasarkan hasil survei pengendara kendaraan bermotor dalam sehari rata - rata mencapai 7.000 pengendara, sehingga melalui hasil perhitungan sampel untuk pengendara adalah 261. Jumlah sampel tersebut dibagi menurut hasil perhitungan menjadi 179 pengendara sepeda motor, 62 pengendara kendaraan ringan dan 20 pengendara kendaraan berat.

Persepsi masing - masing pengendara dapat terlihat dari rekapitulasi menurut persentasi dan nilai rata - rata pada masing - masing pengelompokan sesuai dengan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi masing-masing pengendara dapat dilihat pada penjelasan berikut ini.

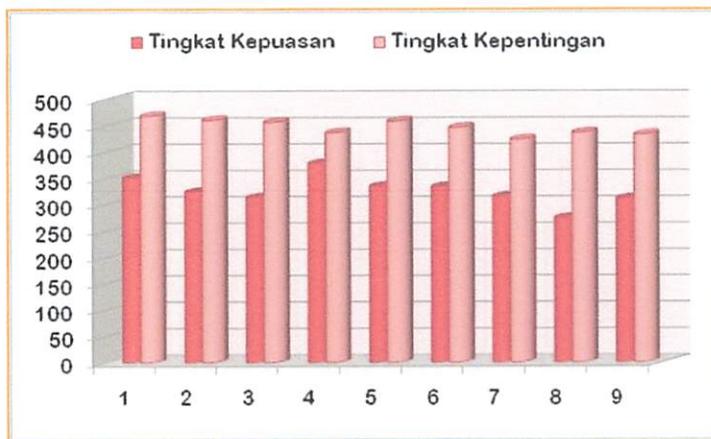
#### **4.3.1 Persepsi Pengendara Sepeda Motor**

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pengendara sepeda motor adalah keberadaan median jalan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,11. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang nilai rata - ratanya tertinggi adalah variabel lebar jalan dengan nilai rata - rata tertinggi 2,61 . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.1 Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Sepeda Motor

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Lebar Jalan	351	1,96	468	2,61
2.	Bahu Jalan	324	1,81	460	2,57
3.	Kereb Jalan	313	1,75	456	2,55
4.	Median Jalan	378	2,11	436	2,44
5.	Perlengkapan Jalan	335	1,87	458	2,56
6.	Pemisahan Arah	334	1,87	446	2,49
7.	Komposisi Arus	315	1,76	423	2,36
8.	Hambatan Samping	274	1,53	436	2,44
9.	Perilaku Pengemudi	311	1,74	432	2,41

Sumber: Hasil Analisa



Gambar 4.11 Grafik Perbandingan Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Sepeda Motor

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1 Lebar jalan        | 6 Pemisahan arus     |
| 2 Bahu jalan         | 7 Komposisi arus     |
| 3 Kereb jalan        | 8 Hambatan samping   |
| 4 Median jalan       | 9 Perilaku pengemudi |
| 5 Perlengkapan jalan |                      |

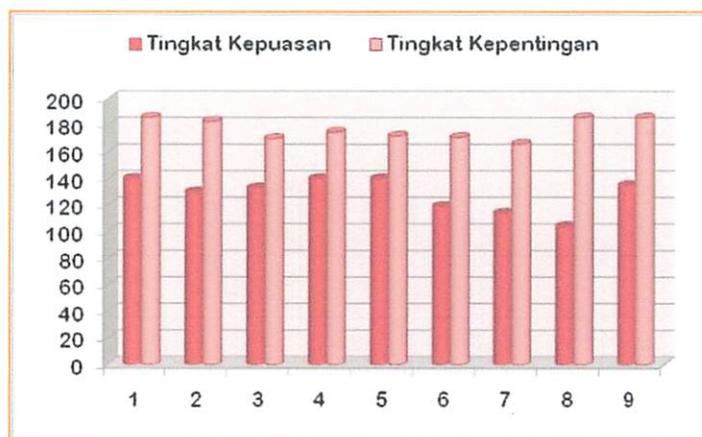
#### 4.3.2 Persepsi Pengendara Kendaraan Ringan

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pengendara kendaraan ringan adalah variabel lebar jalan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,26. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel lebar jalan dan perilaku pengemudi dengan nilai rata - rata tertinggi 3,00 . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.2 Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan**

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Lebar Jalan	140	2,26	186	3,00
2.	Bahu Jalan	130	2,10	183	2,95
3.	Kereb Jalan	133	2,15	170	2,74
4.	Median Jalan	140	2,26	175	2,82
5.	Perlengkapan Jalan	140	2,26	172	2,77
6.	Pemisahan Arah	119	1,92	171	2,76
7.	Komposisi Arus	114	1,84	166	2,68
8.	Hambatan Samping	104	1,68	185	2,98
9.	Perilaku Pengemudi	135	2,18	186	3,00

Sumber: Hasil Analisa



**Gambar 4.12 Grafik Perbandingan Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan**

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1 Lebar jalan        | 6 Pemisahan arus     |
| 2 Bahu jalan         | 7 Komposisi arus     |
| 3 Kereb jalan        | 8 Hambatan samping   |
| 4 Median jalan       | 9 Perilaku pengemudi |
| 5 Perlengkapan jalan |                      |

#### 4.3.3 Persepsi Pengendara Kendaraan Berat

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pengendara kendaraan berat adalah variabel perlengkapan jalan dan perilaku pengemudi yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,20. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata-rata tertinggi adalah variabel kereb jalan dengan nilai rata - rata tertinggi 3,00 . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.3 Persepsi Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat

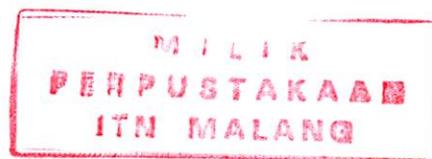
No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Lebar Jalan	36	1,80	54	2,70
2.	Bahu Jalan	28	1,40	56	2,80
3.	Kereb Jalan	28	1,40	60	3,00
4.	Median Jalan	36	1,80	44	2,20
5.	Perlengkapan Jalan	44	2,20	56	2,80
6.	Pemisahan Arah	28	1,40	56	2,80
7.	Komposisi Arus	40	2,00	56	2,80
8.	Hambatan Samping	24	1,20	56	2,80
9.	Perilaku Pengemudi	44	2,20	56	2,80

Sumber: Hasil Analisa



Gambar 4.13 Grafik Perbandingan Tingkat kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1 Lebar jalan        | 6 Pemisahan arus     |
| 2 Bahu jalan         | 7 Komposisi arus     |
| 3 Kereb jalan        | 8 Hambatan samping   |
| 4 Median jalan       | 9 Perilaku pengemudi |
| 5 Perlengkapan jalan |                      |



## **BAB V**

### **ANALISA**

Tahapan analisa merupakan tahapan proses pengolahan data yang menjadi *input* untuk menjawab tujuan atau *out put* dari sebuah penelitian. Dalam penelitian ini analisis yang dilakukan berkaitan dengan analisis karakteristik lokasi studi yaitu Jalan Gadang Bumiayu dan analisis kinerja pelayanannya berdasarkan persepsi pengemudi yang melewati Jalan Gadang Bumiayu. Adapun variabel yang akan dikaji adalah tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb jalan, bahu jalan, median jalan, alinyemen jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan ketersediaan perlengkapan jalan.

#### **5.1 Analisis Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Standar Jalan Perkotaan**

Analisis karakteristik jalan ini dilakukan dengan mengkaji secara deskriptif masing-masing variabel karakteristik jalan yang berkaitan dengan kinerja pelayanannya yang meliputi tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, kereb jalan, bahu jalan, median jalan, alinyemen jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan ketersediaan perlengkapan jalan.

Persepsi terhadap kinerja pelayanan sebuah jalan dapat diukur melalui ketersediaan bagian - bagian jalan dalam membantu pengguna jalan pada saat melewati jalan tersebut. Persepsi setiap pengguna jalan sangatlah berbeda tergantung seberapa lancar jalan tersebut mampu berfungsi dengan baik yaitu mampu memberikan rasa aman, nyaman dan kelancaran pada saat melewati jalan tersebut. Dari persepsi yang berbeda tersebut maka peneliti mencoba membuat suatu parameter untuk mengkaji kelayakan lokasi studi yaitu Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan teori dan standar jalan perkotaan seperti berikut.

Tabel 5.1 Parameter Analisis Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu

No.	Variabel Kinerja Pelayanan Jalan	Parameter Analisis
1.	Lebar jalan	Untuk jalan dua lajur dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih kecil dari dan sama dengan 10,5 m. Kondisi dasar lebar jalan adalah 6 m.
2.	Bahu jalan	Lebar bahu efektif paling sedikit 2 m pada setiap sisi
3.	Kereb jalan	Kereb berupa penonjolan atau peninggian pada bagian tepi perkerasan atau jalur lalu lintas (termasuk jalur samping), difungsikan untuk keperluan drainase, mencegah kendaraan keluar dari perkerasan atau jalur lalu lintas dan mempertegas batas tepi perkerasan. Ukuran kereb jalan adalah lebar 15 – 21 cm dan ketinggian 20 – 30 cm
4.	Median jalan	Lebar median jalan adalah 1 – 3 m
5.	Pemisahan arah	Pemisahan arah paling tinggi pada pembagian 50 - 50
6.	Komposisi arus	Perbandingan atau rasio antara sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat
7.	Aktivitas samping jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat rendah, jumlah gangguan &lt; 100</li> <li>• Rendah, jumlah gangguan 100 – 299</li> <li>• Sedang, jumlah gangguan 300 – 499</li> <li>• Tinggi, jumlah gangguan 500 – 899</li> <li>• Sangat tinggi, jumlah gangguan &gt; 900</li> </ul>
8.	Perilaku pengemudi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berhati - hati</li> <li>• Kurang berhati - hati</li> <li>• Tidak berhati - hati</li> </ul>
9.	Perlengkapan jalan	Ketersediaan dan berfungsi tidaknya rambu, marka, pagar pembatas dan lampu jalan

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Dari tabel parameter analisis tersebut di atas dapat dijabarkan analisis karakteristik Jalan Gadang Bumiayu dengan membandingkan antara kondisi eksisting yang ada di lokasi penelitian dengan parameter yang telah dilakukan oleh peneliti. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan berikut.

### 5.1.1 Lebar Jalur Lalu Lintas

Salah satu parameter ukuran kenyamanan bagi pengguna jalan adalah lebarnya jalur lalu lintas jalan. Begitu juga halnya dengan lebar jalur lalu lintas Jalan Gadang Bumiayu sudah memenuhi standar kesesuaian untuk jalan perkotaan yaitu dengan lebar 6,5 – 11 m. Kondisi lebar jalur lalu lintas pada umumnya baik, tapi ada sebagian yang berlubang sehingga dapat mengurangi kelancaran dan kenyamanan pengguna jalan. Lebar jalur lalu lintas seperti ini belum cukup

menampung tingginya arus lalu lintas di Jalan Gadang Bumiayu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



**Gambar 5.1 Lebar dan Kondisi Jalan**



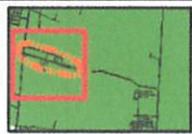
JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

JUDUL PETA:

**PENGARUH LEBAR JALAN  
 TERHADAP ARUS LALU LINTAS  
 DI JALAN GADANG BUMIAYU**

**LEGENDA:**

- Jalan
- Jembatan
- Sungai
- Lebar Jalur Lalu Lintas 7,5 meter, Sudah Sesuai Standar, Tapi Pada Kenyataannya Belum Cukup Menampung Tingginya Arus Lalu Lintas
- Lebar Jalur Lalu Lintas 11 meter, Sudah Sesuai Standar, Tapi Pada Kenyataannya Belum Cukup Menampung Tingginya Arus Lalu Lintas
- Lebar Jalur Lalu Lintas 6,5 meter, Sudah Sesuai Standar, Tapi Pada Kenyataannya Belum Cukup Menampung Tingginya Arus Lalu Lintas



**SUMBER:**

1. Bakosurtanal Tahun 2009
2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

**NO.**

5.1

**SKALA:**

1:2.600

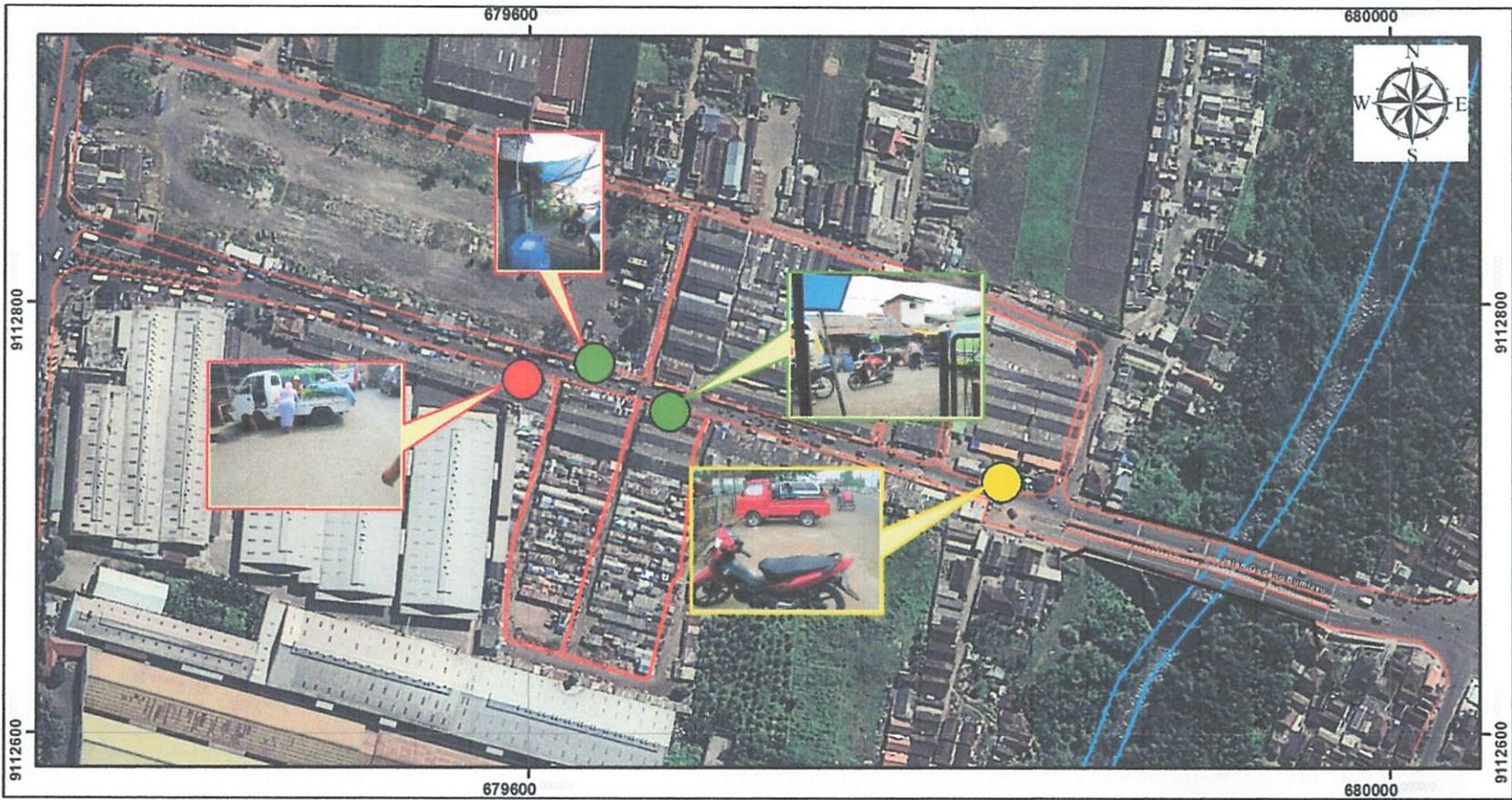
**TUGAS AKHIR  
 KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
 BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### 5.1.2 Bahu

Lebar dan kondisi permukaan bahu jalan dapat mempengaruhi penggunaan bahu, berupa penambahan kapasitas dan kecepatan pada arus tertentu akibat pertambahan lebar bahu terutama karena pengurangan hambatan samping yang disebabkan kejadian di sisi jalan seperti kendaraan angkutan umum berhenti, pejalan kaki dan sebagainya. Bahu Jalan Gadang Bumiayu sudah sesuai menurut parameter lebar bahu jalan perkotaan yaitu 1,8 – 5 m. Fungsi bahu Jalan Gadang Bumiayu tidak berlaku sebagaimana mestinya karena hampir semua bahu jalan digunakan untuk tempat berjualan, bongkar muat dan parkir yang tidak teratur sehingga menyebabkan kemacetan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



**Gambar 5.2 Penggunaan Bahu Jalan**



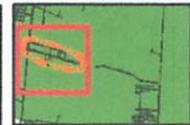
JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

JUDUL PETA:

PENGARUH BAHU JALAN  
 TERHADAP ARUS LALU LINTAS  
 DI JALAN GADANG BUMIAYU

LEGENDA:

-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai
-  Lebar Bahu 1,8 meter
-  Lebar Bahu 5 meter
-  Penggunaan Bahu Jalan Seperti Ini Menyebabkan Kemacetan Karena Fungsinya Tidak Sesuai Dengan Fungsi Bahu Sebagaimana Mestinya



SUMBER:

1. Bakosurtanal Tahun 2009
2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

NO.

5.2

SKALA:

1:2.600

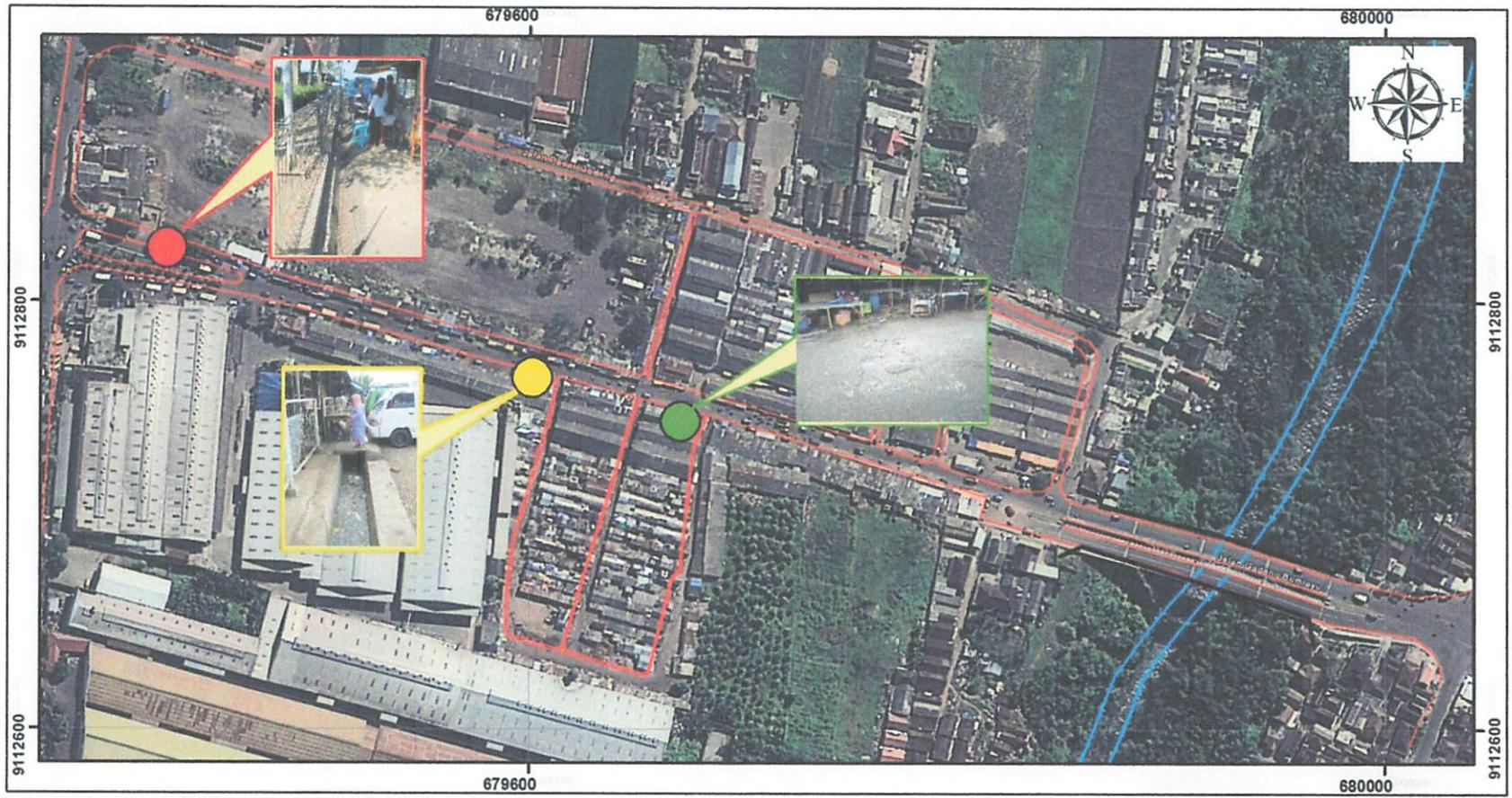
TUGAS AKHIR  
 KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
 BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI

### 5.1.3 Kereb

Kereb jalan merupakan batas antara jalur lalu lintas dan trotoar yang berfungsi sebagai pembatas jalur lalu lintas dan mencegah kendaraan keluar dari badan jalan. Keberadaan kereb dapat berpengaruh pada kapasitas jalan yaitu kapasitas akan bertambah bila kereb lebih kecil dari jalan dengan bahu. Keberadaan kereb di Jalan Gadang Bumiayu berupa drainase yang lebarnya sudah memenuhi standar kereb jalan perkotaan yaitu 40 – 70 cm. Meskipun lebarnya sudah mencapai standar, tapi tidak semua kereb di Jalan Gadang Bumiayu berfungsi dengan baik karena drainase tidak mengalirkan air sebagaimana mestinya sehingga pada saat turun hujan dapat terjadi banjir yang mengurangi kelancaran dan kenyamanan bagi pengguna jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



Gambar 5.3 Kereb Jalan



JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

JUDUL PETA:  
**PENGARUH KEREB JALAN  
 TERHADAP ARUS LALU LINTAS  
 DI JALAN GADANG BUMIAYU**

**LEGENDA:**

- Jalan
- Jembatan
- Sungai
- Lebar Kereb 70 cm
- Lebar Kereb 40 cm
- Penggunaan Kereb, Kereb Tidak Berfungsi Dengan baik Karena Drainase Tidak Mengalirkan Air Dengan Baik Sehingga Saat Hujan Dapat Terjadi Banjir Yang Mengurangi Kelancaran Dan Kenyamanan



**SUMBER:**  
 1 Bakosurtanal Tahun 2009  
 2 Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

**NO.**  
 5.3

**SKALA:** 1:2.600

**TUGAS AKHIR  
 KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
 BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### 5.1.4 Median

Secara umum fungsi median adalah untuk memisahkan arus lalu lintas pada kedua sisi lajur lalu lintas. Tujuan dari pemisahan ini untuk meningkatkan kapasitas masing-masing lajur lalu lintas sehingga arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar. Dari hasil pengamatan median Jalan Gadang Bumiayu sudah berfungsi dengan baik dengan lebar yang sudah memenuhi standar kelayakan yaitu 4 – 2 m. Median ini sudah berfungsi dengan baik yaitu sebagai pemisah arah lalu lintas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



**Gambar 5.4 Median Jalan**

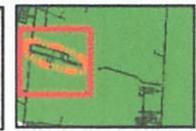


JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

JUDUL PETA:  
**PENGARUH MEDIAN JALAN  
 TERHADAP ARUS LALU LINTAS  
 DI JALAN GADANG BUMIAYU**

**LEGENDA:**

-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai
-  Median Jalan, Sudah Memenuhi Standar Jalan Perkotaan Dan Sudah Berfungsi Dengan Baik Sebagai Pemisah Arah Lalu Lintas



SUMBER:  
 1. Bakosurtanal Tahun 2009  
 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

NO.  
 5.4

SKALA: 1:2.600

**TUGAS AKHIR  
 KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
 BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### 5.1.5 Pemisahan Arah

Pemisahan arah merupakan pembagian arus lalu lintas antara kedua lajur lalu lintas. Sebuah jalan perkotaan paling tinggi pada pembagian 50 - 50 atau dengan kata lain pembagian arus antara kedua lajur tersebut adalah sama. Menurut hasil pengamatan pemisahan arah di Jalan Gadang Bumiayu adalah sama yaitu 50 - 50, tapi pada kenyataannya tingginya aktivitas di jalan ini membuat pemisahan arah tidak berjalan dengan baik karena keberadaan pasar tumpah di jalan ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 5.5 Pemisahan Arah

### 5.1.6 Komposisi Arus

Komposisi arus adalah perbandingan antara sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat yang melewati jalan tertentu. Dari hasil pengamatan komposisi arus di Jalan Gadang Bumiayu berturut - turut didominasi oleh kendaraan sepeda motor, kendaraan ringan (*pick up*, angkot dan mobil pribadi) dan kendaraan berat (bus dan truk). Tingginya komposisi arus membuat pengendara saat melintas di jalan ini harus ekstra hati - hati karena dapat mengurangi kelancaran dan kenyamanan pengendara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 5.6 Komposisi Arus

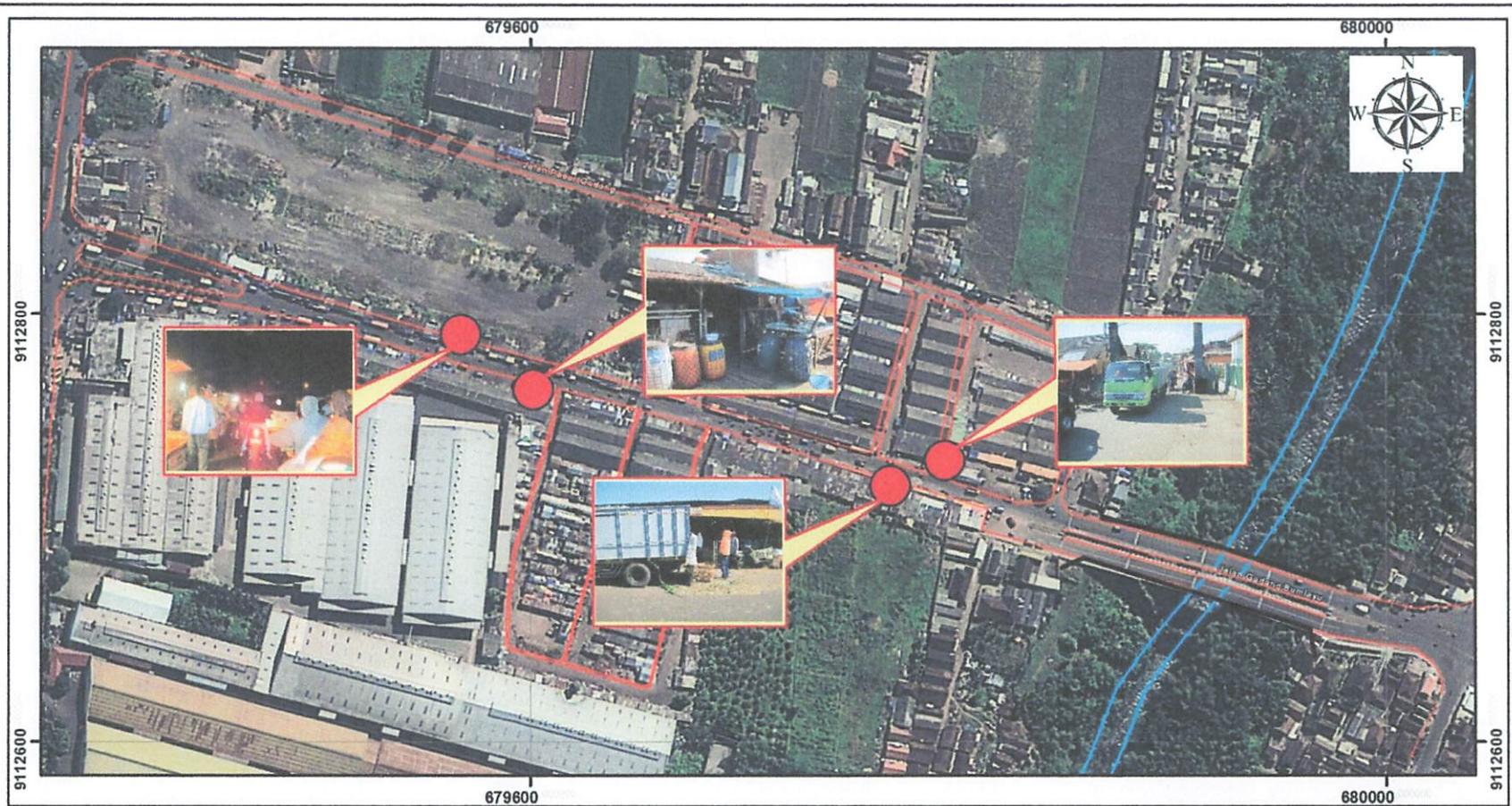
### 5.1.7 Aktivitas Samping Jalan

Aktivitas samping jalan merupakan kegiatan yang terjadi di samping jalan sebagai akibat gangguan terhadap kapasitas jalan dan kecepatan arus bebas. Berdasarkan hasil amatan aktivitas samping di Jalan Gadang Bumiayu berada pada tingkatan sangat tinggi dengan jumlah gangguan  $> 900$ . Adapun aktivitas samping di jalan ini berupa pedagang tepi jalan, parkir yang kurang teratur, pejalan kaki, bongkar muat di tepi jalan dan keluar masuk kendaraan. Keadaan aktivitas samping yang seperti ini membuat kelancaran dan kenyamanan pengguna jalan sangat terganggu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



Gambar 5.7 Aktivitas Samping Jalan

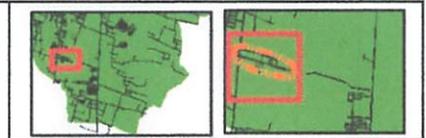




  
**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
**2012**

**JUDUL PETA:**  
**PENGARUH AKTIVITAS SAMPING**  
**JALAN TERHADAP ARUS**  
**LALU LINTAS DI**  
**JALAN GADANG BUMIAYU**

- LEGENDA:**
-  Jalan
  -  Jembatan
  -  Sungai
  -  Aktivitas Samping Jalan Sangat Tinggi, Jumlah Gangguan > 900 Berakibat Kelancaran Dan Kenyamanan Menjadi Sangat Terganggu



**SUMBER:**  
 1 Bakosurtanal Tahun 2009  
 2 Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

**NO.**  
 5.5

**SKALA:** 1:2.600

**TUGAS AKHIR**  
**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### 5.1.8 Perilaku Pengemudi

Perilaku pengemudi sangat bergantung pada latar belakang pengemudi itu sendiri dan tujuan dalam melakukan perjalanan. Contohnya perilaku seorang karyawan yang sangat ingin cepat sampai di tempat kerjanya, tapi terjebak kemacetan akan sangat berbeda dengan seorang yang hendak bepergian dengan tujuan menikmati suasana kota atau hanya berkeliling menikmati suasana kota. Perilaku pengemudi dapat dipengaruhi oleh motivasi, lingkungan sekitar dan pendidikannya. Berdasarkan hasil pengamatan perilaku pengemudi di Jalan Gadang Bumiayu termasuk dalam perilaku pengemudi yang berhati - hati meskipun kadang ada pengemudi yang kurang berhati - hati seperti membelokan kendaraannya secara tiba - tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengemudi lain. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



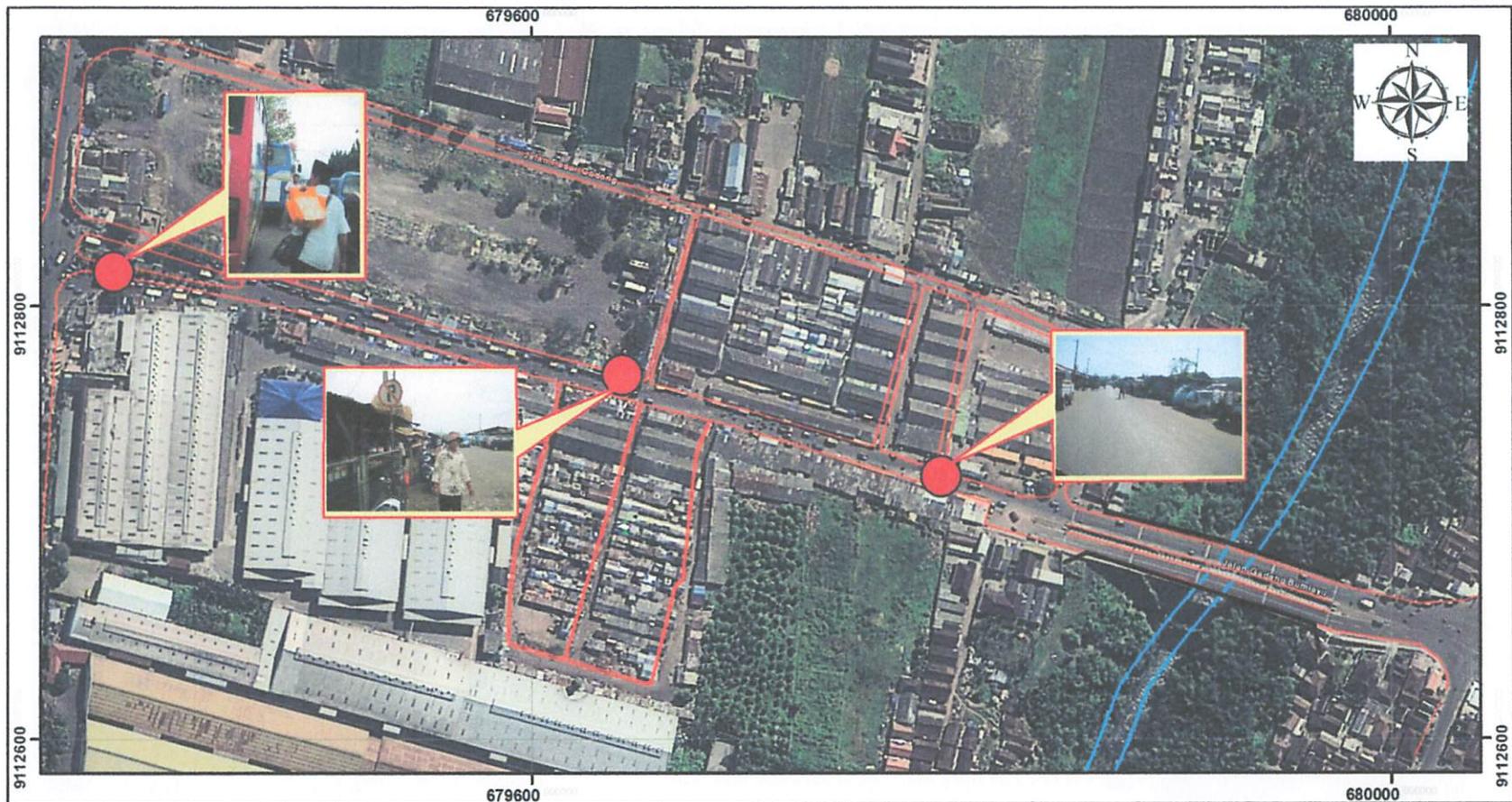
Gambar 5.8 Perilaku Pengemudi

### 5.1.9 Perlengkapan Jalan

Pada umumnya fungsi dari perlengkapan jalan untuk memudahkan pemakai jalan dalam memahami kondisi jalan yang sedang dilewati sehingga terciptanya keamanan dan keselamatan dalam perjalanan. Adapun perlengkapan jalan yang ada di Jalan Gadang Bumiayu adalah rambu, marka, lampu lalu lintas, lampu jalan dan pagar pembatas. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan banyak terjadi pelanggaran terhadap rambu seperti banyak kendaraan yang parkir di tempat yang sebenarnya tidak boleh digunakan untuk parkir, tidak adanya marka jalan pada sebagian ruas jalan dan penyalahgunaan pagar pembatas jalan sebagai tempat berjualan. Hal ini mengakibatkan perlengkapan jalan yang ada terkesan hanya sebagai penghias jalan saja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan peta berikut.



**Gambar 5.9** Perlengkapan Jalan



JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

JUDUL PETA:

PENGARUH KETERSEDIAAN  
 PERLENGKAPAN JALAN  
 TERHADAP LALU LINTAS DI  
 JALAN GADANG BUMIAYU

LEGENDA:

— Jalan

— Jembatan

— Sungai

● Perlengkapan Jalan, Banyak Pelanggaran Terhadap Rambu Lalu Lintas Seperti Dilarang Parkir Dan Tidak Adanya Marka Membuat Kenyamanan Dan Kelancaran Lalu Lintas Menjadi Terganggu



SUMBER:

1. Bacosuratanal Tahun 2009
2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010

NO.

5.6

SKALA: 1:2.600

TUGAS AKHIR  
 KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU  
 BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI

Berdasarkan berbagai penjelasan analisis karakteristik Jalan Gadang Bumiayu dapat diambil kesimpulan “Jalan Gadang Bumiayu merupakan salah satu ruas jalan di Kota Malang yang mempunyai aktivitas lalu lintas yang sangat padat sehingga sering kali terjadi kemacetan di ruas jalan ini. Hal ini dapat terbukti dengan tingginya aktivitas samping jalan, fungsi bahu dan kereb yang tidak sesuai dan tingginya komposisi arus yang terjadi di ruas jalan ini”.

## **5.2 Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi**

Tujuan dari analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi adalah untuk mengetahui kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu yang diukur melalui tingkat kenyamanan pengguna jalan saat melintas. Analisis ini dibagi menjadi analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan pengendara sepeda motor, pengendara kendaraan ringan dan pengendara kendaraan berat. Setelah itu baru dilakukan penggabungan untuk mengetahui kinerja pelayanan berdasarkan persepsi pengemudi. Metode yang digunakan untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna jalan adalah IPA (*Importance Performance Analysis*). Metode merupakan penilaian perbandingan antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengendara kendaraan bermotor terhadap elemen - elemen Jalan Gadang Bumiayu.

Tahapan awal dari proses analisis menggunakan metode IPA adalah mencari nilai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan dengan menggunakan metode kuesioner sebagai instrumen untuk menjaring persepsi pengendara kendaraan bermotor terhadap kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Persepsi tersebut diukur menggunakan variabel pembentuk Jalan Gadang Bumiayu, kemudian masing-masing nilai tersebut dijumlahkan dan dicari nilai rata-ratanya untuk digambarkan melalui Diagram *Cartesius*.

Kinerja pelayanan merupakan perbandingan antara nilai skor tingkat kepuasan dan nilai skor tingkat kepentingan. Kinerja pelayanan inilah yang akan menentukan urutan variabel mana saja yang akan menjadi prioritas peningkatan

yang menjadi faktor kepuasan dari pengendara kendaraan bermotor. Adapun persamaan yang digunakan adalah:

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\%$$

Keterangan:

T<sub>ki</sub> = Tingkat kesesuaian

X<sub>i</sub> = Skor kepuasan

Y<sub>i</sub> = Skor kepentingan

Pengendara akan merasa puas apabila tingkat kepuasan sebanding nilainya dengan tingkat kepentingan yang diharapkan oleh pengendara yaitu nilai tingkat kesesuaiannya 100%. Apabila nilai tingkat kesesuaiannya melebihi 100% maka pengendara merasa puas terhadap variabel - variabel pembentuk Jalan Gadang Bumiayu, sedangkan apabila nilai kesesuaiannya lebih kecil dari 100% maka perlu adanya peningkatan terhadap beberapa variabel pembentuk Jalan Gadang Bumiayu.

Nilai rata-rata penilaian kinerja pelayanan selanjutnya akan dimasukkan ke dalam Diagram *Cartesius* dengan sumbu horisontal ( $\bar{X}$ ) adalah nilai rata - rata untuk tingkat kepuasan dan sumbu vertikal ( $\bar{Y}$ ) adalah nilai rata - rata untuk tingkat kepentingan. Diagram *Cartesius* ini akan dibagi menjadi 4 (empat) kuadran dengan perpotongan sumbunya merupakan total nilai rata - rata penilaian kepuasan ( $\bar{X}$ ) dan total penilaian kepentingan ( $\bar{Y}$ ) dari kumulatif tingkat dengan rumus:

$$\bar{X} = \frac{\sum \bar{X}_i}{n}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum \bar{Y}_i}{n}$$

Keterangan:

n = Jumlah responden

Untuk menentukan batas obyektif dalam pemetaan atribut pada Diagram *Cartesius* yaitu titik-titik  $\bar{X}$ ,  $\bar{Y}$  digunakan rumus:



$$X = \frac{\sum_{i=1} \bar{X}_i}{K}$$

$$Y = \frac{\sum_{i=1} \bar{Y}_i}{K}$$

Keterangan:

K = Banyaknya item/variabel yang dinilai

Melalui beberapa proses analisis di atas maka akan diketahui variabel - variabel mana yang perlu ditingkatkan lagi berdasarkan 4 (empat) kuadran IPA. Adapun penjelasan masing-masing kuadran adalah:

- Kuadran Pertama, “Pertahankan Kinerja” (*high importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor penunjang bagi kepuasan pengguna jalan sehingga pihak pengelola jalan berkewajiban memastikan bahwa kinerja pelayanan jalan yang dikelolanya dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.
- Kuadran Kedua, “Cenderung Berlebihan” (*low importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting sehingga pihak pengelola perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor - faktor tersebut kepada faktor - faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran keempat.
- Kuadran Ketiga, “Prioritas Rendah” (*low importance & low performance*). Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan sekaligus dianggap tidak terlalu penting bagi pengguna jalan, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor - faktor tersebut.
- Kuadran Keempat, “Tingkatkan Kinerja” (*high importance & low performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor yang sangat penting oleh pengguna jalan, namun kondisi pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak pengelola jalan berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

### 5.2.1 Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Sepeda Motor

Hasil analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi sepeda motor antara 62,84% - 86,70% dengan nilai rata-rata 73,12%. Tingkat kepuasan pengendara sepeda motor dapat terlihat dari nilai kesesuaian variabel yang melebihi nilai rata - rata kesesuaian dari atribut yang telah ditentukan, yaitu atribut lebar jalan, median jalan, perlengkapan jalan, pemisahan arah dan komposisi arus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.2 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Sepeda Motor**

No.	Atribut IPA	Tki%
		Pengendara Sepeda Motor
1.	Lebar Jalan	75,00
2.	Bahu Jalan	70,43
3.	Kereb Jalan	68,64
4.	Median Jalan	86,70
5.	Perlengkapan Jalan	73,14
6.	Pemisahan Arah	74,89
7.	Komposisi Arus	74,47
8.	Hambatan Samping	62,84
9.	Perilaku Pengemudi	71,99
<b>JUMLAH</b>		<b>658,11</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>73,12</b>

Sumber: Hasil Analisa

 Variabel yang dinilai puas oleh pengendara sepeda motor

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara sepeda motor maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut:

**Tabel 5.3 Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Sepeda Motor**

No.	Nilai	Kriteria
1.	78,76 - 86,70	Baik
2.	70,81 - 78,75	Sedang
3.	62,84 - 70,80	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria kinerja pelayanan jalan di atas maka kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara sepeda motor termasuk dalam kinerja pelayanan sedang dengan nilai rata - rata 73,12. Jadi menurut

pengendara sepeda motor variabel yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu adalah bahu jalan, kereb jalan, hambatan samping dan perilaku pengemudi.

### 5.2.2 Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Kendaraan Ringan

Hasil analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi kendaraan ringan antara 56,22% - 81,40% dengan nilai rata - rata 72,71%. Tingkat kepuasan pengendara kendaraan ringan dapat terlihat dari nilai kesesuaian yang melebihi nilai rata-rata kesesuaian dari atribut yang telah ditentukan, yaitu atribut lebar jalan, kereb jalan, median jalan dan perlengkapan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.4 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Kendaraan Ringan**

No.	Atribut IPA	Tki%
		Pengendara Kendaraan Ringan
1.	Lebar Jalan	75,27
2.	Bahu Jalan	71,04
3.	Kereb Jalan	79,64
4.	Median Jalan	80,00
5.	Perlengkapan Jalan	81,40
6.	Pemisahan Arah	69,59
7.	Komposisi Arus	68,67
8.	Hambatan Samping	56,22
9.	Perilaku Pengemudi	72,58
<b>JUMLAH</b>		<b>654,41</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>72,71</b>

Sumber: Hasil Analisa

 Variabel yang dinilai puas oleh pengendara kendaraan ringan

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan ringan maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut:

**Tabel 5.5 Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Ringan**

No.	Nilai	Kriteria
1.	73,01 - 81,40	Baik
2.	64,62 - 73,00	Sedang
3.	56,22 - 64,61	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria kinerja pelayanan jalan maka kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan ringan termasuk dalam kinerja pelayanan sedang dengan nilai rata - rata 72,71. Jadi menurut pengendara kendaraan ringan variabel yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu adalah bahu jalan, pemisahan arah, komposisi arus, hambatan samping dan perilaku pengemudi.

### 5.2.3 Analisis Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengendara Kendaraan Berat

Hasil analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi kendaraan berat antara 40,00% - 81,82% dengan nilai rata - rata 62,64%. Tingkat kepuasan pengendara kendaraan berat dapat terlihat dari nilai kesesuaian yang melebihi nilai rata - rata kesesuaian dari atribut yang telah ditentukan, yaitu atribut lebar jalan, median jalan, perlengkapan jalan, komposisi arus dan perilaku pengemudi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.6 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengendara Kendaraan Berat**

No.	Atribut IPA	Tki%
		Pengendara Kendaraan Berat
1.	Lebar Jalan	66,67
2.	Bahu Jalan	50,00
3.	Kereb Jalan	46,67
4.	Median Jalan	81,82
5.	Perlengkapan Jalan	78,57
6.	Pemisahan Arah	50,00
7.	Komposisi Arus	71,43
8.	Hambatan Samping	40,00
9.	Perilaku Pengemudi	78,57
<b>JUMLAH</b>		<b>563,72</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>62,64</b>

Sumber: Hasil Analisa

 Variabel yang dinilai puas oleh pengendara kendaraan berat

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan berat maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut:

**Tabel 5.7 Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Berat**

No.	Nilai	Kriteria
1.	67,89 - 81,82	Baik
2.	53,95 - 67,88	Sedang
3.	40,00 - 53,94	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria kinerja pelayanan jalan di atas maka kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan berat termasuk dalam kinerja pelayanan sedang dengan nilai rata - rata 62,64. Jadi menurut pengendara kendaraan berat variabel yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu adalah bahu jalan, kereb jalan, pemisahan arah dan hambatan samping.

#### 5.2.4 Kajian Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu

Dari hasil analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi masing - masing pengendara yaitu pengendara sepeda motor, pengendara kendaraan ringan dan kendaraan berat, maka untuk lebih menjelaskan tentang kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu menurut persepsi pengendara kendaraan bermotor (kumulatif) dapat terlihat dari hasil analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi kendaraan bermotor antara 58,94% - 84,58% dengan nilai rata - rata 72,06%. Tingkat kepuasan pengendara kendaraan bermotor dapat terlihat dari nilai kesesuaian yang melebihi nilai rata - rata kesesuaian dari atribut yang telah ditentukan, yaitu atribut lebar jalan, median jalan, perlengkapan jalan, komposisi arus dan perilaku pengemudi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.8 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengemudi**

No.	Atribut IPA	Tki%
		Kumulatif
1.	Lebar Jalan	74,44
2.	Bahu Jalan	68,96
3.	Kereb Jalan	69,10
4.	Median Jalan	84,58
5.	Perlengkapan Jalan	75,66
6.	Pemisahan Arah	71,47
7.	Komposisi Arus	72,71
8.	Hambatan Samping	58,94

No.	Atribut IPA	Tki%
		Kumulatif
9.	Perilaku Pengemudi	72,70
<b>JUMLAH</b>		<b>649,16</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>72,06</b>

Sumber: Hasil Analisis

  Variabel yang dinilai puas oleh pengemudi

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan bermotor maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut:

**Tabel 5.9 Kriteria Kinerja Pelayanan Jalan Pengendara Kendaraan Bermotor**

No.	Nilai	Kriteria
1.	76,04 - 84,58	Baik
2.	67,50 - 76,03	Sedang
3.	58,94 - 67,49	Buruk

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan kriteria kinerja pelayanan jalan di atas maka kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengendara kendaraan bermotor termasuk dalam kinerja pelayanan sedang dengan nilai rata - rata 72,06. Jadi menurut pengendara kendaraan bermotor variabel yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu adalah bahu jalan, kereb jalan, pemisahan arah dan hambatan samping.

Untuk memudahkan dalam memahami kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi maka dapat tersaji dalam tabel berikut.

**Tabel 5.10 Hasil Analisa Kinerja Pelayanan Jalan**

No.	Jenis Pengendara	Klasifikasi Kinerja Pelayanan
1.	Pengendara Sepeda Motor	Sedang
		73,12
2.	Pengendara Kendaraan Ringan	Sedang
		72,71
3.	Pengendara Kendaraan Berat	Sedang
		62,64
<b>Kinerja Pelayanan Kumulatif</b>		<b>Sedang</b>
		<b>72,06</b>

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan hasil analisa ini dapat disimpulkan bahwa menurut pengendara kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu secara umum mempunyai kinerja

pelayanan yang sedang atau dengan kata lain kinerja pelayanannya belum sesuai dengan fungsi jalan pada umumnya yaitu memberikan kenyamanan dan kelancaran bagi pengguna yang melewatinya. Dari hasil analisa ini pula dapat diketahui variabel - variabel yang nilainya sudah memuaskan dalam kinerja pelayanan jalan dan variabel - variabel mana yang perlu diperhatikan dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Adapun variabel yang sudah memuaskan itu adalah median jalan, perlengkapan jalan, komposisi arus dan perilaku pengemudi. Sedangkan variabel yang perlu diperhatikan adalah bahu jalan, kereb jalan, pemisahan arah dan hambatan samping jalan.

### **5.2.5 Analisis Distribusi Atribut Kinerja Pelayanan Jalan**

Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui letak atau posisi masing - masing atribut di dalam kuadran pengukuran IPA. Sebelumnya perlu diketahui nilai rata - rata dari tingkat kepuasan dan nilai rata - rata tingkat kepentingan masing - masing atribut. Adapun kuadran IPA tersebut dapat diketahui sebagai berikut:

- Kuadran Pertama, “Pertahankan Kinerja” (*high importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor penunjang bagi kepuasan pengguna jalan sehingga pihak pengelola jalan berkewajiban memastikan bahwa kinerja pelayanan jalan yang dikelolanya dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.
- Kuadran Kedua, “Cenderung Berlebihan” (*low importance & high performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting sehingga pihak pengelola jalan perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor - faktor tersebut kepada faktor - faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran keempat.
- Kuadran Ketiga, “Prioritas Rendah” (*low importance & low performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan sekaligus dianggap tidak terlalu penting bagi pengguna jalan, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu

memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor - faktor tersebut.

- Kuadran Keempat, “Tingkatkan Kinerja” (*high importance & low performance*). Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor yang sangat penting oleh pengguna jalan, namun kondisi pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak pengelola jalan berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor - faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

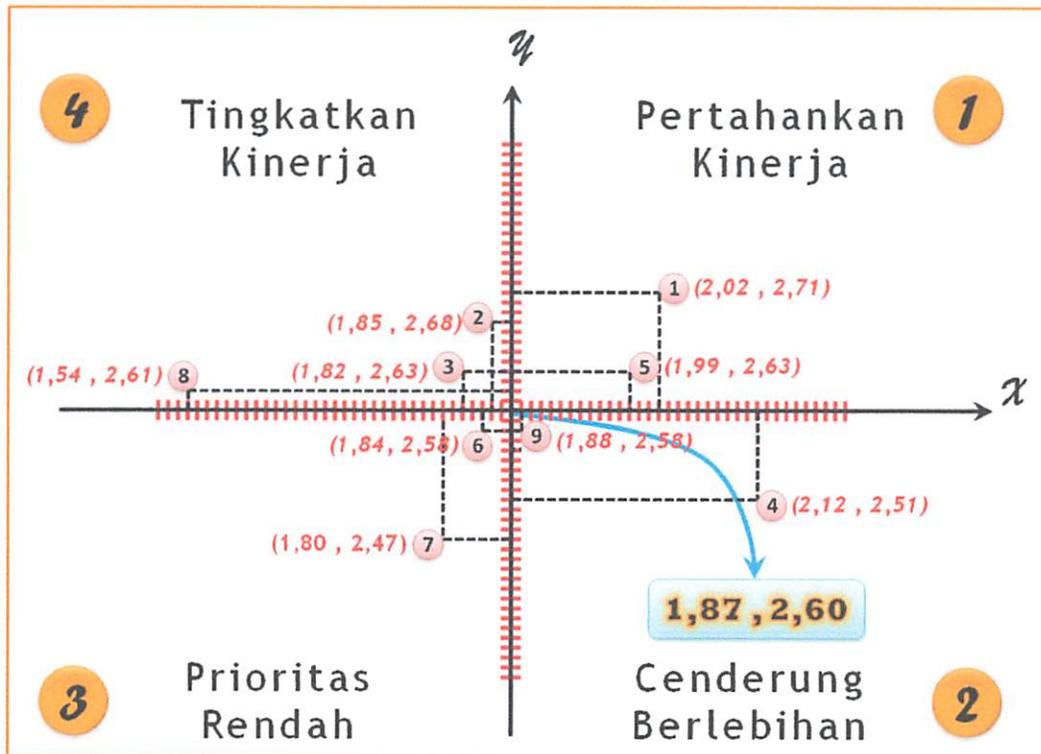
Analisis ini akan ditunjukkan dengan perpotongan sumbu  $(\bar{X})$ ,  $(\bar{Y})$ , dimana sumbu horisontal  $(\bar{X})$  akan diisi oleh nilai rata - rata tingkat kepuasan pengendara dan sumbu vertikal  $(\bar{Y})$  diisi oleh nilai rata - rata tingkat kepentingan pengendara. Berikut ini adalah penjabaran letak masing - masing atribut terhadap diagram IPA:

**Tabel 5.11 Total Persentasi Rata-Rata Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengendara Kendaraan Bermotor**

No.	Atribut IPA	X	Y	$(\bar{X})$	$(\bar{Y})$
1.	Lebar Jalan	527	708	2,02	2,71
2.	Bahu Jalan	482	699	1,85	2,68
3.	Kereb Jalan	474	686	1,82	2,63
4.	Median Jalan	554	655	2,12	2,51
5.	Perlengkapan Jalan	519	686	1,99	2,63
6.	Pemisahan Arah	481	673	1,84	2,58
7.	Komposisi Arus	469	645	1,80	2,47
8.	Hambatan Samping	402	675	1,54	2,59
9.	Perilaku Pengemudi	490	674	1,88	2,58
<b>TOTAL</b>		<b>4398</b>	<b>6101</b>	<b>16,85</b>	<b>23,38</b>
<b>RATA-RATA</b>				<b>1,87</b>	<b>2,60</b>

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel di atas dapat diketahui nilai rata - rata tingkat kepuasan  $(\bar{X})$  pengendara kendaraan bermotor adalah 1,87 dan nilai rata - rata tingkat kepentingan  $(\bar{Y})$  adalah 2,60. Kedua nilai rata - rata ini selanjutnya akan menjadi batas obyektif pada kuadran IPA. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dan tabel berikut.



Gambar 5.10 Diagram Kuadran IPA

Tabel 5.12 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
1.	I	Lebar jalan	Variabel lebar jalan patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) variabel lebar jalan mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi. Hal ini dapat terbukti dari kesesuaian lebar Jalan Gadang Bumiayu yang sudah mencapai standar perencanaan jalan perkotaan yaitu antara 6 – 11 m.	1
		Perlengkapan jalan	Variabel perlengkapan jalan juga patut dipertahankan kinerjanya karena menurut pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) karena variabel ini mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi pula. Hal ini dapat terbukti dengan ada dan memadainya rambu dan marka Jalan Gadang Bumiayu.	5
2.	II	Median jalan	Variabel median jalan menurut pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan jalan karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Hal ini dapat terlihat dari keberadaan median di Jalan Gadang Bumiayu yang sudah berfungsi dengan baik yaitu sebagai pemisah arus lalu lintas kedua lajur jalan.	4
		Perilaku pengemudi	Variabel perilaku pengemudi menurut pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) merupakan variabel	9

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
			yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan jalan karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Hal ini dapat terbukti dari adanya saling pengertian antar sesama pengemudi yang melintas di Jalan Gadang Bumiayu.	
3.	<b>III</b>	Pemisahan Arah	Variabel pemisahan arah menurut pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Hal ini dapat terlihat dari pemisahan arah Jalan Gadang Bumiayu yang sudah memenuhi standar yaitu 50 - 50.	6
		Komposisi arus	Variabel komposisi arus juga menurut pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu, sehingga pihak pengelola jalan tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Hal ini dapat terlihat pada komposisi arus Jalan Gadang Bumiayu yang didominasi oleh sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat, sehingga komposisi arus ini sudah memenuhi kriteria jalan perkotaan yang direncanakan untuk ketiga jenis kendaraan tersebut.	7
4.	<b>IV</b>	Bahu jalan	Variabel bahu jalan menurut persepsi para pengemudi (pengendara kendaraan bermotor) perlu ditingkatkan kinerjanya karena bahu jalan ini sangat penting bagi pengguna jalan, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola Jalan Gadang Bumiayu perlu meningkatkan kinerjanya. Hal ini dapat terlihat dari tingginya penggunaan bahu Jalan Gadang Bumiayu seperti parkir dan PKL, sehingga mengurangi kelancaran lalu lintas.	2
		Kereb jalan	Variabel kereb jalan juga menurut para pengemudi (pengendara kendaraan motor) perlu ditingkatkan kinerjanya karena variabel ini sangat penting bagi pengguna jalan, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya. Hal ini dapat terlihat dari kereb jalan yang belum dijadikan tempat berjualan.	3
		Hambatan samping	Sama seperti kedua variabel di atas, hambatan samping juga menurut para pengemudi (pengendara kendaraan motor) perlu ditingkatkan kinerjanya karena variabel ini	8

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
			sangat penting bagi pengguna jalan, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya. Hal ini dapat terlihat dari hambatan samping yang sangat tinggi yaitu > 900.	

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel distribusi atribut IPA dapat diketahui masing - masing kuadran ditempati oleh semua atribut IPA dengan pembagian kuadran I, II dan III ditempati oleh masing - masing 2 (dua) atribut, sedangkan kuadran IV ditempati oleh 3 (tiga) atribut. Kuadran I ditempati oleh lebar jalan dan perlengkapan jalan yang mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi sehingga lebar jalan dan perlengkapan jalan tidak perlu ditambahkan, tapi harus dipertahankan kinerjanya. Kuadran II ditempati oleh median jalan dan perilaku pengemudi yang mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah sehingga median jalan dan perilaku pengemudi tidak berpengaruh terhadap kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Kuadran III ditempati oleh pemisahan arah dan komposisi arus yang mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah sehingga pemisahan arah dan komposisi arus tidak perlu mendapat perhatian khusus karena bukan merupakan prioritas utama. Kuadran IV ditempati oleh bahu jalan, kereb jalan dan hambatan samping yang mempunyai tingkat kepuasan yang rendah, tapi memiliki tingkat kepentingan yang tinggi sehingga bahu jalan, kereb jalan dan hambatan samping merupakan prioritas utama untuk mencapai kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu yang baik.

Dari berbagai penjelasan mengenai analisis kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu di atas dapat diketahui bahu jalan, kereb jalan dan hambatan samping (aktivitas samping jalan) perlu mendapat perhatian khusus dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Bahu jalan perlu dilebarkan lagi untuk meningkatkan kinerja pelayanan jalan yaitu bahu jalan yang lebar awalnya 1,8 m disamakan menjadi 5 m. Kereb jalan yang semulanya digunakan untuk tempat berjualan perlu ditertibkan dan aktivitas samping jalan yang pengaruhnya besar terhadap kemacetan lalu lintas juga perlu diawasi dan ditertibkan.

## **BAB VI PENUTUP**

Dalam menilai sesuatu persepsi antara satu individu dengan individu lainnya sangatlah berbeda - beda, tapi beberapa individu juga memiliki kesamaan dalam menilai. Namun, kecenderungan mengarah pada lebih banyaknya perbedaan dalam menilai sesuatu. Perbedaan persepsi itu dapat terbentuk dari latar belakang individu tersebut seperti jenis kelamin, usia, status pekerjaan dan tingkat pendidikan. Begitu juga halnya dengan persepsi para pengemudi dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor yang melintas di Jalan Gadang Bumiayu berbeda antara satu pengemudi dengan pengemudi lainnya. Beberapa faktor yang menjadikan persepsi itu berbeda menurut para pengemudi adalah motivasi dalam berkendara dan faktor lingkungan sekitar saat melewati sebuah ruas jalan. Dengan adanya perbedaan - perbedaan tersebut peneliti mencoba menggalinya melalui kajian variabel seperti lebar jalan, kereb jalan, bahu jalan, median, pemisahan arah, komposisi arus, perilaku pengemudi dan perlengkapan jalan. Melalui variabel - variabel diharapkan dapat mengukur kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Pembahasan pada bab ini akan mencakup kesimpulan mengenai hasil yang telah didapat melalui proses analisis dan rekomendasi yang akan dijadikan masukan sebagai pengembangan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu.

### **6.1 Kesimpulan**

Adapun kesimpulan setelah melakukan tahapan analisis dalam penelitian ini adalah karakteristik Jalan Gadang Bumiayu dan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi (pengendara sepeda motor, pengendara kendaraan ringan dan pengendara kendaraan berat). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan berikut ini.



### 6.1.1 Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu

Kesimpulan mengenai karakteristik Jalan Gadang Bumiayu dapat dideskripsikan melalui tabel berdasarkan variabel - variabel yang telah dirumuskan pada sub bab Analisis Karakteristik Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan Standar Jalan Perkotaan yaitu lebar jalan, kereb jalan, bahu jalan, median jalan, pemisahan arah, komposisi arus, aktivitas samping jalan, perilaku pengemudi dan perlengkapan jalan. Dari tabel tersebut (Hal. 64) dan berdasarkan hasil amatan di lokasi penelitian maka “karakteristik Jalan Gadang Bumiayu sudah memenuhi standar jalan perkotaan yang dapat terlihat dari lebar jalannya, bahu jalannya, kereb jalannya, median jalannya dan pemisahan arusnya. Namun, di sisi lain jalan ini mempunyai tingkat kemacetan yang cukup tinggi karena bagian - bagian jalan belum berfungsi dengan baik seperti belum berfungsinya bahu jalan berdampak pada sangat besarnya aktivitas samping jalan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas”.

### 6.1.2 Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi

Kesimpulan mengenai kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan persepsi pengemudi merupakan gabungan antara kinerja pelayanan masing - masing pengemudi yaitu pengendara sepeda motor, pengendara kendaraan ringan dan pengendara kendaraan berat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 6.1 Rumusan Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Persepsi Pengemudi**

No.	Kuadran	Atribut/Variabel
1.	<b>I</b>	Lebar jalan
		Perlengkapan jalan
2.	<b>II</b>	Median jalan
		Perilaku pengemudi
3.	<b>III</b>	Pemisahan Arah
		Komposisi arus
4.	<b>IV</b>	Bahu jalan
		Kereb jalan
		Hambatan samping

*Sumber: Hasil Analisa*

Dari tabel rumusan kinerja dapat disimpulkan “kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu termasuk dalam kategori sedang yang berarti kinerja pelayanannya belum sejalan dengan fungsi jalan pada umumnya yaitu melewati orang atau barang di atasnya dengan aman dan nyaman dengan variabel yang perlu diperhatikan dan ditingkatkan lagi kinerjanya adalah variabel yang berada di kuadran IV sehingga dapat meningkatnya kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu”.

## 6.2 Rekomendasi

Adapun rekomendasi dalam penelitian ini merupakan berupa rekomendasi peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Arahan ini terdiri dari 2 (dua) yaitu arahan peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan hasil analisis yang dilakukan yaitu analisis IPA dan arahan peningkatan kinerja pelayanan Jalan gadang Bumiayu berdasarkan pandangan penulis yang dipertimbangkan dari hasil observasi dan wawancara.

### 6.2.1 Rekomendasi Peningkatan Kinerja Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Kuadran IPA

Menurut analisis kuadran IPA, variabel - variabel yang berada di kuadran IV merupakan variabel yang mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan tingkat kepentingan yang tinggi sehingga variabel yang berada di kuadran ini perlu mendapatkan prioritas utama dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel rekomendasi berikut.

**Tabel 6.2 Rekomendasi Atribut IPA**

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Rekomendasi
1.	I	Lebar jalan	<i>Pertahankan kinerja: lebar jalan dan perlengkapan jalan sudah dirasa cukup memiliki prestasi yang baik dalam membantu kinerja pelayanan jalan, sehingga patut dipertahankan kinerjanya, tapi tidak menutup kemungkinan untuk dikembangkan lagi guna memaksimalkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu</i>
		Perlengkapan jalan	

Dari tabel tersebut menunjukkan kinerja dapat disimpulkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu termasuk dalam kategori sedang yang berarti kinerja pelayanan belum sejalan dengan fungsi jalan pada umumnya yaitu melibatkan orang atau barang di atasnya dengan aman dan nyaman dengan variabel yang perlu diperhatikan dan dilakukannya lagi kinerjanya adalah variabel yang berada di kuadran IV sehingga dapat meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu.

## 6.2 Rekomendasi

Adapun rekomendasi dalam penelitian ini merupakan berupa rekomendasi peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Adapun ini terdiri dari 2 (dua) yaitu arahan peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan hasil analisis yang dilakukan yaitu analisis IPA dan arahan peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu berdasarkan pandangan penulis yang dipertimbangkan dari hasil observasi dan wawancara.

### 6.2.1 Rekomendasi Peningkatan Kinerja Jalan Gadang Bumiayu Berdasarkan Kuadran IPA

Menurut analisis kuadran IPA variabel - variabel yang berada di kuadran IV merupakan variabel yang mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan tingkat kepentingan yang tinggi sehingga variabel yang berada di kuadran ini perlu mendapatkan prioritas utama dalam meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel rekomendasi berikut.

Tabel 6.2 Rekomendasi Atribut IPA

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Rekomendasi
1.	I	Pedang Jalan	Peningkatan kinerja jalan dan peningkatan jalan sudah dilaksanakan memiliki prestasi yang baik dalam memberikan kinerja pelayanan jalan sehingga perlu diperhatikan kinerja yang tidak mendapat kemungkinan untuk dikembangkan lagi guna meningkatkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu
		Peningkatan jalan	

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Rekomendasi
2.	II	Median jalan	<b>Cenderung berlebihan:</b> median jalan dan perilaku pengemudi dirasa memberikan kontribusi yang berlebihan dalam kinerja pelayanan jalan sehingga dapat diabaikan, tapi dapat juga dikembangkan guna memaksimalkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu
		Perilaku pengemudi	
3.	III	Pemisahan Arah	<b>Prioritas rendah:</b> pemisahan arah dan komposisi arus merupakan prioritas kedua yang dapat dikembangkan guna memaksimalkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu
		Komposisi arus	
4.	IV	Bahu jalan	<b>Tingkatkan kinerja:</b> bahu jalan, kereb jalan dan hambatan samping merupakan prioritas utama yang akan dikembangkan guna memaksimalkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu
		Kereb jalan	
		Hambatan samping	

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel rekomendasi atribut IPA dapat diketahui variabel - variabel yang menjadi prioritas utama, prioritas kedua dan prioritas ketiga dalam memaksimalkan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu. Adapun prioritas pengembangan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 6.3 Prioritas Pengembangan Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Bumiayu**

Prioritas Pengembangan		
Prioritas I	Prioritas II	Prioritas III
Lebar jalan, bahu jalan, kereb jalan, hambatan samping	Median jalan dan perlengkapan jalan	Perilaku pengemudi, pemisahan arah dan komposisi arus

Sumber: Hasil Analisa

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan tabel prioritas pengembangan adalah:

a. Prioritas I:

- Pengoptimalisasian penggunaan lebar jalan dengan cara memperlebar jalan menjadi 11 m dan memperjelas batas tepi jalan demi kelancaran arus lalu lintas,
- Pengoptimalisasian bahu jalan dengan penertiban PKL dan pengaturan parkir tepi jalan yang lebih memperhatikan kelancaran lalu lintas secara keseluruhan dan penambahan lebar bahu jalan menjadi 2 m,
- Pengoptimalisasian kereb jalan dengan penertiban PKL yang berjulan di sepanjang kereb jalan, dan

No.	Kategori	Arabis/Variabel	Rekomendasi
2	II	Median jalan	<p>Perbaikan lebih lanjut: median jalan dan perbaikan pengemudi harus disediakan kontur yang lebih baik dalam kinerja pelayanan jalan sehingga dapat dibuktikan. Tapi dapat juga dikembangkan guna meningkatkan kinerja pelayanan jalan</p> <p>Gadang Buntar</p>
		Perilaku pengemudi	
3	III	Pemilihan Arsi	<p>Prioritas rendah: pemukiman arsi dan komposisi arsi merupakan prioritas kedua yang dapat dikembangkan guna memaksimalkan kinerja pelayanan jalan</p> <p>Gadang Buntar</p>
		Komposisi arsi	
4	VI	Bahu jalan	<p>Tingkatkan kinerja: bahu jalan, kerub jalan dan hambatan samping merupakan prioritas utama yang dapat dikembangkan guna memaksimalkan kinerja pelayanan jalan</p> <p>Gadang Buntar</p>
		Kerub jalan	
		Hambatan samping	

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel rekomendasi arsip IPA dapat diketahui variabel - variabel yang menjadi prioritas utama. prioritas kedua dan prioritas ketiga dalam memaksimalkan kinerja pelayanan jalan Gadang Buntar. Adapun prioritas pengembangan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6.3. Prioritas Pengembangan Kinerja Pelayanan Jalan Gadang Buntar

Prioritas Pengembangan		
Prioritas I	Prioritas II	Prioritas III
kerub jalan, hambatan samping	Median jalan dan pemilihan arsi	Perilaku pengemudi dan pemukiman arsi dan komposisi arsi

Sumber: Hasil Analisa

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan tabel prioritas

pengembangan adalah:

a. Prioritas I:

- o Pengoptimalisasian penggunaan lebar jalan dengan cara memperlebar jalan menjadi 11 m dan memperlebar batas tepi jalan demi kelancaran arus lalu lintas.
- o Pengoptimalisasian bahu jalan dengan pemberian PKI dan pengaturan parkir tepi jalan yang lebih memperhatikan kelancaran lalu lintas secara keseluruhan dan penambahan lebar bahu jalan menjadi 2 m.
- o Pengoptimalisasian kerub jalan dengan pemberian PKI yang bertujuan di sepanjang kerub jalan dan

- Mengurangi hambatan samping jalan dengan cara pengawasan dan penertiban kegiatan samping jalan yang dampaknya besar terhadap kelancaran arus lalu lintas seperti bongkar muat samping jalan dan pengadaan trotoar untuk pejalan kaki.
- b. Prioritas II:
- Pengoptimalisasian median jalan dengan cara memperjelas fungsi median jalan sebagai pemisah arah lalu lintas untuk peningkatan kapasitas jalan, dan
  - Pengoptimalisasian penggunaan perlengkapan jalan dengan cara penertiban terhadap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas seperti penertiban terhadap pengendara yang memarkir kendaraannya di sembarang tempat. Pengoptimalisasian juga dapat dilakukan dengan pengadaan marka jalan dan tempat penyeberangan pejalan kaki (*zebra cross*) yang lebih jelas.
- c. Prioritas III:
- Pengoptimalisasian pemisahan arah lalu lintas dengan cara memperjelas garis pemisahan arah di tengah jalur lalu lintas.

Dari berbagai penjelasan prioritas di atas dapat terlihat pada peta berikut yang menggambarkan prioritas I karena merupakan prioritas yang perlu mendapat perhatian utama dalam meningkatkan kinerja pelayanan jalan.

- o Mengurangi hambatan samping jalan dengan cara bentengasan dan penertiban kegiatan samping jalan yang dampaknya besar terhadap kelancaran arus lalu lintas seperti bongkar muat samping jalan dan pengaduan trolor untuk pejalan kaki.

d. Prioritas II:

- o Optimalisasi median jalan dengan cara memperjelas fungsi median jalan sebagai pemisah arah lalu lintas untuk peningkatan kapasitas jalan dan

- o Optimalisasi penggunaan perlengkapan jalan dengan cara penertiban terhadap penggunaan yang melintang pada lalu lintas seperti penertiban terhadap kendaraan yang memarkir kendaraannya di samping tempat. Optimalisasi juga dapat dilakukan dengan pengaduan marka jalan dan tempat penyelesaian pejalan kaki (zebra cross) yang lebih jelas.

e. Prioritas III:

- o Optimalisasi pemisahan arah di tengah jalan lalu lintas yang

Dari berbagai pejelasan prioritas di atas dapat terlihat beda beda berikut yang menggambarkan prioritas I karena merupakan prioritas yang perlu mendapat perhatian utama dalam meningkatkan kinerja pelayanan jalan.



  
 JURASAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
 MALANG  
 2012

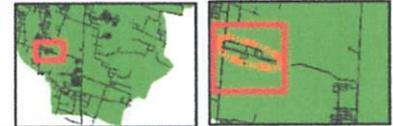
JUDUL PETA:  
  
**REKOMENDASI PRIORITAS I**

**LEGENDA:**

-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai

**Rekomendasi Prioritas I**

-  Pengoptimalan Lebar Jalan, Bahu Jalan, Kereb Jalan & Pengawasan Terhadap Aktivitas Samping Jalan



<b>SUMBER:</b> 1. Bakosurtanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	<b>NO.</b> 6.1
--	-------------------

**SKALA:** 1:2.600

**TUGAS AKHIR**  
**KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI**

### **6.2.2 Rekomendasi Peningkatan Kinerja Jalan Gadang Bumiayu Menurut Pandangan Penulis**

Pada pokok bahasan ini penulis mencoba memberikan masukan untuk peningkatan kinerja pelayanan Jalan Gadang Bumiayu dengan memperhatikan kondisi yang ada di lokasi penelitian dan masukan dari hasil wawancara dengan pihak yang terkait dengan pengelolaan jalan. Dari hasil itulah penulis mencoba merumuskan beberapa rekomendasi berikut:

- Perlu adanya studi dalam memaksimalkan bekas Terminal Gadang dengan studi merelokasi sebagian Pasar Induk Gadang yang berada di sisi sebelah selatan Jalan Gadang Bumiayu sehingga keberadaan pasar tidak lagi berada di kedua sisi jalan, tetapi hanya satu sisi sehingga dapat mengurangi hambatan samping Jalan Gadang Bumiayu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta berikut.



  
**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
**2012**

**JUDUL PETA:**

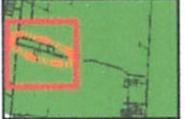
**REKOMENDASI STUDI RELOKASI**

**LEGENDA:**

-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai

**Rekomendasi Stuid Lokasi Relokasi**

-  LOKASI LAMA
-  LOKASI BARU

	
<b>SUMBER:</b>	<b>NO.</b>
1. Bakosurtanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	6.2
<b>SKALA:</b>	1:2.600
<b>TUGAS AKHIR</b> <b>KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU</b> <b>BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI</b>	

- Perlu adanya studi dalam memaksimalkan fungsi jalan yang melalui bekas Terminal Gadang sehingga aktivitas bongkar muat tidak lagi menggunakan Jalan Gadang Bumiayu, tetapi bisa langsung masuk ke dalam Pasar Induk Gadang melalui jalan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta berikut.



  
**JURASAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**  
 2012

---

**JUDUL PETA:**

**REKOMENDASI**  
**STUDI PENINGKATAN JALAN**

**LEGENDA:**

-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai

**Rekomendasi Studi Peningkatan Jalan**

-  PENINGKATAN JALAN

 	
<b>SUMBER:</b>	<b>NO.</b>
1. Bakosurtanal Tahun 2009 2. Citra Satelit Google Earth Tahun 2010	6.3
<b>SKALA:</b>	1:2.500
<b>TUGAS AKHIR</b>	
<b>KINERJA PELAYANAN JALAN GADANG BUMIAYU</b>	
<b>BERDASARKAN PERSEPSI PENGEMUDI</b>	

- Perlu adanya studi mengenai penyebab pelanggaran rambu lalu lintas seperti yang terjadi di perempatan Jalan Gadang Bumiayu karena banyak yang tidak menghiraukan tanda larangan parkir sehingga menambah kemacetan yang terjadi di Jalan Gadang Bumiayu.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Alamsyah Alik Ansyori. *Rekayasa Lalu Lintas*, Malang: 2005
- Arikunto Suharsimi Prof. Dr. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: 2006
- Ardhiarini Rizky. *Tugas Akhir Analisis Kinerja Ruas Jalan di Yogyakarta (Studi Kasus pada Jalan K.H Ahmad Dahlan)*, Yogyakarta: 2008
- Bina Marga Direktort Jenderal. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta: 1997
- Cariawan Unggul Ir. *Fungsi Sarana Dan Prasarana Jalan Dalam Strategi Pengaturan Lalu Lintas*, Jakarta: 2005
- Hakim Rustam Ir., MT. IALI & Ir. Hardi Utomo, MS. IAI. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Jakarta: 2003
- Lulie Yohannes dan Tri Hatmoko John. *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi. Jurnal Teknik Sipil Universitas Atma Jaya*, Yogyakarta: 2005
- Menteri Perhubungan Peraturan. No. KM 14. *Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*, Jakarta: 2006
- Setiawan Rudy, ST., MT. *Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Kereta Api Komuter Surabaya – Sidoarjo*, Surabaya: 2005
- Sugiyono Prof. Dr. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Bandung: 2011
- Tamin Ofyar Z. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: 2000
- Tedjokusuma Sukanto, Rudy Setiawan. *Pemrograman Perhitungan Alinyemen Horisontal Berdasarkan Standard*, Surabaya: 2005
- Warpani Suwardjoko. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung: 1990
- Wastuwidyawan PT., CV. Geubi Karya Konsultan. *Penyusunan Rencana Tata Ruang Desa di Kec. Prioritas Provinsi NAD, Banda Aceh*: 2006
- Sedarmayanti, Syarifudin Hidayat. *Metodologi Penelitian*, Bandung: 2002

<http://eprints.undip.ac.id/17567/1/Umar.pdf>

<http://id.shvoong.com/social-sciences/psychology/1837978-definisi-persepsi/>

<http://petrachristianuniversitylibrary.com/jiunkpe/s1/eakt/2007/jiunkpe-ns-s1-2007-32403107-8801-taxpayers-chapter2.pdf>

<http://pustaka.ui.ac.id/dokumen/lihat/544.pdf>

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20210/5/Chapter%20I.pdf>

<http://sambasalim.com/manajemen/konsep-kinerja.html>

<http://www.infoskripsi.com/Theory/Teori-Cara-Pengukuran-Persepsi-Mahasiswa-Terhadap-Profesi-Pendidik.html>

<http://www.pkailan.com/pdf/standar%20pelayanan%20publik.pdf>