

**ANALISIS KINERJA DAN PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI  
BERDASARKAN METODE HCM 2000 PADA JALAN TENGGURUK  
PERMAI BLOK KOTA PALEMBANG  
SKRIPSI**

**Dibuat Untuk Memenuhi Persyaratan Program Strata-1  
Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik  
Universitas Tridianti Palembang**



**Oleh :  
BULAM SINULINGGA  
NPM : 1702210055**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS TRIDINANTI PALEMBANG  
2022**

## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Bulan Sinulingga  
Npm : 1702210055  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenjang Pendidikan : Strata-1  
Judul Skripsi : Analisis Kinerja Dan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Metode HCM 2000 Pada Jalan Tengkuruk Permai Blok A Kota Palembang

Diperiksa dan Disetujui Oleh :

Pembimbing I,



Zuul Fitriana Umari, S.T., M.T

Pembimbing II,



Yules Pramona Zulkarnain, S.T., M.T

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik



Ir. Zulkarnain Fatoni, M.T., M.M

Ketua Program Studi Teknik Sipil



Reni Andayani, S.T., M.T

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Bulan Sinulingga

NPM : 1702210055

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik

Judul Skripsi : Analisis Kinerja Dan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Metode HCM 2000 Pada Jalan Tengkuruk Permai Blok A Kota Palembang

Dengan ini menyatakan sebenar – benarnya bahwa,

1. Skripsi dengan judul diatas adalah murni hasil karya saya sendiri, bukan hasil plagiat, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah skripsi dan disebutkan sebagai bahan referensi serta dimasukkan dalam daftar pustaka.
2. Apabila dikemudian hari penulisan skripsi ini terbukti merupakan hasil plagiat atau jiplakan dari skripsi karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan serta bersedia menerima sanksi hukum berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang “Sistem Pendidikan Nasional” pasal 70 yang berbunyi : Lulusan yang karya ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan gelar akademik profesi atau vokasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 25 ayat 2 (dua) terbukti merupakan jiplakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun / atau pidana denda paling banyak Rp. 200.000.000,- (Dua ratus juta rupiah).

Demikian surat pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.



Palembang, 29 Maret 2022

Penulis,



(Bulan Sinulingga)

*“Dengarkanlah nasihat dan terimalah didikan, supaya engkau menjadi bijak di*

*masa depan”*

**(Amsal 19:20)**

*“Dua Musuh Terbesar Kesuksesan Adalah Penundaan Dan Alasan”*

**(Tobakonis)**

Puji Tuhan yang Maha Esa, lembar demi lembar skripsi ini dapat saya selesaikan dan tidak lupa skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Tuhan Yesus Kristus, atas kasih dan berkatnya sehingga saya dipermudahkan dalam menyelesaikan tugas dan tanggung jawab saya sebagai Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tridianti Palembang.
2. Kedua orang tua yang telah memberikan dukungan berupa do'a dan semangat hingga tersusun nya skripsi ini.
3. Kepada keluarga saya terkhusus Ayah dan Ibu yang telah memberikan dukungan berupa do'a dan semangat hingga tersusun nya tugas skripsi ini.
4. Kepada tante Dr. Agustina Br Haloho yang sudah memberikan support dan materil dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Untuk dosen pembimbingku , Ibu Zuul Fitriana Umari, S.T., M.T dan Bapak Yules Pramona Zulkarnain, S.T., M.T. Terima kasih atas ilmu, waktu dan bimbingannya selama penulisan skripsi ini. Kepada ibu, mohon maaf apabila selama bimbingan ada perkataan yang kurang berkenan dihati bapak dan ibu.
6. Terima Kasih teman-teman ku Lisa Bonita, Makmun Adi, Rina Maryanti, Carolina Elizabeth, Kak Wahyu, Kak Fajri, Kak Calvin, Bang Ejak, Deta

Febryanti, Kacau Squad dan Teman – teman seperjuangan skripsi yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

7. Untuk team survei Lisa Bonita, Makmun, Rina, Resari, Carolina, Laili, Fisma, Anggi, Anisa, Krisna, Dutha, Gilang, Naufal, Calvin, Irvan terima kasih atas tenaga dan waktu yang telah diberikan, kalau tidak kalian mungkin skripsi ini tidak bisa terselesaikan.
8. Almamater kebanggaan Universitas Tridinanti Palembang.

## ABSTRAK

Peningkatan jumlah pergerakan ditandai dengan meningkatnya volume lalu lintas kendaraan maupun volume pejalan kaki pada suatu ruas jalan. Pada jalan Tengkuruk Permai Blok A no 1 terjadi permasalahan terkait fasilitas pejalan kaki yaitu banyaknya pedagang kaki lima yang menjual dagangannya dan parkir sepeda motor di kawasan pedestrian yang semestinya sebagai fasilitas pejalan kaki. Kondisi seperti ini akan mengurangi ruang gerak dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki, akibatnya pejalan kaki kurang nyaman dan aman dalam melakukan aktifitasnya. Oleh karena itu dilakukan penelitian pada infrastruktur pedestrian jalan Tengkuruk Permai Blok A no1 menggunakan metode Highway Capacity Manual (HCM).

Berdasarkan analisis penelitian yang telah dilakukan pada jalur pedestrian di Jalan Tengkuruk Permai Kota Palembang dapat disimpulkan bahwa Kecepatan rata-rata pada Titik Pengamatan I yaitu 46,075 m/mnt, Titik Pengamatan II yaitu 45,306 m/mnt. Arus Pejalan Kaki pada Titik Pengamatan I yaitu 12 ped/m/mnt, Titik Pengamatan II yaitu 18 ped/m/mnt, Kepadatan pada Titik Pengamatan I yaitu 0,260 ped/m<sup>2</sup>, Titik Pengamatan II yaitu 0,390 ped/m<sup>2</sup>, Ruang pejalan kaki pada Titik Pengamatan I yaitu 3,846 m<sup>2</sup>/pejalan kaki, Titik Pengamatan II yaitu 2,564 m<sup>2</sup>/pejalan kaki. Untuk perbandingan antara volume per kapasitas menurut Highway Capacity Manual (HCM) pada saat ini (existing) mengenai Level of Services (LOS) pedestrian terhadap karakteristik pejalan kaki, maka tingkat pelayanan pada titik pengamatan I sebesar 0,33 dan pada titik pengamatan II sebesar 0,50 termasuk tingkat pelayanan C yang menunjukkan kecepatan pejalan kaki tidak normal. Berdasarkan perbandingan antara volume per kapasitas menurut Highway Capacity Manual (HCM) setelah melakukan penataan mengenai Level of Services (LOS) pedestrian terhadap karakteristik pejalan kaki, maka tingkat pelayanan pada titik pengamatan I sebesar 0,10 dan pada titik pengamatan II sebesar 0,15 termasuk tingkat pelayanan A yang menunjukkan kecepatan pejalan kaki tidak normal.

**Kata Kunci** : Fasilitas pejalan kaki, level of services (LOS), Highway Capacity Manual (HCM).

## ABSTRACT

*The increase in the number of movements is marked by an increase in the volume of vehicular traffic and the volume of pedestrians on a cobbled street. On Tengkuruk Permai Street Blok A no 1 there are problems related to pedestrian facilities, namely the number of street vendors selling their wares and motorbike parking in the pedestrian area which should be used as a pedestrian area. pedestrian facilities, this situation will reduce the activity and the level of service for pedestrian facilities, as a result, pedestrian are less comfortable and safe in carrying out their activities. Therefore, research was carried out on the pedestrian infrastructure of Tengkuruk Permai Street Blok A no 1 using the Highway Capacity Manual (HCM) method.*

*Based on the analysis of research that has been carried out on the pedestrian path on Tengkuruk Permai Street, Palembang City, it can be concluded that the average speed at Observation Point I is 46,075 m/min, Observation Point II is 45,306 m/min. Pedestrian Flow at Observation Point I is 12 ped/m/min, Observation Point II is 18 ped/m/min, Density at Observation Point I is 0.260 ped/m<sup>2</sup>, Observation Point II is 0.390 ped/m<sup>2</sup>, pedestrian space at Observation Point I is 3,846 m<sup>2</sup>/pedestrian, Observation Point II is 2,564 m<sup>2</sup>/pedestrian. For a comparison between the volume per capacity according to the current Highway Capacity Manual (HCM) regarding the pedestrian Level of Services (LOS) and pedestrian characteristics, the service level at observation point I is 0.33 and at observation point II is 0.50 including service level C which indicates an abnormal pedestrian speed. Based on the comparison between volume per capacity according to the Highway Capacity Manual (HCM) after structuring the pedestrian Level of Services (LOS) on pedestrian characteristics, the service level at observation point I is 0.10 and at observation point II is 0.15 including service level A which indicates an abnormal pedestrian speed.*

**Keyword :** *Pedestrian facilities, level of services (LOS), Highway Capacity Manual (HCM)*

## **KATA PENGANTAR**

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan nikmat-Nya, terutama kesehatan dan kesempatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“ANALISIS KINERJA DAN PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN METODE HCM 2000 PADA JALAN TENGGURUK PERMAI BLOK KOTA PALEMBANG”** Dengan waktu yang telah ditentukan. Maksud dan tujuan dari penulisan Skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Strata-1 Program Studi Teknik Sipil Universitas Tridinanti Palembang.

Dalam penyusunan Skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan, dukungan dan semangat dari berbagai pihak, khususnya kepada Ibu Hj Zuul Fitriana Umari, ST, MT selaku dosen pembimbing I dan Bapak Yules Pramona Zulkarnain ST, MT selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahnya.

Selain itu penulis menyampaikan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Yth. Ibu. Dr. Ir. Hj. Nyimas Manisah, MP. selaku Rektor Universitas Tridinanti Palembang.
2. Yth. Bapak Ir. Zulkarnain Fatoni, MT., MM. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Tridinanti Palembang.



3. Yth. Ibu Reni Andayani, ST., MT. selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tridinanti Palembang.
4. Yth. Seluruh Dosen Teknik Sipil Universitas Tridinanti Palembang atas ilmu yang telah diberikan.
5. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan dukungan berupa do'a dan semangat hingga tersusun nya tugas akhir ini.
6. Teman-teman satu perjuangan Teknik Sipil Universitas Tridinanti Palembang yang telah memberikan semangat dalam perjuangan menghadapi suka dan duka selama menimba ilmu di kampus ini, serta pihak yang telah mendukung penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini.

Proposal ini tentunya masih jauh dari kata sempurna, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang membangun untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis dimasa depan. Semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan semua pihak khususnya Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tridinanti Palembang.

Palembang, Maret 2022

Penulis,

Bulan Sinulingga

## DAFTAR ISI

Halaman

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>ii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan Penelitian.....	3
1.4. Ruang Lingkup Penelitian.....	3
1.5. Manfaat.....	4
1.6. Rencana Sistematika Penelitian .....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>6</b>
2.1. Definisi Pedestrian .....	6
2.1.1. Definisi Fasilitas Pejalan Kaki ( <i>Pedestrian Ways</i> ) .....	7

2.1.2. Karakteristik Pedestrian .....	8
2.2. Pengertian Pejalan Kaki .....	20
2.2.1. Karakteristik Pejalan Kaki .....	20
2.2.2. Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Prasarana .....	25
2.2.3. Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki ( <i>LOS Scale</i> ) .....	26
2.3. Infrastruktur Pejalan Kaki Menurut Sarana Prasarana .....	32
2.4. Penelitian Terdahulu .....	33
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
3.1 Lokasi Penelitian .....	35
3.2 Bagan Alir Penelitian .....	37
3.3 Identifikasi Masalah .....	38
3.4 Studi Literatur .....	38
3.5 Survey Pendahuluan .....	38
3.5.1. Lokasi dan Waktu Pengamatan .....	38
3.5.2. Peralatan .....	39
3.5.3. Tenaga Survei .....	39
3.6 Metode Pengumpulan Data .....	40
3.7 Pengolahan Data dan Analisis Data .....	42
3.8 Analisa dan Pembahasan .....	43
3.8.1. Kuantitatif .....	43
3.8.2. Kualitatif .....	43
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>44</b>

4.1 Hasil Penelitian.....	45
4.2 Perhitungan Sampel.....	46
4.3 Karakteristik Responden .....	46
4.4 Hasil Perhitungan dan Pengelolahan Data .....	53
4.4.1. Survey Counting.....	53
4.5 Waktu Tempuh.....	61
4.5.1. Data Geometri .....	62
4.5.2. Kinerja Pejalan Kaki .....	63
4.6. Tingkat Pelayanan.....	71
4.7. Waktu Tempuh.....	72
4.8. Data Geometri .....	73
4.9 Kinerja Pejalan Kaki .....	74
4.10 Kepadatan Pejalan Kaki .....	77
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>82</b>
5.1 Kesimpulan .....	82
5.2 Saran.....	83

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **Lampiran**

## **DAFTAR TABEL**

## Halaman

Tabel 2.1. Kecepatan Berjalan Untuk Berbagai Tingkat Umur dan Gender .....	22
Tabel 2.2. Kecepatan Berjalan Untuk Berbagai Tingkat Umur dan Gender .....	24
Tabel 2.3. Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Menurut HCM .....	31
Tabel 2.8. Rekapitan Penelitian .....	33
Tabel 4.1. Persentase JenisKelamin Pada Hari Survei .....	47
Tabel 4.2. Persentase Usia Responden .....	48
Tabel 4.3. Persentase Jenis Pekerjaan .....	49
Tabel 4.4. Persentase Maksud Perjalan .....	52
Tabel 4.5. Mode Pesentase Digunakan .....	53
Tabel 4.6. Pendapatan Responden.....	53
Tabel 4.7. Volume Pejalan Kaki .....	56
Tabel 4.8. Pejalan Kaki .....	59
Tabel 4.9. Jumlah Volume Pejalan Kaki .....	61
Tabel 4.10. Waktu Tempuh .....	63
Tabel 4.11. Qeometri Titik Pengamatan 1 Dan 2 .....	63
Tabel 4.12. Arus Maksimal Pejalan kaki .....	65
Tabel 4.13. Perhitung Percepatan Pejalan Kaki .....	68
Tabel 4.14. Hasil Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki .....	69
Tabel 4.15. Hasil Perhitungan Pejalan Kaki.....	70

Tabel 4.16. Kapasitas Jalur Pejalan Kaki .....	71
Tabel 4.17. Nilai Perbandingan Volume .....	72
Tabel 4.18. Kondisi Eksiting Volume Pejalan Kaki .....	72
Tabel 4.19. jumlah volume pejalan kaki.....	73
Tabel 4.20. waktu tempuh rata-rata.....	74
Tabel 4.21. hasil suervei geometri.....	75
Tabel 4.22. arus pejalan kaki.....	76
Tabel 4.23. perhitungan kecepatan rata-rata.....	77
Tabel 4.24. hasil perhitungan kepadatan.....	78
Tabel 4.25. perhitungan ruang pejalan kaki.....	79
Tabel 4.26. kapasitas jalur pejalan kaki.....	80
Tabel 4.27. nilai perbandingan volume berbanding kapasitas.....	80
Tabel 4.28. kondisi setelah penataan tingkat pelayanan.....	81
Tabel 4.29. rekapitulasi tingkat pelayanan pejalan kaki.....	82

## DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2.1	Ukuran Badan Pedestrian (Fruin, 1971, Neufen, 1980).....	10
Gambar 2.2	Jarak Pandang Kedepan (Untermann, 1984) .....	11
Gambar 2.3	Ruang Pandang Manusia (Fruinn, 1971) .....	13
Gambar 2.4	Rata-Rata <i>Longitudinal</i> dan <i>Lateraspacing</i> Pedestrian di Arus Satu Arah (Fruinn, 1971).....	13
Gambar 2.5	Kecepatan Berjalan Kaki (Untermann, 1984).....	14
Gambar 2.6	<i>Experience Distance</i> .....	15
Gambar 2.7	Hubungan Antara Kecepatan, Kepadatan, dan Arus Lalu Lintas ....	20
Gambar 2.8	Kondisi LOS A.....	27
Gambar 2.9	Kondisi LOS B.....	28
Gambar 2.10	Kondisi LOS C.....	28
Gambar 2.11	Kondisi LOS D.....	29
Gambar 2.12	Kondisi LOS E.....	29
Gambar 2.3	Kondisi LOS F.....	30
Gambar 3.1.	Lokasi Penelitian .....	39
Gambar 3.2.	Situasi Jalan Tengkuruk Permai .....	40
Gambar 3.2.	Bagan Alir Penelitian .....	41
Gambar 4.1.	Denah Lokasi Jalan .....	45
Gambar 4.2.	Layout Lokasi Jalan .....	46
Gambar 4.3.	potongan melintang jalan .....	46
Gambar 4.4.	hasil survey grafik jenis kelamin.....	48

Gambar 4.5. hasil survey usia responden.....	49
Gambar 4.6. hasil survey jenis pekerjaan .....	50
Gambar 4.7. hasil survey maksud perjalanan .....	50
Gambar 4.8. hasil survey moda transportasi yang digunakan.....	53
Gambar 4.9. kondisi kantor pejalan kaki pada zona pengamatan .....	55
Gambar 4.10. volume pejalan kaki pada zona pengamatan I.....	57
Gambar 4.11. kondisi jalur pejalan kaki pada zona pengamatan II .....	58
Gambar 4.13. volume pejalan kaki pada zona pengamatan II .....	62
Gambar 4.14. volume pejalan kaki pada zona pengamatan II .....	66
Gambar 4.15. volume pejalan kaki pada zona pengamatan II .....	68
Gambar 4.16. jumlah volume pejalan kaki .....	73
Gambar 4.17. grafik arus maksimal pejalan kaki setiap titik .....	75
Gambar 4.18. hasil kecepatan rata – rata pejalan kaki.....	76



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar belakang**

Kota Palembang merupakan salah satu kota besar di Indonesia, hal ini dibuktikan dengan tingkat kepadatan dan ekonomi penduduk yang tinggi. Seiring dengan tingginya tingkat kepadatan penduduk Kota Palembang dan sektor perekonomian yang semakin meningkat, maka berkembang pula aktivitas perdagangan Kota Palembang.

Kawasan JL.Tengkuruk Permai Blok A yang terletak di kecamatan Ilir 1 Kota Palembang merupakan tujuan perjalanan kaki karena mempunyai daya tarik sebagai pusat perotokoan dan perdagangan. Sebelum menjadi pasar yang ramai, kawasan tengkuruk dulunya adalah pemukiman warga. Pemerhati Sejarah Kota Palembang, dulu banyak terdapat rumah-rumah besar khas Palembang di kawasan tengkuruk. Namun sejak tahun 1970-an, rumah-rumah tersebut berangsur dirobohkan kemudian dialih fungsikan menjadi ruko oleh sang pemilik. Kawasan tengkuruk sebelum menjadi pasar, orang-orang kolonial menyebutnya 'Kade tengkoeroek'. Dimana, Kade dalam bahasa Belanda artinya dermaga. Sedangkan 'tengkoeroek' merupakan ejaan lama yang sekarang sudah dibaca menjadi tengkuruk. Pasar-pasar itu terus tumbuh dan melebar begitu saja. Hingga akhirnya kita juga mengenal yang namanya pasar tengkuruk permai

Peningkatan jumlah pergerakan ditandai dengan meningkatnya volume lalu lintas kendaraan maupun volume pejalan kaki pada suatu ruas jalan

perkotaan. Pada kenyataannya, peningkatan volume lalu lintas ini mendapat perhatian hanya pada prasarana lalu lintas kendaraan saja seperti seringnya dilakukan pelebaran jalur lalu lintas, perbaikan struktur pekerasan jalan. Sementara kebutuhan prasarana pejalan kaki seperti fasilitas penyeberangan pedestrian bagi pejalan kaki sangat minim mendapat perhatian.

Pejalan kaki atau pedestrian adalah orang yang melakukan kegiatan berpindah dengan berjalan kaki atau berlari di dalam lintasan pejalan kaki. Yang dimaksud dengan lintasan pejalan kaki disini adalah jalan, trotoar, lintasan khusus dan fasilitas penyebrangan.

Depertemen pekerjaan umum (1995 Pasal 1) Direktorat Jendral Bina Marga “ Tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Perkantoran” menjelaskan bahwa fasilitas pejalan kaki adalah semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan pelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Dari fasilitas pejalan kaki sangat penting untuk memperbaiki demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan dalam transportasi.

Pada jalan Tengkuruk Permai Blok A no 1 terjadi permasalahan terkait fasilitas pejalan kaki yaitu banyaknya pedagang kaki lima yang menjual dagangannya dan parkir sepeda motor di kawasan pedestrian yang semestinya sebagai fasilitas pejalan kaki. Kondisi seperti ini akan mengurangi ruang gerak dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki, sehingga pejalan kaki merasa kurang nyaman dan aman dalam melakukan aktifitasnya. Hal ini tentu dapat menyebabkan konflik antara pejalan kaki dengan arus lalu lintas yang dapat menimbulkan

hambatan, kemacetan dan membahayakan pemakai jalan itu sendiri. Oleh karena itu dilakukan penelitian pada infrastruktur pedestrian jalan Tengkuruk Permai Blok A.

### **1.2. Perumusan Masalah**

1. Bagaimana karakteristik pejalan kaki pada kawasan jalan Tengkuruk Permai Blok A ?
2. Bagaimana tingkat pelayanan (*Level of Services*) fasilitas pejalan kaki saat ini (*excisting*) dan setelah adanya penataan jalur pejalan kaki pada kawasan jalan Tengkuruk Permai Blok A dengan metode HCM, 2000 ?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui karakteristik pejalan kaki pada kawasan jalan Tengkuruk Permai Blok A.
2. Mengetahui tingkat pelayanan (*level of services*) fasilitas pejalan kaki saat ini (*excisting*) dan setelah adanya penataan jalur pejalan kaki pada kawasan jalan Tengkuruk Permai Blok Adengan HCM 2000.

### **1.4. Ruang Lingkup Pembahasan**

1. Analisa ini dilakukan pada kawasan pertokoan/perdagangan di jalan Tengkuruk Permai Blok A Palembang, Kecamatan Ilir Timur 1 Palembang. Penelitian dilakukan pada ruas kiri jalan. Panjang jalan Tengkuruk Permai Blok A
2. Pembahasan di titik beratkan pada waktu pejalan kaki yang melintasi Skawasan peditrian.

3. Pada penilaian tingkat pelayanan (*levels of service*), kecepatan pejalan kaki (*speed*), ruang kapasitas pejalan kaki dengan menggunakan metode HCM.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan manfaat antara lain:

1. Sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi pihak yang terkait yaitu pemerintah, pedagang dan pejalan kaki yang menggunakan pedestrian tersebut
2. Untuk menambah pengetahuan dalam hal pelayanan pedestrian.

### **1.6 Rencana Sistematika Penulisan**

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup pembahasan, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini membahas dasar teori berdasarkan buku-buku yang menjelaskan mengenai teori, temuan, dan penelitian terdahulu yang menjadi acuan untuk melaksanakan penelitian ini.

#### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Menjelaskan mengenai langkah-langkah atau produser pengambilan dan penglohan. Data hasil penelitian meliputi jenis penelitian, lokasi, waktu, variable dan jadwal penelitian.

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menyajikan mengenai analisis perhitungan perhitungan data hasil penelitian menggunakan metode yang telah ditentukan

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini memuat mengenai kesimpulan yang diperoleh dari penelitian dan saran yang berguna untuk penelitian – penelitian selanjutnya

## DAFTAR PUSTAKA

- Arie artawan D.M Priyanta Wedagama 2013 ANALISIS Karakteristik Pejalan kaki Dan Tingkat Pelayanan fasilitas
- Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Bina Teknik. 1995. Manual pemeliharaan rutin untuk jalan Nasional dan jalan Provinsi Jilid 11 No 002/T/Bt/1995. Depertemen pekerjaan umum.
- Direktorat Jendral Bina Marga 1990, petunjuk perencanaan trotoar (nomor007/T/BNKT/1990) Jakarta.
- Ellen, Steph. eHow Blog. 2010; dengan rujukan Principles and Methods of Reseach; Ariola et al. (eds.); 2006 diakses dari <http://tatangma nguny. Worddpress.com/2010/04/19/ukuran-sampel-rumus-slovin/more-1104> tanggal 18 November 2021.
- Fruin, J.J (1971) Pedestrian planning and Design , Metropolitan Association of urban Designers and Enviromental planneners.inc, New Yorkl, N.Y.
- Hall, Edward T. (1968) the silent Language, New York :Fawcett world Library (1968),  
the Hidden Dimension. New York : Anchor Book.
- Highway Capacity Manual (HCM) Sixth Edition: A guide for multimodal mobility, transportation research board Washington D.C. 2000
- Hobi Nur Ikhsan , Winoto Hadi dan Yusfita Chrisnawati 2019 Tingkat Aksesibilitas pejalan kaki (studi kasus pejalan kaki stasiun Depok baru)
- Kementrian Pekerjaan umum ,2004. Peraturan Mentri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang pedoman perencanaan. Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan Perkotaan, Jakarta
- Murtomo dan Aniaty , 1991 dalam muslihun M. 2013. Studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota Semarang. Universitas Semarang.
- Rubenstein Harvey M 1992 Pedestrian malls , streetcapes and urban spaces. USA John Wiley and sons
- Shirvani, Hamid. 1985. The urban Design process, Nostrand Reinhold Company, New

## Work

Theo K . Sendow, Freddy jansen 2015 permodelan fasilitas arus pejalan kaki

Transportation Research Board.2000.Highway capaciyy Manual, HCM Washington  
D.C

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan,  
Departemen Perhubungan, Jakarta

Unterman, Ricard ,1984 . Pedesatrian and the Bysiclist Nostrand Rein hol. New York