



Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Di Pusat Kota Amurang (Studi Kasus Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang)

Poula C. D. Sengkey^{#a}, Sisca V. Pandey^{#b}, Lucia I. R. Lefrandt^{#c}

[#]Program Studi Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi Manado, Indonesia
^apoulasengkey@gmail.com, ^bsisca.pandey@unsrat.ac.id, ^clucia.lefrandt@unsrat.ac.id

Abstrak

Fasilitas jalur pedestrian merupakan fasilitas yang diperuntukan untuk para pejalan kaki dan berfungsi untuk mempermudah aktivitas pedestrian serta mendukung kenyamanan dan keamanan saat berjalan kaki. Selain berfungsi sebagai jalur pejalan kaki, jalur ini juga sering digunakan sebagai area berjualan pedagang kaki lima, sehingga dapat menyebabkan berkurangnya kapasitas dari trotoar. Fokus dalam penelitian ini adalah menganalisis tingkat kepuasan pejalan kaki dengan menggunakan metode IPA (Importance Performance Analysis) yang diolah dengan data yang dilihat dari variable keamanan (safety), kemudahan (convenience), kenyamanan (comfort), dan daya tarik (attractiveness). Hasil yang didapatkan berupa titik variabel yang dipetakan pada suatu kuadran yang menentukan kinerja suatu variable pada jalur pejalan kaki. Pengumpulan data dilakukan dengan cara survey menggunakan kuesioner yang berisi sejumlah pernyataan yang harus dijawab atau direspon oleh responden. Hasil analisis tingkat kepuasan pejalan kaki di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang didapat nilai rata-rata tingkat kesesuaian dari gabungan semua Variabel faktor kinerja dan harapan sebesar 70,94%, yang dipetakan dalam kuadran kartesius terdiri dari kuadran A, B, C, dan kuadran D.

Kata kunci: jalur pedestrian, Importance Performance Analysis, tingkat kepuasan pejalan kaki

1. Pendahuluan.

1.1. Latar Belakang

Amurang merupakan Kecamatan sekaligus juga menjadi Ibukota dari Kabupaten Amurang sebagai Ibukota Kabupaten maka berbagai jenis aktivitas ekonomi, fasilitas umum bahkan transportasi banyak perpusat di wilayah ini. Dilansir dari data sensus penduduk Badan Pusat Statistik Minahasa Selatan (BPS) tahun 2020 jumlah penduduk Kabupaten Minahasa Selatan berjumlah 236.463 jiwa dan jumlah penduduk di Kecamatan Amurang berjumlah 18.182 jiwa. Dengan jumlah tersebut maka peningkatan volume lalu lintas juga semakin besar, ditambah lagi dengan penggunaan kendaraan pribadi yang semakin meningkat mengakibatkan arus lalu lintas semakin padat.

Jalur pedestrian pada dasarnya merupakan suatu area atau tempat untuk ruang kegiatan pejalan kaki melakukan suatu aktivitas atau kegiatan lainnya secara aman dan nyaman (Murthy, 2001:61). Meski begitu, fasilitas pedestrian justru kerap diabaikan dalam pemenuhan kebutuhannya atau fungsi dari jalur pejalan kaki yang sebenarnya. Terdapat banyak faktor yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan jalur pedestrian yang ada, seperti kondisi pedestrian yang berlubang, rusak, tidak adanya pepohonan sebagai tempat berteduh, pedestrian menjadi tempat berjualan PKL, tempat pangkalan ojek dan kondisi lainnya yang menyebabkan pengguna jalur pedestrian harus turun ke badan jalan untuk melanjutkan perjalanan. Dengan kondisi yang demikian menjadikan jalur pedestrian yang baik dan ideal adalah kebutuhan dasar bagi pejalan kaki untuk memenuhi kepuasan para pengguna jalur pejalan kaki.

Kecamatan Amurang khususnya di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang, lokasi penelitian ini didominasi oleh adanya bangunan pertokoan, pedagang kaki lima, warung atau rumah makan, menyebabkan banyaknya pengunjung yang datang untuk berbelanja ataupun hanya sekedar untuk rekreasi atau jalan – jalan. Selain dari pada itu juga ada juga aktifitas lainnya yang terjadi di lokasi tersebut seperti aktifitas naik atau turun penumpang dari angkutan umum. Dengan banyaknya aktivitas yang ada mengakibatkan kurangnya kenyamanan para pejalan kaki dalam menggunakan fasilitas pejalan kaki yang ada,

Fasilitas pejalan kaki (pedestrian) sering terabaikan oleh pihak-pihak penentu kebijakan, padahal pejalan kaki termasuk unsur arus lalu lintas yang perlu mendapat perhatian, khususnya di daerah perkotaan. Pejalan kaki merupakan bagian dari arus lalu lintas, maka posisinya selalu dipihak yang lemah diantara arus lalu lintas lainnya, terutama dari aspek keselamatan (safety), dan keadilan (equity), oleh karena itu keberadaannya harus dilindungi oleh semua pihak. Banyak sekali fasilitas untuk pejalan kaki berubah fungsi terutama dikota-kota yang penduduknya sudah cukup padat, trotoar yang mestinya untuk fasilitas pejalan kaki telah dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima dan fungsi-fungsi lainnya.

Dalam rangka mewujudkan kinerja dari jalur pejalan kaki ini maka diperlukan studi terkait dengan pemanfaatan selama ini. Dengan demikian pada penelitian ini akan dianalisis bagaimana tingkat kepuasan pejalan kaki dengan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) Maka dari itu diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat dijadikan masukan ataupun rekomendasi bagi pihak – pihak terkait dalam menggunakan fasilitas pejalan kaki yang ada.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat kepuasan para pejalan kaki terhadap jalur pedestrian di ruas Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang?
2. Apakah jalur pedestrian di ruas Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang berfungsi secara maksimal sebagai jalur untuk pejalan kaki?

1.3 Batasan Masalah

1. Lokasi penelitian ini berpusat di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang dengan panjang lokasi penelitian \pm 150 meter.
2. Tidak melakukan perencanaan struktur pedestrian, dan survey dilakukan selama 4 hari.
3. Tingkat kepuasan pejalan kaki dianalisis dengan metode kuadran IPA (*Importance Performance Analysis*).

1.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap fasilitas jalur pedestrian di ruas Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang.
2. Menganalisis apakah jalur pedestrian di ruas Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang berfungsi secara maksimal sebagai jalur untuk pejalan kaki.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi pemerintah dan masyarakat penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan dalam menangani permasalahan di jalur pedestrian terkait dengan aspek pelayanan dan kenyamanan.
2. Menambah wawasan dan pengalaman bagi penulis mengenai pedestrian.
3. Dapat digunakan sebagai referensi bagi pembaca dalam melakukan penelitian selanjutnya.

2. Landasan Teori

2.1 Teori Tentang Pejalan Kaki

Istilah pejalan kaki atau *pedestrian* berasal dari bahasa latin yaitu *pedester/pedestris* artinya orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. *Pedestrian* juga berasal dari bahasa Yunani, dari kata *pedos* yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Dan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *pedestrian* berarti

pejalan kaki. Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1999:1) pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari:

- a. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan
- b. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki
- c. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

2.2 Jalur Pejalan Kaki atau Trotoar

Jalur pejalan kaki atau yang lebih dikenal dengan sebutan trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian) yang tidak boleh terganggu dengan adanya aktivitas lainnya. Fasilitas jalur pejalan kaki berfungsi untuk mempermudah aktivitas pedestrian serta mendukung kenyamanan dan keamanan saat berjalan kaki. Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 mengungkapkan terdapat beberapa fungsi fasilitas pedestrian yang harus dicapai adalah sebagai berikut:

- 1) Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan
- 2) Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya
- 3) Ruang interaksi sosial
- 4) Pendukung keindahan dan kenyamanan kota
- 5) Sebagai jalur evaluasi bencana.

2.3 Ketentuan Teknis Jalur Pejalan Kaki

Menurut Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No. 02/SE/M/2018, lebar efektif jalur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurangnya 150 cm.

Rumus yang digunakan untuk menghitung lebar trotoar minimal, menggunakan Persamaan berikut:

$$W = \frac{V}{35} + N \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

W = Lebar efektif minimum trotoar (m)

V = Volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter)

2.4 Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No. 02/SE/M/2018, terdapat beberapa kelengkapan fasilitas pejalan kaki:

- a. Fasilitas Utama
- b. Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus
- c. Fasilitas Pendukung

2.5 Keamanan dan Kenyamanan Pedestrian

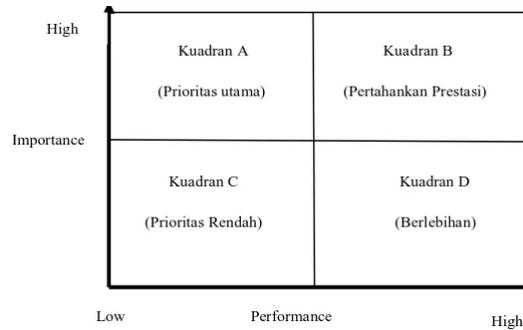
Unsur- unsur yang masuk dalam faktor keamanan gerak pada trotoar yaitu:

- a) Tinggi pijakan/elevasi uptrade (kereb/cansten) pada konstruksi trotoar
- b) Material penutup lantai trotoar

Kenyamanan adalah kondisi dimana pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui terkait pula dengan kapasitas dan kesesakan ruang pejalan kaki. Jalur yang mudah dan tidak sesak ini berarti juga memiliki lebar yang ideal untuk dapat di lalui oleh pejalan kaki.

2.6 Importance Performance Analysis (IPA)

Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dikemukakan pertama kali oleh John A. Martilla dan John C. James dalam artikel “*Importance Performance Analysis*” yang dipublikasikan di *Journal of Marketing* pada tahun 1977 dan digunakan sebagai metode analisa untuk membandingkan sampai sejauh mana antara tingkat kepentingan (*importance*) yang diukur dari harapan pengguna layanan dengan tingkat kinerja yang diukur dari kenyataan pelaksanaan yang dirasakan oleh pengguna (*performance*).



Gambar 1. Diagram Kartesius Importance Performance Analysis

Keterangan:

KUADRAN A (Prioritas Utama): Menunjukkan faktor yang dianggap mempengaruhi kepuasan pelanggan dalam hal ini pejalan kaki, termasuk unsur-unsur jasa yang dianggap sangat penting, namun manajemen belum melaksanakannya sesuai keinginan pelanggan, sehingga pelanggan merasa kurang puas, Di area ini pihak manajemen harus melakukan perbaikan secara terus menerus guna meningkatkan kinerja di kuadran ini.

KUADRAN B (Pertahankan Prestasi): Menunjukkan unsur jasa yang telah berhasil dilaksanakan dan dianggap sangat penting dan sangat memuaskan oleh pejalan kaki. Untuk itu wajib dipertahankan.

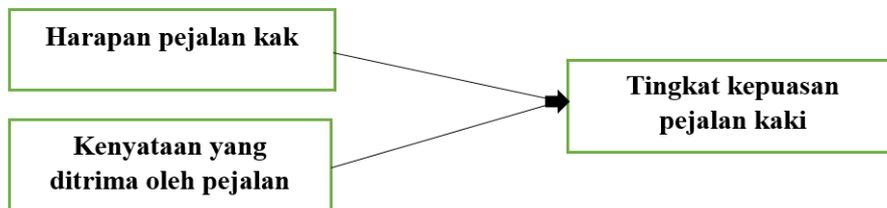
KUADRAN C (Prioritas Rendah): Menunjukkan beberapa faktor yang kurang penting pengaruhnya bagi pejalan kaki, pelaksanaannya oleh pemerintah biasa-biasa saja. Dianggap kurang penting dan kurang memuaskan.

KUADRAN D (Berlebihan): Memuat atribut-atribut yang dianggap kurang penting bagi pejalan kaki dan pelaksanaannya atau kinerjanya berlebihan

Dalam menentukan tingkat kepuasan pengguna trotoar terdapat 2 buah variabel yang diwakilkan oleh huruf X dan Y, dimana:

X merupakan tingkat kenyataan, sedangkan

Y merupakan tingkat harapan pejalan kaki



Gambar 2. Hubungan Variabel Tingkat Kepuasan

Rumus yang digunakan untuk menentukan tingkat kepuasan pejalan kaki menurut John Martila dan John C. James yang dikutip oleh (Supranto, 2006) adalah:

$$TK_i = \frac{X_i}{Y_i} \times 100 \dots\dots\dots(2)$$

dimana:

Tki = Tingkat kepuasan responden

Xi = Skor penilaian(bobot) kinerja / kenyataan

Yi = Skor penilaian(bobot) kepentingan/ harapan

Sumbu mendatar (X) akan diisi oleh skor tingkat kenyataan, sedangkan sumbu tegak (Y) akan diisi oleh skor tingkat harapan. Rumus yang akan digunakan:

$$\bar{X} = \frac{\sum \bar{X}_i}{n} \dots\dots\dots(3)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum \bar{Y}_i}{n} \dots\dots\dots(4)$$

dimana:

\bar{X} = Skor rerata tingkat kinerja/kenyataan

\bar{Y} = Skor rerata tingkat kepentingan harapan

n = Jumlah responden

2.7 Pengukuran Skala Likert

Skala likert adalah skala pengukuran yang dikembangkan oleh Likert (1932). Skala likert mempunyai empat atau lebih butir-butir pertanyaan yang dikombinasikan sehingga membentuk sebuah skor/nilai yang merepresentasikan sifat individu, misalkan pengetahuan, sikap, dan perilaku. Pengukuran variabel dilakukan dengan menggunakan skala *Likert* dari 1 - 5 terhadap tingkat kepuasan (sangat tidak puas – sangat puas) serta kepentingan (sangat tidak penting – sangat penting) untuk setiap fasilitas pejalan kaki.

Tabel 1. Skor Skala *likert*

Keterangan	Skor
Sangat Tidak Setuju	1
Tidak Setuju	2
Netral	3
Setuju	4
Sangat Setuju	5

Sumber : Sugiyono, 2014

2.8 Atribut Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat empat dimensi yang akan menentukan kualitas dari jalur pejalan kaki yaitu safety (keselamatan), convenience (menyenangkan), comfort (Kenyamanan), dan attractiveness (daya tarik).

Tabel 2. Variabel Penilaian Kualitas Jalur Pedestrian

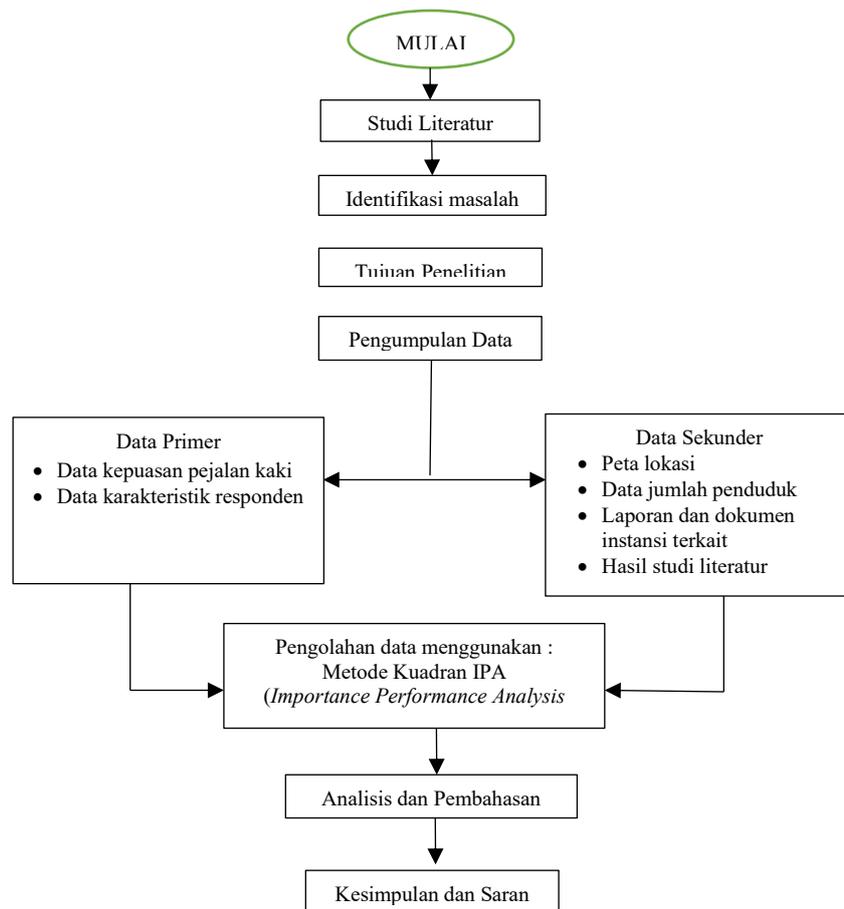
Aspek	Parameter	Keterangan
Safety (Keselamatan)	X1	Kondisi Perkerasan Trotoar
	X2	Pembagian ruang pejalan kaki dengan kendaraan
	X3	keberadaan Lampu Penerangan
	x4	Marka untuk kaum berkebutuhan khusus
convenience (Kemudahan)	X5	Bebas dari pedagang kaki lima
	X6	Bebas dari parkir kendaraan bermotor
	X7	Kemudahan pergantian moda transportasi
Comfort (Kenyamanan)	X8	Ketersediaan trotoar untuk pejalan kaki
	X9	Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan
	X10	trotoar yang tidak terputus
	X11	Ketersediaan tanaman peneduh
	X12	Ketersediaan tempat duduk
	X13	Ketersediaan tempat sampah
	X14	Ketersediaan drainase
	X15	Pelindung terhadap cuaca
Atractiveness (Daya Tarik)	x16	Tata guna lahan sekitar

3. Metode

Lokasi penelitian ini berada di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Dengan panjang area penelitian ± 150 meter dan disajikan pada Gambar di bawah ini.



Gambar 3. Lokasi Penelitian



Gambar 4. Bagan Alir Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Analisis Karakteristik Responden

Karakteristik responden dalam penelitian ini meliputi jenis kelamin, usia,

profesi/pekerjaan, maksud dan tujuan pejalan kaki, dan mode transportasi yang digunakan. Hasil dari penyebaran kuesioner dalam penelitian ini diperoleh responden sebanyak 50 orang responden.

Tabel 3. Karakteristik Responden

Variabel		Presentase (%)
Jenis Kelamin	Laki - Laki	28%
	Perempuan	72%
Usia	< 20 Tahun	30%
	21 tahun - 30 tahun	52%
	31 tahun - 40 tahun	8%
	> 40 tahun	10%
Profesi/Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	36%
	Pegawai Swasta	8%
	Pegawai Negeri	4%
	Lainnya	52%
Maksud Perjalanan	Sekolah/Kuliah	10%
	Bekerja	20%
	Berbelanja	52%
	Rekreasi	18%
Moda Transportasi	Kendaraan Umum	60%
	kendaraan Pribadi	40%

4.2 Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji Validitas bertujuan untuk mengetahui apakah butir atau item dalam suatu kuisioner dapat digunakan sebagai alat mengumpulkan data yang akurat,. Item atau soal yang valid ditandai dengan adanya korelasi antara item soal dengan skor totalnya. Pengujian validitas dilakukan dengan bantuan komputer menggunakan program SPSS. Pengambilan keputusan berdasarkan pada nilai rhitung (Corrected Item-Total Correlation) > rtabel. Dalam penelitian ini pengujian validitas dilakukan terhadap 50 orang responden dengan nilai rtabel untuk 50 responden adalah 0,279.

Uji reliabilitas bertujuan untuk menunjukkan kestabilan dan kekonsistenan alat ukur dalam mengukur konsep yang ingin diukur. Tingkat reliabilitas suatu variabel penelitian dapat dilihat dari hasil Cronbach Alpha serta suatu variabel dinyatakan reliable apabila nilai Cronbach Alpha > 0,60 (Ghozali, 2005). Variabel kinerja tingkat kenyamanan menghasilkan nilai Cronbach Alpha sebesar 0,885, dari 16 items, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrument variabel dinyatakan reliabel karena nilai Cronbach Alphanya > 0,60.

4.3 Analisis Tingkat Kesesuaian

Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan skor persepsi atau kinerja dengan skor kepentingan atau harapan (Supranto 2011:123). Tingkat kesesuaian ini yang akan menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian di kawasan Pasar Amurang khususnya Jl. Topas Amurang

Tabel 4. Tingkat Kesesuaian

Atribut	Skala Pengukuran		Tingkat Kesesuaian (%)
	Kinerja	Harapan	
1	170	243	69.96%
2	165	233	70.82%
3	126	230	54.78%
4	81	235	34.47%
5	101	237	42.62%
6	106	238	44.54%
7	210	219	95.89%

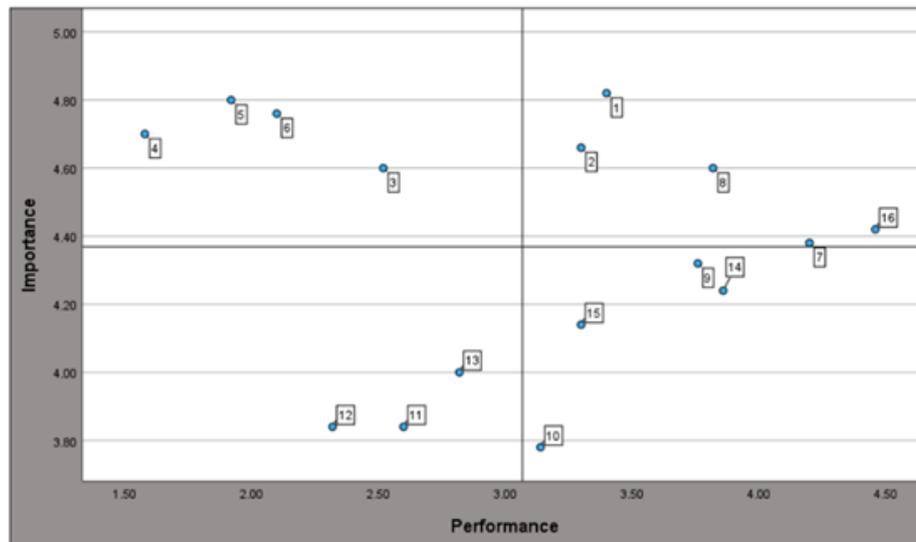
Atribut	Skala Pengukuran		Tingkat Kesesuaian (%)
	Kinerja	Harapan	
8	190	230	82.61%
9	188	216	87.04%
10	155	189	82.01%
11	130	192	67.71%
12	116	192	60.42%
13	141	200	70.50%
14	193	212	91.04%
15	165	207	79.71%
16	223	221	100.90%
Rata – rata	153.75	218.375	70.94%

4.4 Importance Performance Analysis

Analisis ini berguna untuk mengetahui tingkat kinerja dan harapan dari kinerja jalur pejalan kaki sehingga akan didapatkan tingkat prioritas penanganan komponen yang harus dikembangkan baik berupa peningkatan kinerja atau mempertahankan kinerja. Berikut adalah data sebaran kinerja dan harapan pengguna jalur pejalan kaki di Jl. Topas, ranoyapo, Kec. Amurang, yang kemudian dipetakan dalam diagram kartesius yang terdiri dari empat bagian yang disebut kuadran yang dimana masing – masing kuadran memiliki arti yang berbeda – beda.

Tabel 5. Hasil Analisis Kepuasan Terhadap Kualitas Jalur Pejalan Kaki di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang

Item	rata – rata		GAP	keterangan
	Performance	Importance		
1	3.4	4.86	-1.46	Tidak Puas
2	3.3	4.66	-1.36	Tidak Puas
3	2.52	4.6	-2.08	Tidak Puas
4	1.62	4.7	-3.08	Tidak Puas
5	2.02	4.74	-2.72	Tidak Puas
6	2.12	4.76	-2.64	Tidak Puas
7	4.2	4.38	-0.18	Tidak Puas
8	3.8	4.6	-0.8	Tidak Puas
9	3.76	4.32	-0.56	Tidak Puas
10	3.1	3.78	-0.68	Tidak Puas
11	2.6	3.84	-1.24	Tidak Puas
12	2.32	3.84	-1.52	Tidak Puas
13	2.82	4	-1.18	Tidak Puas
14	3.86	4.24	-0.38	Tidak Puas
15	3.3	4.14	-0.84	Tidak Puas
16	4.46	4.42	0.04	Puas
	3.075	4.3675		



Gambar 5. Diagram Kartesius Kinerja dan Harapan

- 1) **KUADRAN A** : Menunjukkan faktor yang dianggap mempengaruhi kepuasan pejalan kaki atau atribut yang dianggap penting oleh pengguna jalur *pedestrian*, namun kinerjanya belum mampu mewujudkannya sesuai dengan harapan para pejalan kaki, sehingga pejalan kaki kurang puas atau tidak puas sehingga masih diperlukan lagi peningkatan kinerja. Beberapa atribut pada kuadran A menjadi prioritas untuk perbaikan antara lain :
 - a. Atribut nomor 3 Ketersediaan lampu penerangan (X3)
 - b. Atribut nomor 4 Ketersediaan marka untuk kaum berkebutuhan khusus (X4)
 - c. Atribut nomor 5 Trotoar bebas dari pedagang kaki lima (X5)
 - d. Atribut nomor 6 Trotoar bebas dari parkir kendaraan bermotor (X6)
- 2) **KUADRAN B** : Menunjukkan variabel – variabel yang dianggap penting dan telah berhasil dilaksanakan untuk itu wajib dipertahankan. Beberapa variabel atau atribut yang ada pada kuadran B antara lain :
 - a. Atribut nomor 1 Kondisi Perkerasan Trotoar (X1)
 - b. Atribut nomor 2 Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan (X2)
 - c. Atribut nomor 8 Ketersediaan trotoar untuk pejalan kaki (X8)
 - d. Atribut nomor 16 Tata guna lahan sekitar (X16)
- 3) **KUADRAN C** : Menunjukkan variabel atau faktor yang kurang penting pengaruhnya bagi pejalan kaki dan pelaksanaannya atau kinerjanyaapun rendah bisa dikatakan keduanya seimbang. Beberapa variabel atau atribut yang ada pada kuadran C antara lain :
 - a. Atribut nomor 11 Ketersediaan tanaman peneduh (X11)
 - b. Atribut nomor 12 Ketersediaan tempat duduk bagi para pejalan kaki (X12)
 - c. Atribut nomor 13 Ketersediaan tempat sampah (X13)
- 4) **KUADRAN D** : Menunjukkan faktor yang mempengaruhi pejalan kaki dianggap kurang penting, akan tetapi pelaksanaannya berlebihan. Dianggap kurang penting bagi pejalan kaki namun kinerjanya sangat memuaskan, variabel atau atribut yang ada pada kuadran D antara lain :
 - a. Atribut nomor 7 Kemudahan pergantian moda transportasi (X7)
 - b. Atribut nomor 9 Lebar trotoar (X9)
 - c. Atribut nomor 10 Kondisi trotoar yang tidak terputus (X10)
 - d. Atribut nomor 14 Ketersediaan saluran drainase (X14)
 - e. Atribut nomor 15 Ketersediaan tempat peneduh (X15)

5. Kesimpulan

1. Hasil analisis dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) diketahui bahwa tingkat kepuasan pejalan kaki di Jl.Topas, Ranoiyapo, Kec. Amurang dari nilai rata-rata tingkat kesesuaian faktor kinerja dan harapan adalah sebesar 70,94%.

2. Berdasarkan hasil pengamatan dan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa fungsi dari jalur pedestrian di Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang belum sepenuhnya berfungsi secara maksimal karena masih diperlukannya peningkatan pada fasilitas jalur pedestrian.

Referensi

- 03/Prt/M/2014, P. P. (2014, 03). Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. *Pusat-9914*.
- 1, R. S. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun Studi Kasus : Bundaran Pancasila.
- A Roza, A. F.-C. (2020). Analisis Kenyamanan Jalur Pedestrian Jalan Ps. Baru Kota Padang Dengan Teknik Analisis Deskriptif Kualitatif.
- David C. Wowor, L.I. Lefrandt, S.V. Pandey (2019). Analisis Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan Jalan Depan It Center, Kota Manado. *Jurnal Tekno*.
- Denny M.A. Mamuja, S.J. Rompis, J.A. Timboeleng (2018). Analisis Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Di Kota Tomohon. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*.
- Fardila1, D. (2018). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health,And Environment (She).
- Farisa M. Amo, V. A. (2013). Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama.
- Gracecilla Aprillia Immanuel, R. S. (2020). Implementasi Metode Importance Performance Analysis Untuk Pengukuran Kualitas Sistem Informasi Akademik. *Kurawal Jurnal Teknologi, Informasi Dan Industri*.
- Green Sundryanti, I. W. (2017). Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Ruang Terbuka Publik Kolam Makale.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan kaki (Studi Kasus Penggal Jl. Pandanaran).
- Ivana T.S. Kaontole, A.L. Rumayar, M. Kumaat (2023). Analisis Karakteristik Dan Tingkat Pelayanan Arus Pejalan Kaki (Studi Kasus: Jl. Suprpto - Jl. Lembong). *Jurnal Tekno*.
- Jesica Kalista Puja Lestari Wenas, J. A. (2019). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Kawasan Pertokoan Pasar 45 (Studi Kasus: Jl. Walanda Maramis Dan Jl. Dotulolong Lasut). *Jurnal Sipil Statik Vol.7 No.9*.
- Lucia Lefrandt, H. S. (2016). The Combination Of Importance Performance Analysis And Structural Equation Model For Modeling Pedestrian Satisfaction In Manado . *Journal Of Theoretical And Applied Information Technology*.
- M. Aqil Ash Shiddieqy, E. F. (2022). Upaya Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Dukuh Atas Dengan Menggunakan Metode Importance Performance Analysis. *Bhuwana*.
- Miro, F. (2011). Analisis Kinerja Fasilitas Pejalan Kaki Di Pusat Perbelanjaan Kota Padang.
- Muhammad Vino Fahlen, W. (2022). Studi Kinerja Walkability Jalur Pejalan Kaki. *Jrpkw*.
- Muhlas Hanif Wigananda, A. A. (2012). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda).
- Nazaruddin Khuluk, S. M. (2022). Tinjauan Aspek Kenyamanan Pada Jalur Pedestrian (Studi Kasus : Jl. Jend Ahmad Yani – Jl. Bulevar Ahamd Yani. Bekasi).
- Odhi Mahendra, W. S. (2020). Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Studi Kasus Jalan Gajah Mada Kota Mojokerto.
- Pasri1, S. Q. (2021). Analisa Kinerja Pedestrian Kawasan Gamalama Kota Ternate.
- Perhubungan, M. (1993). Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan . *Km 65 Tahun 1993* .
- Rakyat, K. P. (2018, Februari 26). Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. *02/Se/M/2018*.
- Sri Lestari, H. P. (2018). Implementasi Metode Importance Performance Analysis Dan Webqual Dalam Penggunaan Website Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai . *Cki On Spot, Vol. 11, No. 1*.
- Wenas, J. K. (2019). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Kawasan Pertokoan Pasar 45 (Studi Kasus: Jl. Walanda Maramis Dan Jl. Dotulolong Lasut). *Jurnal Sipil Statik Vol. 7 No.9*.
- Widodo, A. (2013). Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatanstudi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang). *Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, (UNNES)*.