

**ARAHAN PENATAAN FASILITAS JALUR PEJALAN KAKI
DI JALAN PANTAI SENGGIGI DAN JALAN RAYA SENGGIGI**

SKRIPSI

PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Ditujukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Menempuh Gelar Sarjana Teknik



**NABILA ALYANUR
NIM. 125060600111059**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2017**

**ARAHAN PENATAAN FASILITAS JALUR PEJALAN KAKI
DI JALAN PANTAI SENGGIGI DAN JALAN RAYA SENGGIGI**

SKRIPSI

PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Ditujukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Menempuh Gelar Sarjana Teknik



**NABILA ALYANUR
NIM. 125060600111059**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2017**

LEMBAR PENGESAHAN
ARAHAN PENATAAN FASILITAS JALUR PEJALAN KAKI
DI JALAN PANTAI SENGGIGI DAN JALAN RAYA SENGGIGI

SKRIPSI
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



NABILA ALYANUR
NIM. 125060600111059

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing
pada tanggal 8 Mei 2017

Dosen Pembimbing I

Dian Kusuma Wardhani, ST., MT.
NIP. 19790307 200801 2 016

Dosen Pembimbing II

Dr. Ir. Surjono, MTP.
NIP. 19650518 199002 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota



Dr. Ir. Abdul Wahid Hasyim, MSP.
NIP. 19651218 199412 1 001

*Kupersembahkan gelar **ST** ini kepada Ayah dan Ibu.*

*Terima kasih untuk doa
yang selalu kalian berikan pada setiap langkahku*

JUDUL SKRIPSI:

Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi

Nama Mahasiswa : Nabila Alyanur
NIM : 125060600111059
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

KOMISI PEMBIMBING:

Ketua : Dian Kusuma Wardhani, ST., MT.
Anggota : Dr. Ir. Surjono, MTP.

TIM DOSEN PENGUJI:

Dosen Penguji 1 : Chairul Maulidi, ST., MT.
Dosen Penguji 2 : Wulan Dwi Purnamasari, ST., MT.
Tanggal Ujian : 3 April 2017
SK Penguji : 425/UN10.F07/SK/2017

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI/ TUGAS AKHIR

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di dalam Naskah Skripsi/ Tugas Akhir adalah asli dari pemikiran saya. Tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi/ Tugas Akhir dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi/ Tugas Akhir dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor. 20 Tahun 2003 pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 3 April 2017

Mahasiswa,



Nabila Alyanur
NIM. 125060600111059

Tembusan:

1. Kepala Laboratorium Skripsi/ Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
2. Dua (2) Dosen Pembimbing Skripsi/ Tugas Akhir yang bersangkutan
3. Dosen Pembimbing Akademik yang bersangkutan

RINGKASAN

Nabila Alyanur, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, April 2017, *Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi*, Dosen Pembimbing : Dian Kusuma Wardhani, ST., MT. dan Dr. Ir. Surjono, MTP.

Kawasan Pantai Senggigi berada di Kabupaten Lombok Barat yang merupakan kawasan pariwisata dengan guna lahan yang cukup beragam, namun minat wisatawan untuk berjalan kaki rendah. Penelitian ini bertujuan untuk menata fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi sehingga jalur pejalan kaki menjadi nyaman dan menimbulkan minat wisatawan untuk berjalan kaki.

Metode analisis dalam penelitian ini menggunakan: Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Tahun 2014 untuk mengidentifikasi kinerja fasilitas jalur pejalan kaki dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki; Clean Initiative Air Asia untuk mengukur indeks *walkability*; *Importance Perfomance Analysis* (IPA) untuk menganalisis tingkat kepentingan dan kepuasan wisatawan; dan analisis *overlay* untuk mengetahui arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata nilai indeks *walkability* berkisar antara 42,2 – 46,1 yang berarti sangat *walkable* dan surga pejalan kaki, namun beberapa variabel pada segmen yang diteliti masih dinilai tidak puas oleh wisatawan. Analisis tingkat kepentingan dan kepuasan wisatawan menetapkan atribut yang diarahkan, termasuk didalamnya jalur pejalan kaki dan penambahan fasilitas pelengkap.

Kata Kunci: Fasilitas-Jalur-Pejalan-Kaki, *Walkability*, Kawasan-Pariwisata, Pantai-Senggigi.

SUMMARY

Nabila Alyanur, *Urban and Regional Planning, Faculty of Engineering, University of Brawijaya, April 2017, To Improve Pedestrian Facilities at Pantai Senggigi Street and Raya Senggigi Street: Dian Kusuma Wardhani, ST., MT. dan Dr. Ir. Surjono, MTP.*

Senggigi Beach is a tourist destination located in West Lombok Regency which has diverse land uses, however tourist's interest to walk is low. This study aimed to improve pedestrian facilities in Pantai Senggigi street and Raya Senggigi street to become more enjoyable, and to increase tourist's interest to walk.

The analytical methods used in this study are: Guideline, Provision, and Utilization of Pedestrian Network Facilities, 2014 by Public Works Ministry, to identify the performance of the pedestrian way's facilities and its level of service; a framework promoted by Clean Initiative Air Asia to measure the walkability index; Importance Performance Analysis to analyse the level of importance and satisfaction of tourists; and overlay analysis to propose recommendations to improve pedestrian facilities.

The results showed that the average score of walkability index ranged from 42.2 to 46.1 which means very walkable and walker's paradise, yet tourist's perception for some variables on the observed segments are not satisfied. And the results of the level of importance and performance analysis of pedestrian facilities provided attributes that recommended to improve pedestrian way and its facilities.

Keywords: Pedestrian-Facilities, Walkability, Tourism-Places, Senggigi-Beach

KATA PENGANTAR

Puji syukur penyusun ucapkan pada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga tugas akhir yang berjudul “Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi” dapat terselesaikan.

Penyusun menyadari bahwa terselesaikannya skripsi ini tidak lepas dari dukungan berbagai pihak yang berkenan membantu, memberikan pemikiran, kritik dan saran. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, untuk segala limpahan rezeki serta rahmat dan hidayah-Nya, semoga seluruh proses dan ilmu yang didapatkan oleh penulis menjadi berkah dan bermanfaat.
2. Kedua Orang Tua tercinta, Khairul Taufik, S.Sos. dan Ir. Siti Hajar, serta seluruh keluarga yang selalu memberikan semangat dan doa tiada hentinya.
3. Ibu Dian Kusuma Wardhani, ST., MT. selaku dosen pembimbing I dan Bapak Dr. Ir. Surjono, MTP. selaku dosen pembimbing II yang bersedia memberikan pengarahan dan masukan hingga tugas akhir ini terselesaikan dengan baik.
4. Bapak Chairul Maulidi, ST., MT. selaku dosen penguji I dan Ibu Wulan Dwi Purnamasari, ST., MT. selaku dosen penguji II, yang telah bersedia menguji, memberikan pengarahan, dan masukan untuk mencapai hasil yang maksimal.
5. Teman-teman Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Angkatan 2012, yang selalu memberikan dukungan selama pengerjaan tugas akhir.

Selanjutnya penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih sangat sederhana dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan segala saran dan kritik yang membangun demi perbaikan dan kesempurnaan untuk masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi instansi pemerintah, peneliti, dan masyarakat.

Malang, 3 April 2017

Penyusun

DAFTAR ISI

| | |
|------------------------------|-----|
| KATA PENGANTAR | i |
| DAFTAR ISI | iii |
| DAFTAR TABEL | v |
| DAFTAR GAMBAR | vii |
| DAFTAR LAMPIRAN | x |

BAB I PENDAHULUAN

| | |
|-----------------------------------|---|
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Identifikasi Masalah | 3 |
| 1.3 Rumusan Masalah | 3 |
| 1.4 Tujuan | 3 |
| 1.5 Ruang Lingkup | 4 |
| 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah | 4 |
| 1.5.2 Ruang Lingkup Materi | 4 |
| 1.5.3 Ruang Lingkup Sasaran | 5 |
| 1.6 Kerangka Pemikiran | 7 |

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

| | |
|---|----|
| 2.3 Pejalan Kaki | 9 |
| 2.4 Jalur Pejalan Kaki | 10 |
| 2.5 Sarana Jalur Pejalan Kaki | 10 |
| 2.5.1 Fasilitas Pelengkap | 11 |
| 2.5.2 Fasilitas Difable | 14 |
| 2.6 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 15 |
| 2.7 <i>Walkability</i> | 18 |
| 2.8 Indeks <i>Walkability</i> | 18 |
| 2.9 <i>Importance Perfomance Analysis</i> Menurut Wisatawan | 20 |
| 2.10 Penelitian Terdahulu | 21 |
| 2.11 Kerangka Teori | 24 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|------------------------------|----|
| 3.1 Jenis Penelitian | 25 |
| 3.2 Pembagian Segmen | 25 |
| 3.3 Pemilihan Variabel | 26 |
| 3.4 Alur Penelitian | 26 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.5 | Metode Pengumpulan Data | 31 |
| 3.5.1 | Pemilihan Waktu Survei | 31 |
| 3.5.2 | Teknik Pengumpulan Data..... | 31 |
| 3.6 | Metode Pengambilan Sampel | 32 |
| 3.6.1 | Penentuan Jumlah Sampel | 32 |
| 3.7 | Metode Analisis Data | 33 |
| 3.7.1 | Analisis Fasilitas Jalur Pejalan Kaki..... | 33 |
| 3.7.2 | Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 33 |
| 3.7.3 | Analisis Indeks <i>Walkability</i> | 35 |
| 3.7.4 | Analisis <i>Importance Perfomance Analysis</i> | 36 |
| 3.7.5 | Analisis <i>Overlay</i> | 39 |
| 3.8 | Desain Survei..... | 40 |

BAB IV PEMBAHASAN

| | | |
|-------|---|-----|
| 4.1 | Gambaran Umum Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi..... | 45 |
| 4.1.1 | Kondisi Penggunaan Lahan | 45 |
| 4.1.2 | Karakteristik Pejalan Kaki | 47 |
| 4.2 | Karakteristik Jalur Pejalan Kaki | 50 |
| 4.3 | Fasilitas Jalur Pejalan Kaki..... | 60 |
| 4.4.1 | Fasilitas Pelengkap | 60 |
| 4.4.2 | Fasilitas Difable | 71 |
| 4.4 | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 71 |
| 4.5 | Indeks <i>Walkability</i> | 80 |
| 4.6 | Persepsi Wisatawan | 87 |
| 4.7 | Perbandingan Hasil Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki, Indeks <i>Walkability</i> dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)..... | 111 |
| 4.8 | Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki | 127 |

BAB V KESIMPULAN

| | | |
|-----|------------------------------|-----|
| 5.1 | Kesimpulan..... | 159 |
| 5.2 | Saran | 161 |
| 5.3 | Penelitian Selanjutnya | 161 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|--|-----|
| Tabel 2.1 | Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Umur | 9 |
| Tabel 2.2 | Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 15 |
| Tabel 2.3 | Parameter dan Komponen <i>Global Walkability Index</i> | 19 |
| Tabel 2.4 | Parameter dan Bobot Indeks <i>Walkability</i> untuk Asia..... | 20 |
| Tabel 2.5 | Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan | 20 |
| Tabel 2.6 | Penelitian Terdahulu | 22 |
| Tabel 3.1 | Pembagian Segmen | 25 |
| Tabel 3.2 | Variabel Penelitian..... | 28 |
| Tabel 3.3 | Perhitungan Indeks <i>Walkability</i> | 35 |
| Tabel 3.4 | Standar Ukuran Tingkat <i>Walkability</i> | 35 |
| Tabel 3.5 | Modifikasi Standar Ukuran Tingkat <i>Walkability</i> | 36 |
| Tabel 3.6 | Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan | 36 |
| Tabel 3.7 | Desain Survei | 40 |
| Tabel 4.1 | Penggunaan Lahan di Koridor Berdasarkan Segmen | 47 |
| Tabel 4.2 | Karakteristik Jalur Pejalan Kaki | 50 |
| Tabel 4.3 | Analisis Jalur Hijau..... | 61 |
| Tabel 4.4 | Analisis Fasilitas Lampu Penerangan | 64 |
| Tabel 4.5 | Analisis Fasilitas Tempat Duduk..... | 64 |
| Tabel 4.6 | Analisis Fasilitas Tempat Sampah..... | 65 |
| Tabel 4.7 | Analisis Fasilitas Penanda atau Rambu | 66 |
| Tabel 4.8 | Analisis Fasilitas Halte atau <i>Shelter</i> | 67 |
| Tabel 4.9 | Analisis Fasilitas <i>Difable</i> | 71 |
| Tabel 4.10 | Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 72 |
| Tabel 4.11 | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Kerja (<i>Weekday</i>) | 74 |
| Tabel 4.12 | Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Libur (<i>Weekend</i>) | 77 |
| Tabel 4.13 | Pembagian Responden Kuisisioner | 80 |
| Tabel 4.14 | Modifikasi Standar Ukuran Tingkat <i>Walkability</i> | 83 |
| Tabel 4.15 | Perhitungan Indeks <i>Walkability</i> | 84 |
| Tabel 4.16 | Analisis Indeks <i>Walkability</i> | 85 |
| Tabel 4.17 | Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan | 87 |
| Tabel 4.18 | Rata-rata Tingkat Kepuasan dan Kepentingan | 88 |
| Tabel 4.19 | Rata-rata Tingkat Keseuaian..... | 110 |
| Tabel 4.20 | Perbandingan Hasil Perhitungan Tingkat Pelayan Jalur Pejalan Kaki, Indeks <i>Walkability</i> dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)..... | 111 |
| Tabel 4.21 | Perbandingan Analisis Tingkat Pelayan Jalur Pejalan Kaki, Indeks <i>Walkability</i> dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)..... | 114 |

| | | |
|------------|--|-----|
| Tabel 4.22 | Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki | 128 |
| Tabel 4.23 | Proyeksi Skor <i>Walkability</i> | 138 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------|---|----|
| Gambar 1.1 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Raya Senggigi | 3 |
| Gambar 1.2 | Peta Lokasi Studi | 6 |
| Gambar 1.3 | Kerangka Pemikiran | 7 |
| Gambar 2.1 | Fasilitas Peneduh | 11 |
| Gambar 2.2 | Fasilitas Lampu Penerangan | 11 |
| Gambar 2.3 | Fasilitas Tempat Duduk | 12 |
| Gambar 2.4 | Fasilitas Pagar Pengaman | 12 |
| Gambar 2.5 | Fasilitas Tempat Sampah | 13 |
| Gambar 2.6 | Fasilitas Papan Informasi | 13 |
| Gambar 2.7 | Fasilitas Halte/ <i>Shelter</i> Bus | 14 |
| Gambar 2.8 | Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus | 15 |
| Gambar 2.9 | Tingkat Pelayanan A | 16 |
| Gambar 2.10 | Tingkat Pelayanan B | 16 |
| Gambar 2.11 | Tingkat Pelayanan C | 17 |
| Gambar 2.12 | Tingkat Pelayanan D | 17 |
| Gambar 2.13 | Tingkat Pelayanan E | 18 |
| Gambar 2.14 | Tingkat Pelayanan F | 18 |
| Gambar 2.15 | Kerangka Teori | 24 |
| Gambar 3.1 | Pembagian Segmen | 27 |
| Gambar 3.2 | Kerangka Alur Penelitian | 30 |
| Gambar 3.3 | Pembagian Kuadran <i>Importance Performance Analysis</i> | 38 |
| Gambar 4.1 | Guna Lahan Lokasi Studi | 46 |
| Gambar 4.2 | Persentase Pejalan Kaki Menurut Usia | 48 |
| Gambar 4.3 | Persentase Pejalan Kaki Menurut Jenis Kelamin | 48 |
| Gambar 4.4 | Persentase Pejalan Kaki Menurut Asal Daerah | 49 |
| Gambar 4.5 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 1 | 51 |
| Gambar 4.6 | Penampang Eksisting Segmen 1 | 52 |
| Gambar 4.7 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 2 Ruas A | 53 |
| Gambar 4.8 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 2 Ruas B | 53 |
| Gambar 4.9 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 3 Ruas A | 54 |
| Gambar 4.10 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 3 Ruas B | 54 |
| Gambar 4.11 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 4 Ruas A | 55 |
| Gambar 4.12 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 4 Ruas B | 55 |
| Gambar 4.13 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 5 Ruas A | 55 |
| Gambar 4.14 | Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 5 Ruas B | 55 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| Gambar 4.15 | Penampang Eksisting Segmen 2 | 56 |
| Gambar 4.16 | Penampang Eksisting Segmen 3 | 57 |
| Gambar 4.17 | Penampang Eksisting Segmen 4 | 58 |
| Gambar 4.18 | Penampang Eksisting Segmen 5 | 59 |
| Gambar 4.19 | Vegetasi Jalur Pejalan Kaki | 60 |
| Gambar 4.20 | Persebaran Pohon Peneduh | 63 |
| Gambar 4.21 | Tempat Sampah | 65 |
| Gambar 4.22 | Rambu Lalu Lintas | 66 |
| Gambar 4.23 | Persebaran Fasilitas Tempat Sampah | 68 |
| Gambar 4.24 | Persebaran Fasilitas Rambu | 69 |
| Gambar 4.25 | Persebaran Fasilitas Halte atau <i>Shelter</i> Bus Damri | 70 |
| Gambar 4.26 | Pemetaan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Kerja (<i>Weekday</i>) | 76 |
| Gambar 4.27 | Pemetaan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Libur (<i>Weekend</i>) | 79 |
| Gambar 4.28 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 1 Ruas A dan B | 90 |
| Gambar 4.29 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 2 Ruas A | 92 |
| Gambar 4.30 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 2 Ruas B | 94 |
| Gambar 4.31 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 3 Ruas A | 96 |
| Gambar 4.32 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 3 Ruas B | 98 |
| Gambar 4.33 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 4 Ruas A | 100 |
| Gambar 4.34 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 4 Ruas B | 103 |
| Gambar 4.35 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 5 Ruas A | 105 |
| Gambar 4.36 | Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 5 Ruas B | 108 |
| Gambar 4.37 | Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki | 123 |
| Gambar 4.38 | Analisis Indeks <i>Walkability</i> | 124 |
| Gambar 4.39 | Analisis Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | 125 |
| Gambar 4.40 | <i>Overlay</i> Perbandingan Anailis Tingkat Pelayan Jalur Pejalan Kaki, Indeks <i>Walkability</i> dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | 126 |
| Gambar 4.41 | Arahan Penyediaan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki | 139 |
| Gambar 4.42 | Arahan Perbaikan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki | 140 |
| Gambar 4.43 | Arahan Perawatan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki | 141 |
| Gambar 4.44 | Penampang Rencana Segmen 1 | 143 |
| Gambar 4.45 | Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 1 | 144 |
| Gambar 4.46 | Penampang Rencana Segmen 2 | 147 |
| Gambar 4.47 | Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 2 | 148 |
| Gambar 4.48 | Penampang Rencana Segmen 3 | 150 |
| Gambar 4.49 | Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 3 | 151 |
| Gambar 4.50 | Penampang Rencana Segmen 4 | 154 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| Gambar 4.51 | Ilustrasi Arahkan Jalur Pejalan Kaki Segmen 4..... | 155 |
| Gambar 4.52 | Penampang Rencana Segmen 5 | 157 |
| Gambar 4.53 | Ilustrasi Arahkan Jalur Pejalan Kaki Segmen 5..... | 158 |

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|------------|-------------------------|------|
| Lampiran 1 | Kuisisioner | L-1 |
| Lampiran 2 | Rekap Data | L-5 |
| Lampiran 3 | Hasil Perhitungan | L-21 |

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah (Undang-undang No.26 Tahun 2007). Perencanaan jalur pejalan kaki dapat mendukung terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas secara aman di ruang publik, serta mewujudkan keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan (Permen PU No.3 Tahun 2014).

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lintas jalan. Kegiatan berjalan kaki merupakan suatu kegiatan yang dapat membantu mewujudkan *sustainable city*. Berjalan kaki adalah suatu kebutuhan setiap orang, dengan berjalan kaki dapat memudahkan setiap orang untuk menjangkau lokasi tujuan tanpa menggunakan kendaraan. Kegiatan berjalan kaki memiliki beberapa dampak positif yaitu mengurangi polusi yang disebabkan asap kendaraan, menghemat biaya ongkos, dan mengurangi kemacetan. Tidak hanya dampak positif pada lingkungan namun juga pada sosial, dengan berjalan kaki pejalan kaki akan lebih peka memperhatikan sebuah kota dan menyehatkan jasmani seorang pejalan kaki.

Seorang pejalan kaki memiliki tujuan berjalan yang berbeda, adapun yang memiliki tujuan bekerja, bersekolah, maupun tujuan wisata. Wisata menurut Undang-undang RI Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata adalah perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi atau mempelajari daya tarik wisata yang dikunjinginya dalam jangka waktu sementara. Sedangkan wisatawan adalah orang melakukan kegiatan wisata.

Nusa Tenggara Barat merupakan provinsi dengan potensi pariwisata yang besar. Pada tahun 2014 Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Nusa Tenggara Barat menyebutkan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Lombok dan Sumbawa mencapai 1.629.122 orang per tahun (kompas.com, 2015). Kabupaten Lombok Barat salah satu kabupaten yang memiliki potensi wisata pantai. Menurut RTRW Kabupaten Lombok Barat

Tahun 2011-2031, kawasan Senggigi-Tiga Gili (Air, Meno, Trawangan) dan sekitarnya adalah kawasan strategis provinsi dengan sektor unggulan pariwisata, industri dan perikanan.

Kawasan Pantai Senggigi terpilih sebagai lokasi studi dengan pertimbangan koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi dilengkapi dengan beragam aktivitas guna lahan penunjang aktivitas utama. Beragamnya aktivitas guna lahan membutuhkan prasarana pendukung yang menghubungkan tiap guna lahan. Adapun prasarana yang dapat menghubungkan tiap aktivitas guna lahan adalah jalur pejalan kaki. Seperti dijelaskan pada peraturan zonasi dalam RTRW Kabupaten Lombok Barat Tahun 2011-2031 kawasan pariwisata diarahkan untuk dilengkapi dengan prasarana dan sarana umum pendukung seperti sarana pejalan kaki yang menerus dan memiliki aksesibilitas bagi penyandang cacat.

Jarak yang dekat tiap guna lahan dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Jika diamati wisatawan yang berkunjung tidak semua memiliki kendaraan, sehingga wisatawan juga dapat dikatakan sebagai pelaku pejalan kaki. Agar pejalan kaki merasa nyaman saat menuju tempat yang akan dituju dibutuhkan jalur pejalan kaki yang memiliki tingkat *walkability* tinggi. *Walkability* adalah indikator seberapa ramah suatu daerah untuk fasilitas berjalan (Huang, 2011) dan ukuran dari seberapa memuaskan sistem transportasi memenuhi kebutuhan berjalan kaki bagi masyarakat. *Walkability* berbeda dengan berjalan kaki, berjalan kaki atau *walking* yaitu suatu kegiatan sedangkan *walkability* yaitu ukuran. (Zakariaa; et al, 2013).

Adapun yang melatarbelkangi penelitian ini berdasarkan permasalahan yang dijumpai pada lokasi yaitu penyediaan jalur pejalan kaki belum dipakai dengan maksimal karena masyarakat sekitar masih menggunakan kendaraan bermotor. Adapun fasilitas pada jalur pejalan kaki belum lengkap, seperti belum tersedianya fasilitas pendukung untuk pengguna *difable*, fasilitas penerangan untuk malam hari dan tempat sampah yang minim. Ada juga penempatan fasilitas yang kurang tepat seperti peletakan penanda dan rambu yang mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Sehingga peneliti akan meneliti penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Raya Senggigi untuk mengetahui seberapa nyaman jalur pejalan kaki tersebut untuk aktivitas berjalan dan seberapa memuaskan sistem transportasi memenuhi kebutuhan berjalan kaki bagi wisatawan yang berkunjung, serta menyusun arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki guna menimbulkan minat wisatawan untuk berjalan kaki.

1.2 Identifikasi Masalah

Adapun beberapa masalah yang ditemukan pada lokasi studi berdasarkan hasil survei pendahuluan pada tahun 2015 yaitu:

1. Belum dilengkapinya fasilitas pendukung jalur pejalan kaki seperti lampu penerangan, tempat sampah, tempat duduk, fasilitas wisatawan dan fasilitas untuk *difable*. **Gambar 1.1a**
2. Dari hasil survei pendahuluan diketahui bahwa kurangnya minat wisatawan untuk berjalan kaki pada lokasi studi. Lokasi studi berada pada kawasan pariwisata. Dengan adanya potensi aktivitas yang beragam dan saling mendukung, jalur pejalan kaki memudahkan wisatawan sebagai pelaku pejalan kaki untuk menuju tempat tujuan **Gambar 1.1b**
3. Peletakan rambu atau penanda yang mengurangi ruang pejalan kaki **Gambar 1.1c**



Gambar 1.1a



Gambar 1.1b



Gambar 1.1c

Gambar 1.1 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raya Senggigi

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi?
2. Bagaimana persepsi wisatawan terhadap jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi?
3. Bagaimana arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi?

1.4 Tujuan

1. Mengetahui penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi

2. Mengetahui persepsi wisatawan terhadap jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi
3. Menyusun arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi berada pada kawasan pariwisata Pantai Senggigi Kabupaten Lombok Barat. Alasan pemilihan lokasi studi yaitu sebagai koridor yang dipenuhi dengan beragam aktivitas guna lahan yang mendukung sektor utama pariwisata, dengan adanya jalur pejalan kaki diharapkan dapat mempermudah pejalan kaki untuk berpindah antar guna lahan. Sehingga ditetapkan lingkup wilayahnya yaitu Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi sepanjang $\pm 1,2$ km **Gambar 1.2**. Adapun batasan wilayah studi.

| | |
|---------|-----------------------|
| Utara | : Hotel Sheraton |
| Timur | : Kecamatan Sandik |
| Selatan | : Kecamatan Meninting |
| Barat | : Selat Lombok |

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang dibahas terkait dengan menjawab rumusan masalah yang telah dibuat. Pada rumusan masalah penataan fasilitas jalur pejalan kaki berisikan tiga pembahasan yaitu penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dan indeks *walkability*.

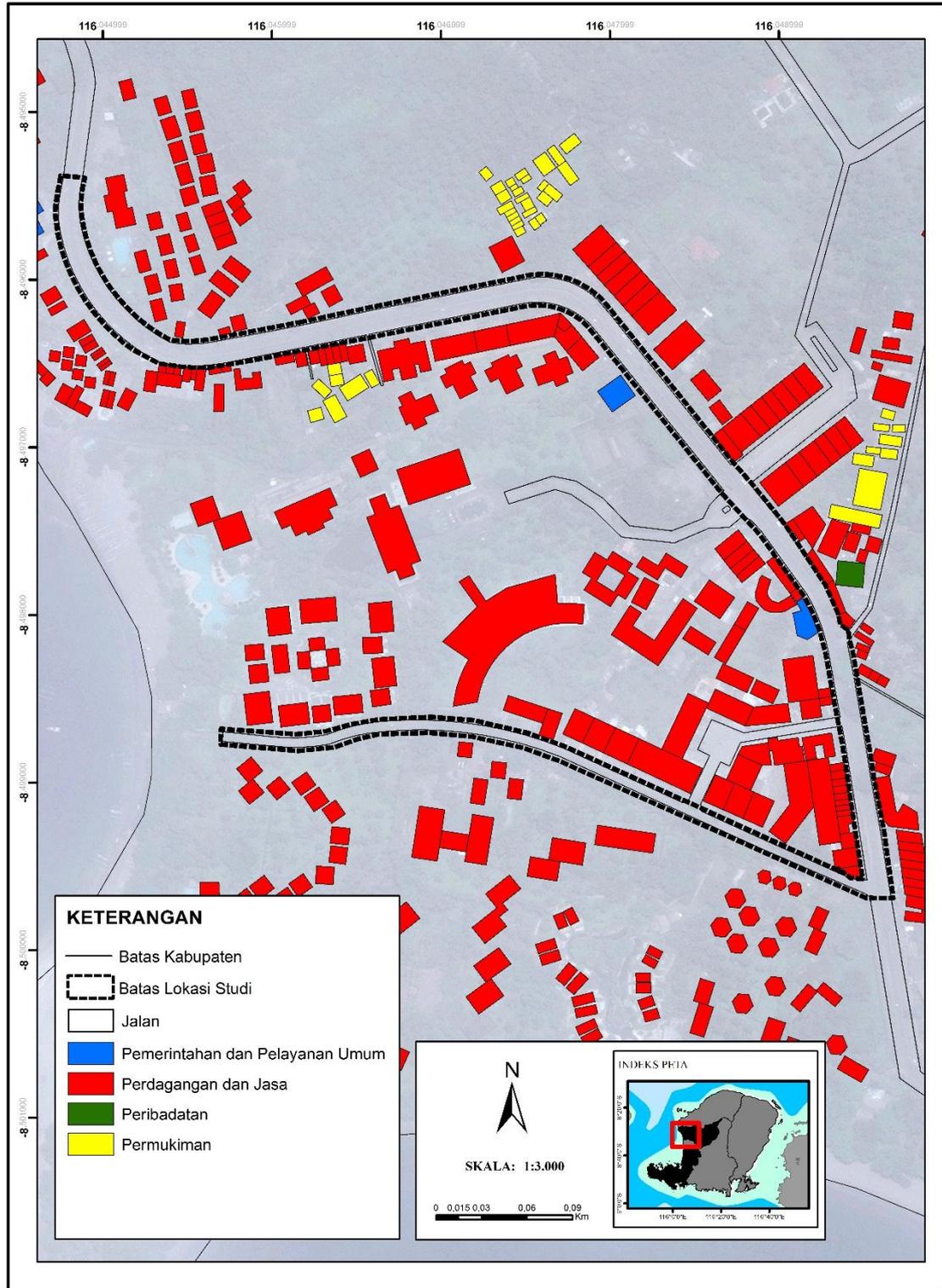
1. Fasilitas jalur pejalan kaki dibagi menjadi dua yaitu fasilitas pelengkap dan fasilitas *difable*. Penyediaan fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki dengan menggunakan variabel penerang, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi dan halte/shelter. Untuk variabel fasilitas *difable* yaitu ramp, sinyal suara, pesan verbal, informasi via getaran dan tekstur ubin.
2. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan menggunakan variabel kecepatan rata-rata pejalan kaki, volume pejalan kaki pada tiap segmen, kepadatan pejalan kaki dan kapasitas ruang pejalan kaki.
3. Indeks *walkability* dengan menggunakan variabel konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi, keamanan dari kejahatan, keamanan penyebrangan, perilaku pengendara bermotor, fasilitas pejalan kaki, infrastruktur pengguna *difable*, pemeliharaan dan kebersihan, penghalang dan ketersediaan penyebrangan.

Rumusan masalah kedua yaitu persepsi wisatawan terhadap jalur pejalan kaki pada lokasi studi. Variabel yang digunakan yaitu konektivitas, kenyamanan, keamanan, daya tarik dan perasaan saat berjalan. Dari masing-masing variabel akan dinilai oleh wisatawan dan dianalisis menggunakan *Importance Performance Analysis (IPA)*

Rumusan masalah terakhir yaitu menyusun arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki yang dapat diketahui dari hasil analisis fasilitas jalur pejalan kaki, perbandingan analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, analisis indeks *walkability* dan analisis IPA tingkat kepuasan berdasarkan persepsi wisatawan yang berjalan kaki. Dan menerapkan penataan fasilitas jalur pejalan kaki yang baik berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Jalan di Perkotaan.

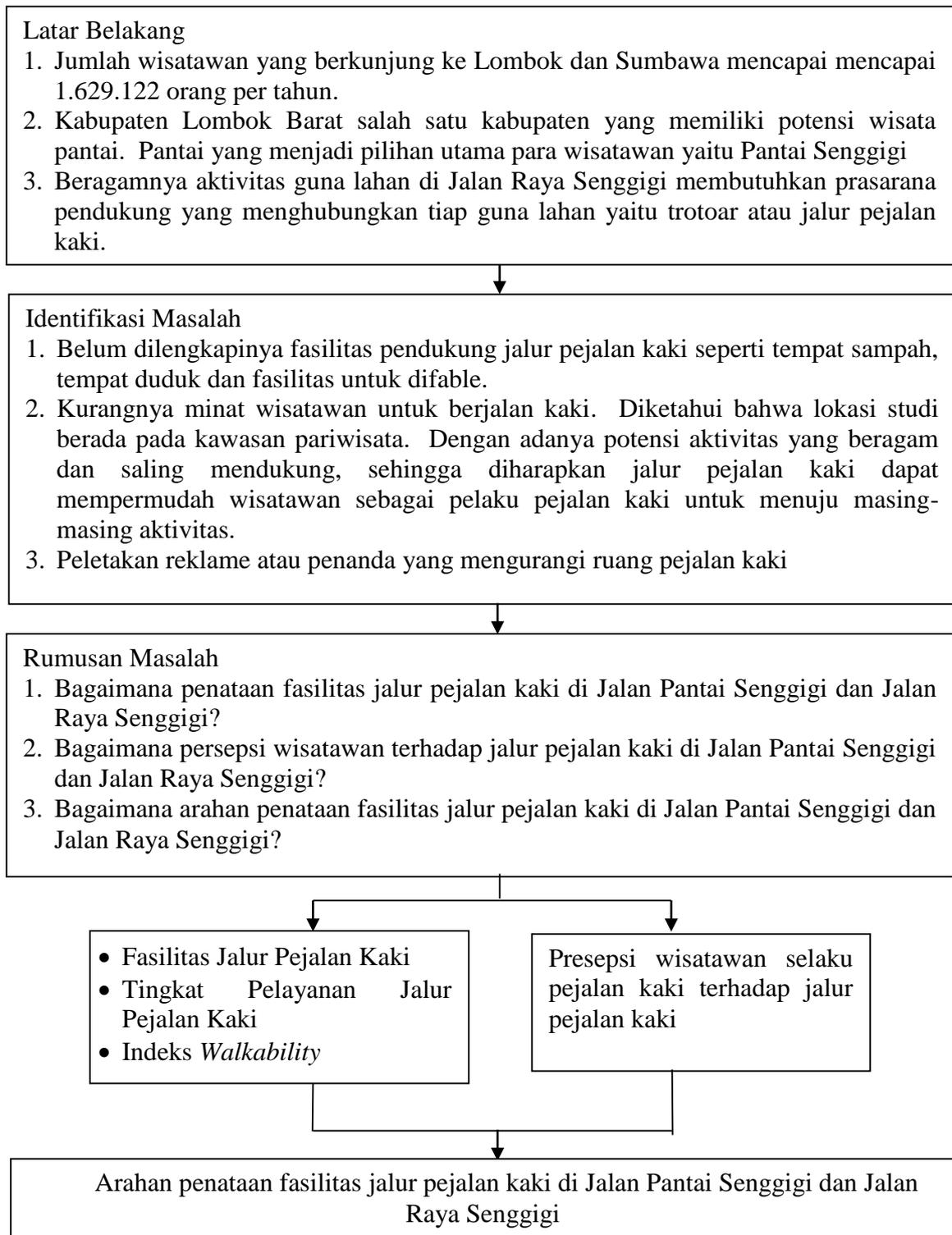
1.5.3 Ruang Lingkup Sasaran

Pada penelitian ini sasaran yang dituju yaitu pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi. Dimana yang termasuk pejalan kaki yaitu masyarakat sekitar dan wisatawan. Adapun wisatawan dibagi menurut asal daerah baik wisatawan lokal yang berasal dari Pulau Lombok, wisatawan dari luar pulau namun masih berdomisili Warga Negara Indonesia dan wisatawan luar negeri.



Gambar 1.2 Peta Lokasi Studi

1.6 Kerangka Pemikiran



Gambar 1.3 Kerangka Pemikiran

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.3 Pejalan Kaki

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Peneyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan menyatakan bahwa pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas. Pejalan kaki merupakan salah satu unsur pengguna jalan. Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selayaknya.

2.3.1 Pejalan Kaki Menurut Usia

Jalur pejalan kaki disediakan untuk segala umur. Adapun karakteristik pejalan kaki dibedakan menurut usia sebagai berikut

Tabel 2.1 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Umur

| Usia (Tahun) | Karakteristik |
|--------------|--|
| 0-4 | Belajar untuk berjalan, membutuhkan pengawasan dari orang dewasa, mengembangkan kemampuan melihat dan kemampuan persepsi |
| 5-8 | Meningkatkan kemandirian, namun masih membutuhkan pengawasan, kurang mampu menterjemahkan suatu persepsi |
| 9-13 | Rentan terhadap persimpangan karena sering berlari secara tiba-tiba/tergesa-gesa, pengambilan keputusan yang gegabah |
| 14-18 | Meningkatnya kesadaran tentang lingkungan lalu lintas, pengambilan keputusan yang cenderung gegabah |
| 19-40 | Aktif, berhati-hati terhadap lalu lintas |
| 41-65 | Menurunnya kemampuan refleksi |
| 65+ | Kesulitan jika menyeberang jalan, pengelihatannya yang kurang baik, sulit mendengar kendaraan yang mendekat dari belakang, mempunyai tingkat kematian yang tinggi jika tertabrak atau terjadi kecelakaan |

Sumber: Tanan, 2011

2.3.2 Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik pejalan kaki berdasarkan jenis kelamin menunjukkan kemampuan berjalan yang berbeda antara pejalan kaki perempuan dan laki-laki. Karakteristik pejalan kaki berdasarkan jenis kelamin mempengaruhi kemampuan untuk berjalan, pejalan kaki perempuan cenderung lebih lambat dibandingkan dengan pejalan kaki laki-laki (Tanan, 2011). Identifikasi karakteristik pejalan kaki berdasarkan jenis kelamin dapat mendukung pengembangan/penataan jalur pejalan kaki. Berdasarkan karakteristik jenis kelamin dapat diketahui bahwa pejalan kaki wanita membutuhkan lebar trotoar yang cukup luas dibandingkan pejalan kaki laki-laki karena wanita cenderung melakukan perjalanan lebih dari 2 orang teman (berkelompok). Penataan jalur pejalan kaki berdasarkan karakteristik

pejalan kaki dapat meningkatkan kemauan berjalan mendukung tujuan pejalan kaki. Untuk jenis kelamin berhubungan dengan fasilitas yang perlu disediakan, untuk perempuan cenderung memilih fasilitas pejalan kaki yang lebar sementara pejalan kaki laki-laki cenderung memilih jalur pejalan kaki yang teduh dan tidak berliku-liku. Perbedaan ini disebabkan karena sesuai dengan pola perjalanan perempuan secara umum untuk belanja dan pada umumnya berjalan dengan berombongan/lebih dari 2 orang teman, sehingga akan lebih mengutamakan fasilitas pejalan kaki yang lebar karena jalur pejalan kaki tidak hanya sebagai moda berjalan kaki namun juga untuk ruang interaksi.

2.4 Jalur Pejalan Kaki

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan menyatakan bahwa jaringan pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda.

Jalur pejalan kaki merupakan koridor sisi jalan yang secara khusus digunakan untuk area pejalan kaki. Ruas ini harus dibebaskan dari seluruh rintangan, berbagai objek yang menonjol dan penghalang vertikal paling sedikit 2,5 meter dari permukaan jalur pejalan kaki yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan indera penglihatan. Lebar jalur pejalan bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar efektifnya. Jalur pejalan kaki setidaknya berukuran lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014).

2.5 Sarana Jalur Pejalan Kaki

Sarana jaringan pejalan kaki secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik. Adapun sarana jalur pejalan kaki yang dimaksud adalah fasilitas pelengkap dan fasilitas *difable*.

2.5.1 Fasilitas Pelengkap

Kriteria penyediaan sarana pejalan kaki, selain menunjuk pada kriteria penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki juga memperhatikan kriteria ketersediaan (lebar) ruas jaringan pejalan kaki serta tidak mengganggu fungsi utama jaringan pejalan kaki sebagai tempat pergerakan untuk pejalan kaki.

Sarana jalur pejalan kaki terdiri atas jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, papan informasi, halte/shelter bus dan telepon umum (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014)

1. Jalur Hijau

Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen sarana salah satunya jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan digunakan adalah tanaman peneduh.



Gambar 2.1 Fasilitas Peneduh

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

2. Lampu Penerangan

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

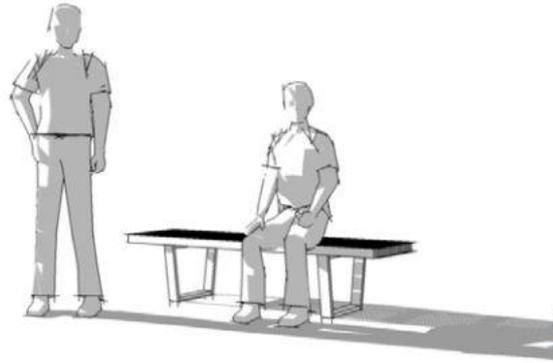


Gambar 2.2 Fasilitas Lampu Penerangan

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

3. Tempat Duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4 – 0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

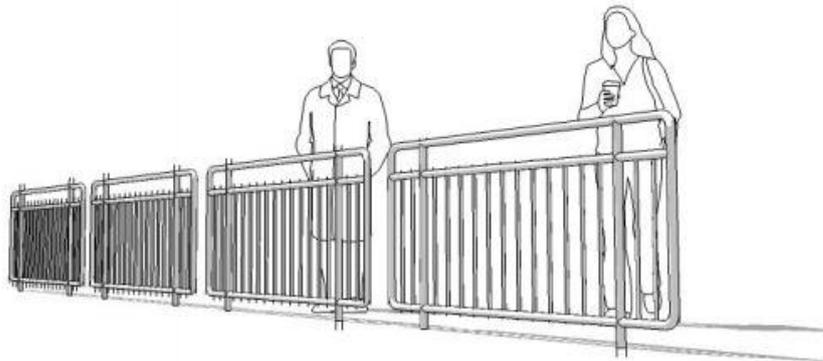


Gambar 2.3 Fasilitas Tempat Duduk

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

4. Pagar Pengaman

Pagar pengaman terletak diluar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material atau bahan seperti metal dan beton yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan.

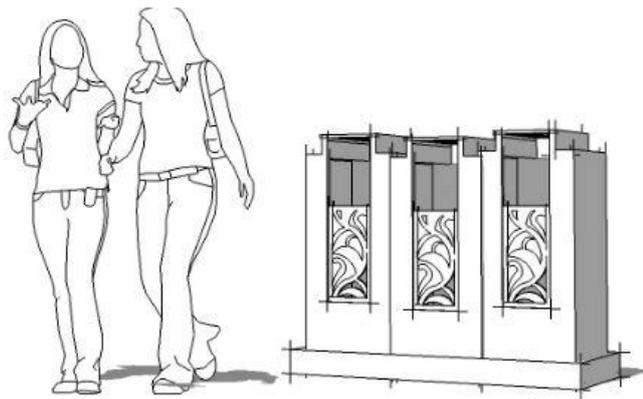


Gambar 2.4 Fasilitas Pagar Pengaman

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

5. Tempat Sampah

Tempat sampah terletak diluar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter, tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.5 Fasilitas Tempat Sampah

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

6. Papan Informasi

Papan informasi terletak diluar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

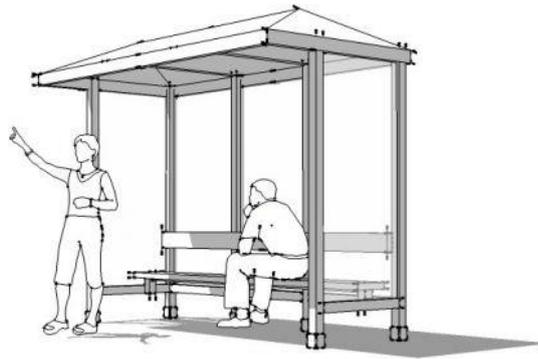


Gambar 2.6 Fasilitas Papan Informasi

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

7. Halte/Shelter Bus

Halte/shelter bus terletak diluar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte/shelter pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 2.7 Fasilitas Halte/Shelter Bus
Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

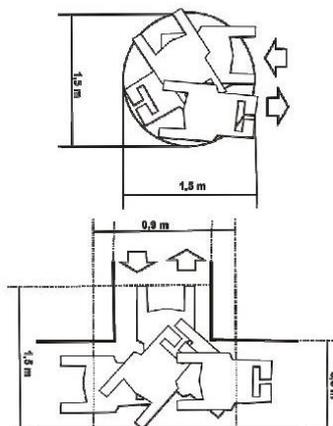
2.5.2 Fasilitas Difable

Fasilitas *difable* disediakan untuk pengguna jalur pejalan kaki dengan keterbatasan. Adapun persyaratan jalur untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus (Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014)

1. Jalan tersebut setidaknya memiliki lebar 1,5 meter dan luas maksimum 2,25 m²
2. Pejalan kaki harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau jika ada berbagai perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu
3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti jeruji, lubang, dan lain-lain yang tidak harus ditempatkan di jalan yang dilalui
4. Tingkat trotoarnya harus disesuaikan sehingga mereka mudah melaluinya
5. Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar
6. Permukaan jalan tidak licin

Ketentuan fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus sebagai berikut

1. Ramp diletakkan disetiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kavling, dan titik penyebrangan
2. Jalur *difable* diletakkan disepanjang prasarana jaringan pejalan kaki
3. Pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi: tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan



Gambar 2.8 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus
Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

2.6 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Beberapa karakteristik dari pejalan kaki yang dianggap penting dalam perhitungan LOS jalur pejalan kaki, yaitu kecepatan berjalan, volume, kepadatan, dan modul area atau kapasitas (Putra, M.S.; et al, 2012).

1. Kecepatan berjalan adalah rata-rata kecepatan berjalan yang dinyatakan dengan meter per detik atau meter per menit (m/m)
2. Volume adalah jumlah dari pejalan kaki yang melewati sebuah titik tertentu pada jalur pejalan kaki tiap satuan waktu (org/menit/m)
3. Kepadatan adalah jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan daerah pada jalur pejalan kaki (org/m^2)
4. Modul area adalah kebutuhan yang diperlukan oleh tiap pejalan kaki untuk bergerak bebas tanpa bersentuhan dengan pejalan kaki lain (m^2/org)

Standar pengukuran terkait dengan kemampuan pejalan kaki untuk memotong arus pejalan kaki, berjalan dalam arah yang berlainan dengan arus pejalan kaki mayoritas, dapat melakukan manuver tanpa mengakibatkan konflik, dan mengubah kecepatan berjalan atau kecepatan melangkah.

Tabel 2.2 Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

| Tingkat Pelayanan | Jalur Pejalan Kaki (m^2/org) | Kecepatan rata-rata (meter/menit) | Volume Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit) | Volume/Kapasitas Rasio |
|-------------------|--|-----------------------------------|--|------------------------|
| A | ≥ 12 | ≥ 78 | $\leq 6,7$ | 0 – 0,08 |
| B | $\geq 3,6$ | ≥ 75 | ≤ 23 | 0,081 – 0,28 |
| C | $\geq 2,2$ | ≥ 72 | ≤ 33 | 0,281 – 0,40 |
| D | $\geq 1,4$ | ≥ 68 | ≤ 50 | 0,401 – 0,60 |
| E | $\geq 0,5$ | ≥ 45 | ≤ 83 | 0,601 – 1,00 |
| F | $< 0,5$ | < 45 | variabel | $> 1,00$ |

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014), tingkat pelayanan jalur pejalan kaki sebagai berikut:

1. Standar A

Standar A, para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 12 m per orang dengan arus pejalan kaki < 16 orang per menit per meter.

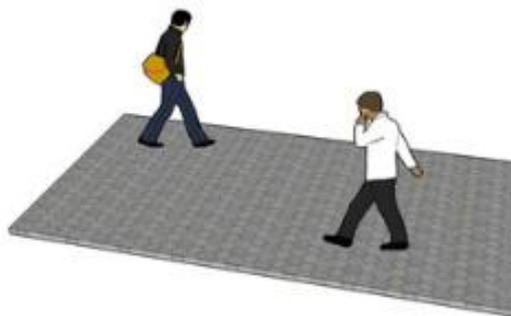


Gambar 2.9 Tingkat Pelayanan A

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

2. Standar B

Standar B, para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 3.6 m per orang dengan arus pejalan kaki $> 16-32$ orang per menit per meter.



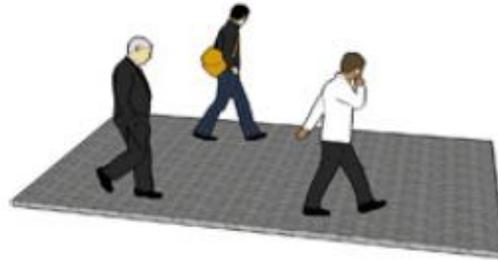
Gambar 2.10 Tingkat Pelayanan B

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

3. Standar C

Standar C, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil dan relatif

lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan $\geq 2,2 - 3,5$ m/orang dengan arus pejalan kaki $> 23-33$ orang per menit per meter.

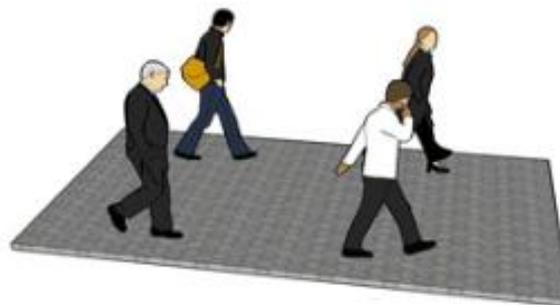


Gambar 2.11 Tingkat Pelayanan C

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

4. Standar D

Standar D, pejalan kaki dapat berjalan dengan arus normal, namun harus sering berganti posisi dan mengubah kecepatan karena arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. Standar ini masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 1.2-2.1$ m per orang dengan arus pejalan kaki $>33-49$ orang per menit per meter.



Gambar 2.12 Tingkat Pelayanan D

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

5. Standar E

Standar E, pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Standar E mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki $\geq 0.5-1.3$ m per orang dengan arus pejalan kaki $>49-75$ orang per menit per meter.



Gambar 2.13 Tingkat Pelayanan E

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

6. Standar F

Standar F, pejalan kaki berjalan dengan arus kecepatan yang sangat lambat dan terbatas karena sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah atau berlawanan. Standar F sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki < 0.5 meter per orang dengan arus pejalan kaki beragam.



Gambar 2.14 Tingkat Pelayanan F

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

2.7 *Walkability*

Walkability adalah indikator seberapa ramah suatu daerah untuk fasilitas berjalan (Huang, 2011) dan ukuran dari seberapa memuaskan sistem transportasi memenuhi kebutuhan berjalan kaki bagi masyarakat. *Walkability* berbeda dengan berjalan kaki, berjalan kaki atau walking yaitu suatu kegiatan sedangkan *walkability* yaitu ukuran (Rozana Zakaria et al, 2013). *Walkability* bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan moda transportasi non bermotor seperti berjalan kaki dan bersepeda, untuk mencapai lokasi tujuan terdekat tanpa bergantung kepada kendaraan.

2.8 *Indeks Walkability*

Ada banyak cara yang berbeda dalam penerapan atau pemahaman *walkability*. Misalnya di negara maju *walkability* fokus pada mendorong pergeseran pemakaian

kendaraan bermotor untuk mau berjalan kaki, atau menjadikan berjalan sebagai kegiatan rekreasi sehat. Pada negara berkembang, berjalan kaki sering dianggap sebagai kebutuhan untuk masyarakat dengan penghasilan rendah (Krambeck, 2006). Krambek kemudian meneliti *walkability* dan menetapkan aspek-aspek *walkability* yang dapat diperbaiki dalam jangka pendek dan menengah (seperti ketersediaan fasilitas dan kebijakan daerah), dan jangka panjang (seperti penggunaan lahan).

Pengukuran indeks *walkability* dikeluarkan oleh Krambeck dengan penelitiannya yang berjudul *Global Walkability Index* **Tabel 2.3**. Parameter yang dikemukakan oleh Krambeck kemudian dimodifikasi untuk penerapan di Asia oleh *Clean Air Initiative* dengan memilih parameter yang sesuai karakteristik Asia dan menambahkan bobot pada masing-masing parameter **Tabel 2.4**.

Tabel 2.3 Parameter dan Komponen *Global Walkability Index*

| <i>Parameter</i> | <i>Component</i> |
|---------------------------------------|--|
| <i>Safety and Security</i> | <i>Pedestrian Fatalities and Injuries</i> |
| | <i>Modal Conflict</i> |
| | <i>Crossing Safety</i> |
| | <i>Crossing Exposure</i> |
| | <i>Traffic Management at Crossings</i> |
| | <i>Security</i> |
| | <i>Safety Rules and Laws</i> |
| | <i>Pedestrian Safety Education</i> |
| | <i>Motorist Behavior</i> |
| <i>Convenience and Attractiveness</i> | <i>Trees</i> |
| | <i>Cleanliness</i> |
| | <i>Quality and Maintenance of Walking Path Surface</i> |
| | <i>Disability Infrastructure</i> |
| | <i>Coverage</i> |
| | <i>Obstructions</i> |
| | <i>Availability of Crossings</i> |
| | <i>Walking Path Congestion</i> |
| | <i>Pedestrian Amenities</i> |
| | <i>Connectivity</i> |
| <i>Overall Convenience</i> | |
| <i>Policy Support</i> | <i>Planning for Pedestrians</i> |
| | <i>Relevant Design Guideline</i> |

Sumber: Krambeck, 2006

Tabel 2.4 Parameter dan Bobot *Indeks Walkability* untuk Asia

| Variabel | Atribut | Bobot |
|----------------------------------|---|-------|
| Keselamatan dan Keamanan | 1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain | 15 |
| | 2. Keamanan dari kejahatan | 25 |
| | 3. Perilaku pengendara motor | 10 |
| | 4. Keamanan penyeberangan | 10 |
| Kenyamanan dan Daya tarik | 5. Ketersediaan penyeberangan | 5 |
| | 6. Amenities (fasilitas pendukung) | 5 |
| | 7. Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> | 10 |
| | 8. Pemeliharaan dan kebersihan | 10 |
| | 9. Hal-hal yang menghalang | 10 |

Sumber: CAI-Asia, 2010

Pemilihan pengukuran Indeks *walkability* yang dipakai pada studi ini adalah menurut *Clean Air Initiative* (CAI). Pemilihan tersebut didasari oleh parameter yang digunakan dapat diukur pada lokasi studi dan adanya bobot pada masing-masing parameter. Selain itu perbedaan budaya, iklim dan cuaca antara global dan Asia sangat berbeda.

2.9 Importance Performance Analysis Menurut Wisatawan

Kawasan pariwisata yang *walkable* menjadi magnet bagi wisatawan dan salah satu elemen yang dapat meningkatkan *place attachment*. Suatu kawasan dikatakan *walkable* ketika seluruh variabel yang mendukung kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki dapat menghubungkan orang ke tempat tujuan masing-masing dengan waktu dan tenaga yang efisien serta menyediakan pemandangan disepanjang perjalanan. Variabel kepuasan *walkability* pada kawasan pariwisata yaitu konektivitas, kenyamanan, perasaan saat berjalan, keselamatan, daya tarik dan pleasantness (Ujang, 2014). Pada penelitian ini hanya menggunakan lima variabel yaitu konektivitas, kenyamanan, perasaan saat berjalan, keselamatan dan daya tarik. Tidak digunakannya variabel pleasantness karena variabel tersebut dapat dinilai dengan variabel kenyamanan. Dari variabel yang terpilih kemudian diturunkan atribut untuk menilai kepuasan dan kepentingannya.

Tabel 2.5 Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan

| No | Atribut |
|---------------------|--|
| Konektivitas | |
| 1 | Jalur pejalan kaki tidak terputus |
| 2 | Terdapat penyeberangan |
| Kenyamanan | |
| 3 | Tersedia peneduh |
| 4 | Tersedia tempat duduk |
| 5 | Tersedia tempat sampah |
| 6 | Tersedia penanda atau rambu |
| 7 | Tersedia halte/shelter |
| 8 | Tersedia ramp |
| 9 | Tersedia sinyal suara untuk difable |
| 10 | Tersedia pesan verbal untuk difable |
| 11 | Tersedia informasi lewat getaran untuk difable |
| 12 | Tekstur ubin yang berbeda untuk difable |
| 13 | Tersedia tempat untuk wisatawan beristirahat |

| No | Atribut |
|-------------------------------|--|
| 14 | Tersedia papan informasi wisata |
| 15 | Tidak ada yang menghalang (mengurangi lebar efektif) |
| 16 | Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin |
| 17 | Permukaan jalur pejalan kaki rata |
| Keamanan | |
| 18 | Tersedia lampu penerangan |
| 19 | Aman dari kejahatan |
| 20 | Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan |
| 21 | Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan |
| Daya Tarik | |
| 22 | Bersih dari sampah |
| 23 | Desain atau estetika jalur pejalan kaki |
| 24 | Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki |
| Perasaan Saat Berjalan | |
| 25 | Tidak ada gangguan saat berjalan |
| 26 | Pemandangan sekitar |

Sumber: Hasil Pemikiran, 2015

2.10 Penelitian Terdahulu

Tinjauan penelitian terdahulu merupakan penelitian yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki. Penelitian terdahulu berguna untuk mengkaji teori, metode dan variabel yang dapat mendukung studi **Tabel 2.6**

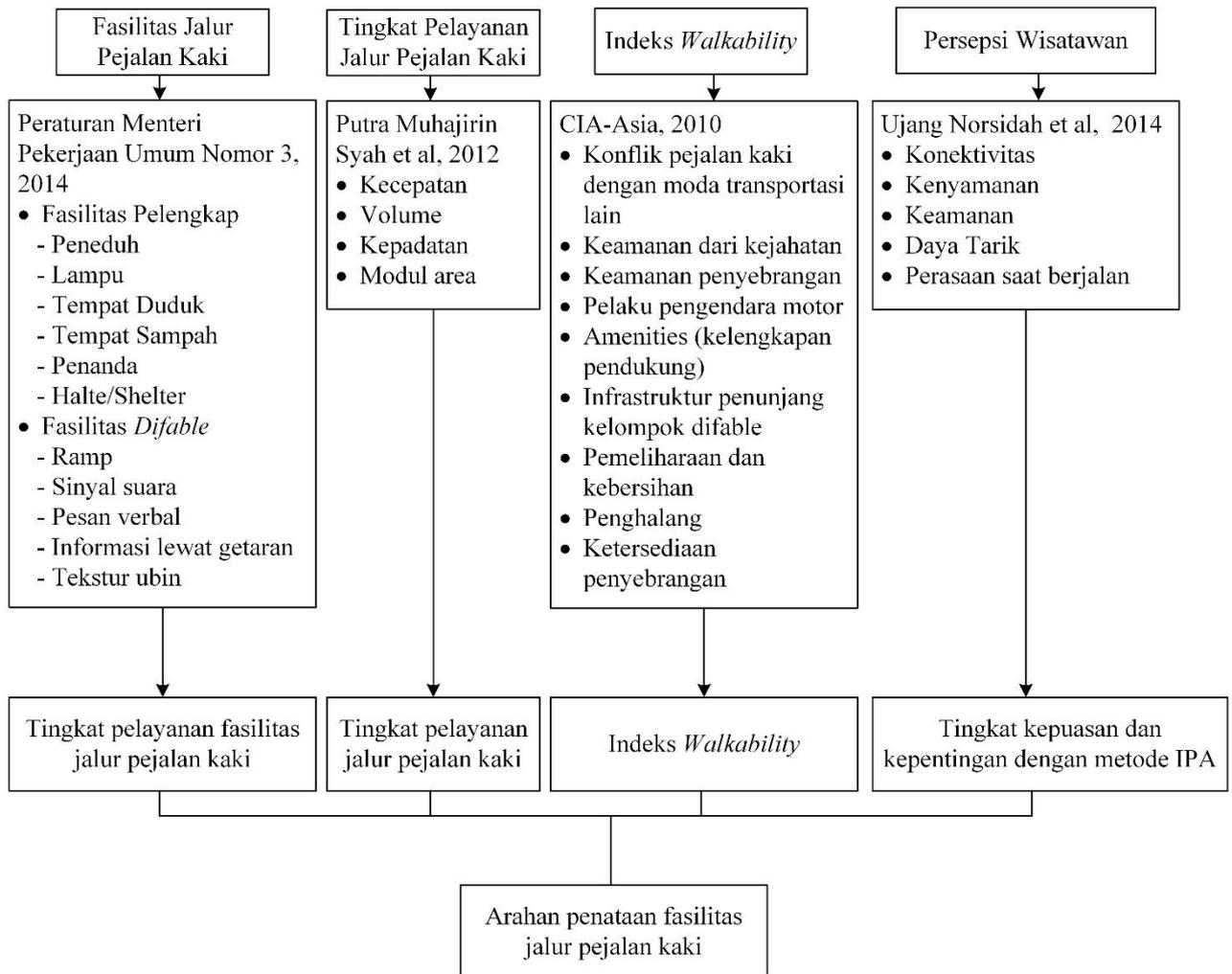
Tabel 2.6 Penelitian Terdahulu

| No. | Judul | Peneliti | Tujuan | Variabel | Input Data | Analisis | Output |
|-----|---|---------------------------------|---|---|---|---|---|
| 1 | The Study of <i>Walkability Index: A Case Study in Nakhon Ratchasima Province</i> | Chatdanai Laudaskul et al, 2013 | Menunjukkan nilai indeks <i>walkability</i> untuk Provinsi Nakhon Ratchasima Muang, Thailand | <i>Walkability index</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain • Keamanan dari kejahatan • Perilaku pengendara motor • Keamanan penyeberangan • Ketersediaan penyeberangan • Amenities (fasilitas pendukung) • Infrastruktur penunjang kelompok difable • Pemeliharaan dan kebersihan • Penghalang | <i>Walkability index</i> | Rating <i>walkability</i> per parameter per area |
| 2 | The Global <i>Walkability Index: Talk The Walk and Walk The Talk</i> | Holly V. Krambeck, 2006 | Mengetahui komponen yang dapat mengukur <i>indeks walkability</i> dan pengumpulan data metodologi | <ul style="list-style-type: none"> • Safety and security • Convenience and attractiveness • Policy support | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pedestrian Fatalities and Injuries</i> • <i>Modal Conflict</i> • <i>Crossing Safety</i> • <i>Crossing Exposure</i> • <i>Traffic Management at Crossings</i> • <i>Security</i> • <i>Safety Rules and Laws</i> • <i>Pedestrian Safety Education</i> • <i>Motorist Behavior</i> • <i>Trees</i> • <i>Cleanliness</i> • <i>Quality and Maintanance of Walking Path Surface</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Analisis stakeholder • Analisis <i>walkability index</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Komponen <i>wakbility index</i> |

| No. | Judul | Peneliti | Tujuan | Variabel | Input Data | Analisis | Output |
|-----|---|----------------------|----------------------------------|---|---|---|--|
| | | | | | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Disability Infrastructure</i> • <i>Coverage</i> • <i>Obstructions</i> • <i>Availability of Crossings</i> • <i>Walking Path Congestion</i> • <i>Pedestrian Amenities</i> • <i>Connectivity</i> • <i>Overall Convenience</i> • <i>Planning for Pedestrians</i> • <i>Relevant Design Guideline</i> | | |
| 3 | Walkability and Attachment to Tourism Place in the City of Kuala Lumpur, Malaysia | Norsidah Ujang, 2014 | Menganalisis kepuasan pengunjung | <ul style="list-style-type: none"> • Walkability • Place attachment | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Connectivity</i> • <i>Comfort</i> • <i>Feeling while walking</i> • <i>Safety</i> • <i>Attractivenees</i> • <i>Pleasantness</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Analisis tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan berdasarkan persepsi pengunjung | <ul style="list-style-type: none"> • Kepuasan wisatawan terhadap walkability kawasan pariwisata |

Sumber: Hasil Rangkuman, 2015

2.11 Kerangka Teori



Gambar 2.15 Kerangka Teori

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif-kuantitatif. Kualitatif dalam penelitian ini dilakukan untuk menggambarkan karakteristik jalur pejalan kaki. Kuantitatif yang bertujuan untuk mengembangkan model matematis, teori, hipotesis yang berkaitan dengan fenomena alam. Penelitian ini juga menggambarkan secara kuantitatif dalam menjelaskan hasil tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, hasil *indeks walkability* dan hasil persepsi wisatawan selaku pejalan kaki mengenai kepentingan dan kepuasan terhadap keadaan jalur pejalan kaki.

3.2 Pembagian Segmen

Lokasi penelitian terdiri dari dua jalan, jalan yang pertama yaitu Jalan Pantai Senggigi dengan panjang 444,86 m yang merupakan jalan lokal menghubungkan antara Jalan Raya Pantai Senggigi menuju ke tempat wisata Pantai Senggigi. Jalan yang kedua yaitu Jalan Raya Pantai Senggigi yang merupakan jalan kolektor primer dengan panjang 860,76 m, titik batas utara yaitu Hotel Sheraton dan titik batas selatan yaitu persimpangan.

Dari kedua jalan tersebut dibagi menjadi lima segmen. Batas segmen menggunakan persimpangan, tikungan dan kemiringan. Setiap segmen dibedakan menjadi zona A dan zona B untuk jalur pejalan kaki sebelah barat dan timur maupun utara dan selatan **Gambar 3.1**.

Tabel 3.1 Pembagian Segmen

| Segmen | Panjang | Kemiringan | Keterangan |
|----------|---------|------------|--|
| Segmen 1 | 444,9 m | 0—2% | Segmen 1 merupakan Jalan Pantau Senggigi menggunakan seluruh koridor tanpa dipotong. Hal tersebut dikarenakan segmen 1 memiliki karakteristik yang sama. Guna lahan pada segmen 1 yang seluruhnya perdagangan dan jasa berupa hotel atau penginapan. Selain itu Jalan Pantai Senggigi memiliki kemiringan yang datar secara merata. |
| Segmen 2 | 155,28 | 2—15% | Segmen 2 dibatasi dari persimpangan antara jalan masuk Pantai Senggigi sampai persimpangan Gang Guru Rum. Potongan segmen 2 didasari oleh guna lahan yang seluruhnya perdagangan dan jasa berupa tempat makan, pertokoan dan jasa travel. Jalan segmen 2 memiliki kemiringan yang cenderung datar tidak bergelombang namun lebih tinggi dibandingkan segmen 1. |
| Segmen 3 | 283,29 | 2—15% | Segmen 3 dibatasi dari persimpangan Gang Guru Rum sampai tikungan mengarah ke barat. Potongan segmen 3 didasari oleh guna lahan yang lebih bervariasi. Segmen 3 memiliki jalan yang datar dan bergelombang. |

| Segmen | Panjang | Kemiringan | Keterangan |
|----------|---------|------------|--|
| Segmen 4 | 212,35 | 2—15% | Segmen 4 dibatasi dari tikungan sebelah timur hingga tikungan sebelah barat menuju ke segmen 5. Pembatasan dikarenakan oleh titik pengamatan, dimana pengamat tidak dapat menjangkau hingga melebihi tikungan. Selain itu guna lahan segmen 4 yang seragam yaitu perdagangan dan jasa. Serta jalan yang datar namun lebih tinggi dibandingkan segmen 3. |
| Segmen 5 | 211,22 | 2—15% | Segmen 5 dibatasi dari tikungan sebelah selatan hingga kantor polisi. Batas akhir ditentukan dari titik ramai kawasan, dimana titik ramai kawasan pariwisata Pantai Senggigi dari titik awal segmen 2 hingga pasar seni yang berada pada segmen 5 dan berdekatan dengan kantor polisi. Jalan pada segmen 5 menurun dan datar lebih rendah dibandingkan segmen 4. |

Sumber: Hasil Pemikiran, 2017

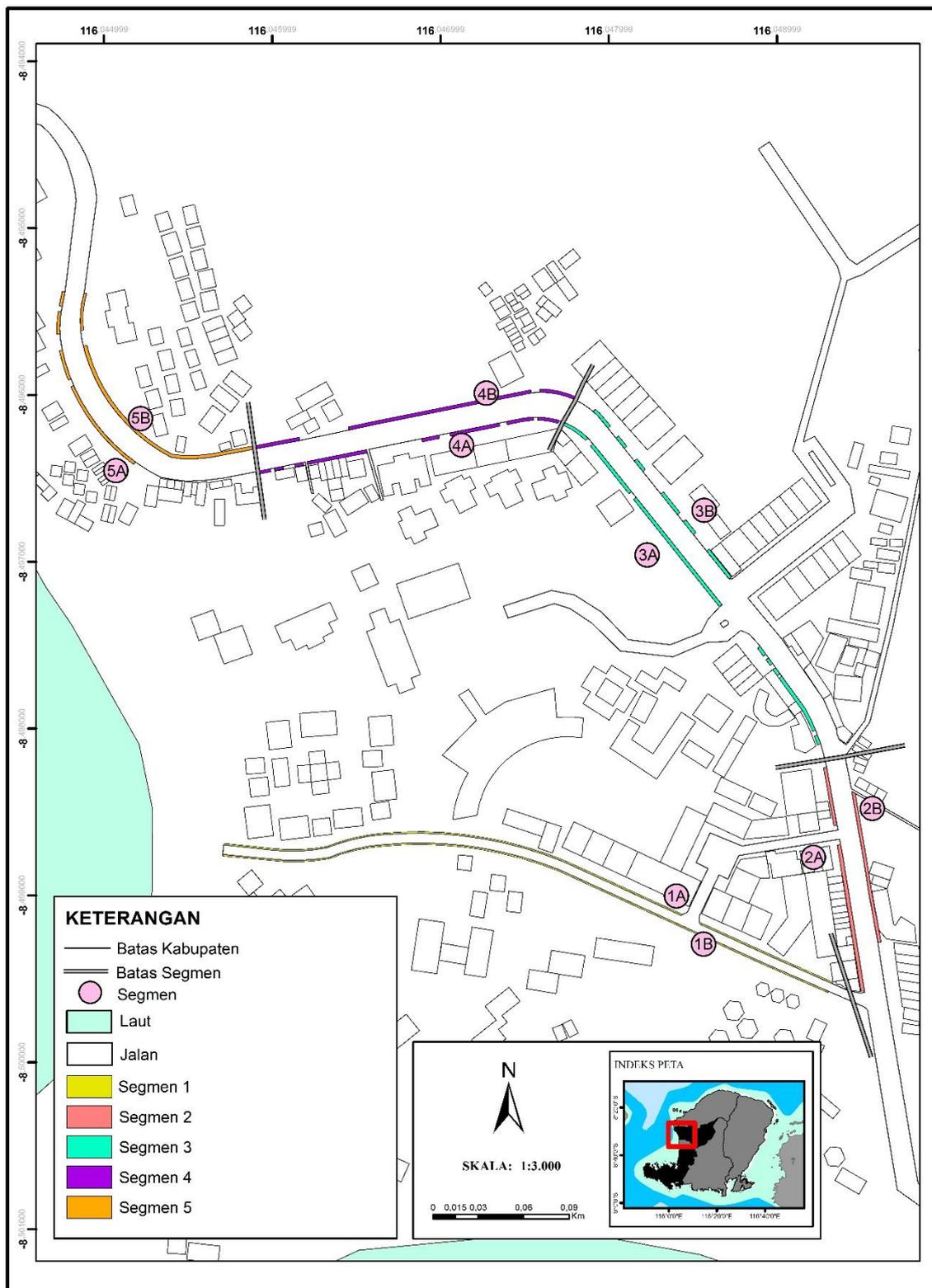
3.3 Pemilihan Variabel

Pertimbangan pemilihan variabel penelitian yang digunakan berdasarkan dari penelitian terdahulu dan beberapa literatur. Variabel yang dipilih dapat dilihat pada **Tabel 3.2**

3.2

3.4 Alur Penelitian

Alur penelitian merupakan tahapan yang dilakukan agar proses studi dapat berjalan dengan terstruktur. Alur penelitian dapat dilihat pada **Gambar 3.2**.



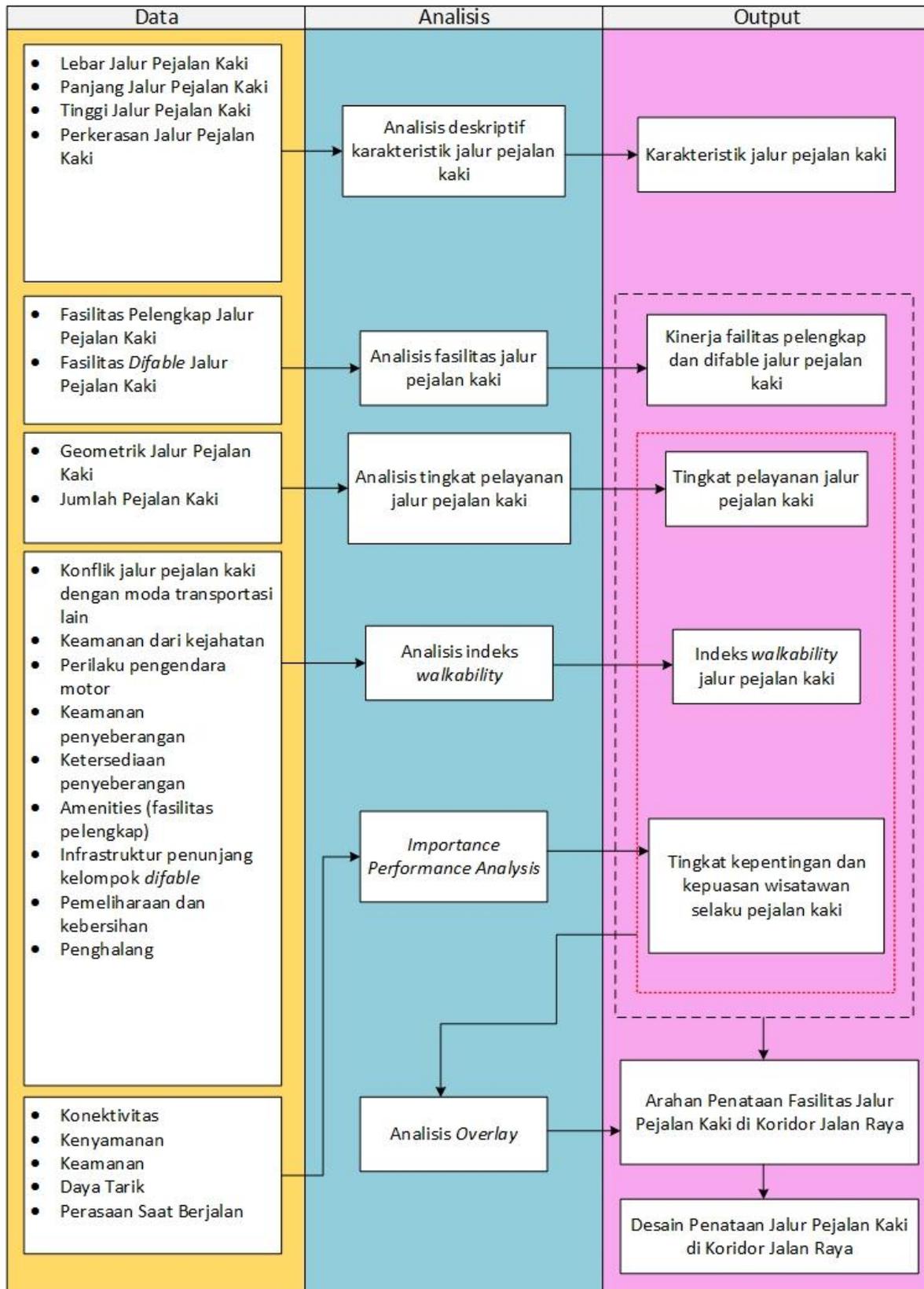
Gambar 3.1 Pembagian Segmen

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

| Tujuan Penelitian | Variabel | Parameter | Sumber | Analisis |
|--|--------------------------------------|--|--|--|
| Mengetahui penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi | Fasilitas jalur pejalan kaki | Fasilitas pendukung <ul style="list-style-type: none"> • Jalur hijau • Lampu Penerangan • Tempat duduk • Tempat sampah • Penanda • Halte/shelter Fasilitas <i>difable</i> <ul style="list-style-type: none"> • Ramp • Sinyal suara • Pesan verbal • Informasi lewat getaran • Tekstur ubin | <ul style="list-style-type: none"> • Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Perkotaan | Analisis fasilitas jalur pejalan kaki. Membandingkan pedoman dengan kondisi eksisting. |
| | Tingkat pejalayan jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Volume • Kecepatan • Kapasitas • Kepadatan | <ul style="list-style-type: none"> • Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014 | Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki |
| | Indeks walkability | <ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain • Keamanan dari kejahatan • Perilaku pengendara motor • Keamanan penyeberangan • Ketersediaan penyeberangan • Amenities (fasilitas pendukung) • Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> • Pemeliharaan dan kebersihan • Hal-hal yang menghalang | <ul style="list-style-type: none"> • Krambeck, 2005 • CIA-Asia, 2010 | Analisis <i>indeks walkability</i> |
| Menganalisis persepsi wisatawan terhadap jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi | Konektivitas | <ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki tidak terputus • Terdapat penyeberangan | <ul style="list-style-type: none"> • Ujang Norsidah et al, 2014 • Hasil pemikiran, 2016 | Analisis kepuasan dan kepentingan dengan metode <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) |
| | Kenyamanan | <ul style="list-style-type: none"> • Tersedia peneduh • Tersedia tempat duduk • Tersedia tempat sampah • Tersedia penanda atau rambu • Tersedia halte/shelter bus • Tersedia ramp • Tersedia sinyal suara untuk <i>difable</i> • Tersedia pesan verbal untuk <i>difable</i> • Tersedia informasi | | |

| Tujuan Penelitian | Variabel | Parameter | Sumber | Analisis |
|---|--|---|--|----------|
| | | <p>lewat getaran untuk <i>difable</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tekstur ubin yang berbeda untuk <i>difable</i> • Tersedia tempat untuk wisatawan beristirahat • Tersedia papan informasi wisata | | |
| | Keamanan dan keselamatan | <ul style="list-style-type: none"> • Tersedia lampu penerangan • Aman dari kejahatan • Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan • Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan | | |
| | Daya tarik | <ul style="list-style-type: none"> • Bersih dari sampah • Desain atau estetika jalur pejalan kaki • Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki | | |
| | Perasaan saat berjalan | <ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada gangguan saat berjalan (dari pengemis dan pengamen) • Pemandangan sekitar | | |
| Menyusun arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya | <ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas jalur pejalan kaki • Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki • Indeks walkability • Persepsi wisatawan | | <ul style="list-style-type: none"> • Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Perkotaan • CIA-Asia, 2010 | |

Sumber: Hasil Pemikiran, 2015



Gambar 3.2 Kerangka Alur Penelitian

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu pemilihan waktu survei, teknik pengumpulan data yang berupa observasi lapangan dan kuisisioner.

3.5.1 Pemilihan Waktu Survei

Pemilihan waktu survei sebelumnya ditentukan dengan survei waktu puncak. Saat survei waktu puncak diketahui pada lokasi studi waktu puncak wisatawan berjalan kaki yaitu saat siang, sore dan malam. Sehingga didapatkan waktu pengamatan yang baik yaitu pada siang, sore dan malam hari. Adapun pembagian waktu survei pejalan kaki pada koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi, sebagai berikut:

1. Waktu pengamatan siang yaitu dimulai pada pukul 13.00 – 15.00 WITA
2. Waktu pengamatan sore yaitu dimulai pada pukul 16.00 – 18.00 WITA
3. Waktu pengamatan malam yaitu dimulai pada pukul 18.00 – 20.00 WITA

3.5.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam studi ini yaitu survei primer dengan observasi lapangan dan pembagian kuisisioner kepada pejalan kaki.

A. Observasi lapangan

Observasi lapangan dilakukan untuk memperoleh data kondisi eksisting jalur pejalan kaki di lokasi studi. Adapun observasi yang dilakukan yaitu:

1. Survei kondisi jalur pejalan kaki dan fasilitas jalur pejalan kaki

Pengamatan dilakukan untuk mengetahui kondisi jalur pejalan kaki di lokasi studi seperti panjang, lebar, dan perkerasan. Data yang diperoleh dari kondisi jalur pejalan kaki akan menjadi masukan dalam analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Sedangkan pengamatan fasilitas jalur pejalan kaki diperhatikan ketersediaan, kondisi, jumlah, material dan lokasinya. Data fasilitas jalur pejalan kaki akan menjadi masukan dalam analisis fasilitas jalur pejalan kaki.

2. Survei jumlah pejalan kaki

Pengamatan dilakukan dengan menghitung jumlah pejalan kaki yang melintasi titik selama 2 jam. Survei dilakukan pada hari biasa dan pada akhir pekan. Data jumlah pejalan kaki akan menjadi masukan untuk menghitung tingkat pelayanan jalur pejalan kaki.

3. Survei kecepatan berjalan pejalan kaki

Pengamatan dilakukan dengan menghitung waktu tempuh pejalan kaki selama melewati jalur pejalan kaki. Survei dilakukan pada hari biasa dan akhir pekan. Data jumlah pejalan kaki akan menjadi masukan untuk menghitung tingkat pelayanan jalur pejalan kaki.

B. Kuisisioner

Kuisisioner digunakan untuk mengetahui informasi dari wisatawan tentang pendapat pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki. Adapun kuisisioner yang akan disebarakan yaitu:

1. Kuisisioner *indeks walkability*

Kuisisioner ini akan menghitung tingkat *walkability* pada jalur pejalan kaki di lokasi studi. Setiap pertanyaan memiliki skala penilaian 1 – 5

2. Kuisisioner tingkat kepentingan dan kepuasan

Kuisisioner ini berisikan variabel dan atribut terkait jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata. Setiap pertanyaan memiliki skala penilaian 1 – 5

Kedua kuisisioner yang disebarakan akan diberikan kepada pejalan kaki yang melewati koridor sebanyak hasil perhitungan jumlah sampel. Responden dibagi berdasarkan ruas tiap segmen dan asal daerah. Yang dimaksud asal daerah yaitu pejalan kaki dari lokal maupun luar negeri. Pembagian dibagi rata antara pejalan kaki dari lokal dan dari luar negeri. Sedangkan untuk pembagian ruas per segmen berdasarkan jumlah pejalan kaki pada masing-masing ruas di masing-masing segmen.

3.6 Metode Pengambilan Sampel

Metode pengambilan sampel dengan *non-probability*. Pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling*. *Accidental sampling* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/*incidental* bertemu di lokasi (Sugiyono 2009). Adapun populasi yang digunakan yaitu pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi. Pemilihan metode pengambilan sampel didasari oleh sasaran merupakan pejalan kaki yang hanya melewati lokasi studi, jadi peneliti mengambil responden yang ditemukan sedang berjalan di lokasi studi. Sehingga dalam studi ini sampel dipilih sedapatnya hingga memenuhi jumlah sampel yang dibutuhkan.

3.6.1 Penentuan Jumlah Sampel

Dalam penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Bernouli (Yuliver, 2009), hal ini dikarenakan jumlah wisatawan yang berjalan kaki tidak tetap tiap harinya.

$$n = \frac{(Z_{\frac{\alpha}{2}})^2 p \times q}{d^2} \quad (3-1)$$

$$n = \frac{Z^2 p(1 - p)}{d^2}$$

dengan:

n = banyaknya sampel yang terpilih

Z = nilai yang dapat dari tabel normal standar dengan peluang $\frac{\alpha}{2}$

p = probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel

q = probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel ($1 - p$)

α = tingkat ketelitian

d = tingkat kesalahan

Derajat kepercayaan yang digunakan yaitu $\alpha = 0,05$ atau $Z_{1-\alpha/2} = 1,96$. Nilai $p = 0,5$ dan $q = 1 - p = 0,5$. Dan limit dari eror yaitu $d = 0,1$, berikut perhitungan sampel.

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,1^2}$$

$$n = \frac{3,84 \times 0,5 \times 0,5}{0,01}$$

$$n = 96 \text{ orang}$$

Jumlah responden yang didapatkan yaitu 96 orang. Pembagian jumlah responden untuk setiap segmennya didasarkan oleh jumlah pejalan kaki yang melewati tiap segmen.

3.7 Metode Analisis Data

3.7.1 Analisis Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Analisis fasilitas jalur pejalan kaki bertujuan untuk mengetahui karakteristik fisik fasilitas. Faktor yang diperhatikan yaitu ketersediaan, kondisi, jumlah, material dan lokasinya. Data didapatkan dari hasil pengamatan di lokasi studi. Hasil kondisi eksisting akan dibandingkan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Jalan di Perkotaan.

3.7.2 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki mengukur efisiensi dari arus pejalan kaki. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dapat mengukur cara langsung dan tidak langsung dari interaksi diantara pejalan kaki dan interaksi antara pejalan kaki dengan lingkungan. Antara volume, kecepatan, kepadatan dan kapasitas terdapat hubungan yang sangat erat seperti terlihat dari persamaan umum untuk karakteristik pejalan kaki sebagai berikut:

1. Arus pejalan kaki adalah jumlah pejalan kaki yang melintasi suatu titik pada segmen jalur pejalan kaki dan diukur dalam satuan pejalan kaki per meter per menit

$$Q = \frac{N}{t} \quad (3-2)$$

Keterangan:

Q = Arus pejalan kaki (org/m/menit)

N = Jumlah pejalan kaki (org/m)

t = Waktu Pengamatan (menit)

2. Kecepatan pejalan kaki adalah kecepatan rata-rata dalam berjalan dari pejalan kaki (meter/menit). Faktor yang mempengaruhi adalah keadaan pejalan kaki seperti usia dan keadaan tubuh (normal/cacat). Kecepatan pejalan kaki dapat diperoleh dengan rumus

$$V = \frac{L}{t} \quad (3-3)$$

Keterangan:

V = Kecepatan pejalan kaki (meter/menit)

L = Panjang segmen pengamatan (meter)

t = waktu tempuh pejalan kaki pada segmen pengamatan (menit)

3. Kepadatan adalah jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan daerah (org/m). Kepadatan dapat diperoleh dengan rumus

$$D = \frac{Q}{V} \quad (3-4)$$

Keterangan:

D = Kepadatan (org/m²)

Q = Arus (org/m/mnt)

V = Kecepatan rata-rata (m/mnt)

4. Ruang pejalan kaki adalah luas area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada suatu jalur pejalan kaki yang dirumuskan dalam satuan m²/org

$$S = \frac{V}{Q} = \frac{1}{D} \quad (3-5)$$

Keterangan:

S = ruang pejalan kaki (m²/org)

D = Kepadatan (org/m²)

Q = Arus (org/m/menit)

V = Kecepatan rata-rata (m/menit)

5. Rasio V/C adalah rasio antara arus dengan kapasitas pejalan kaki

$$\frac{V}{c} \quad (3-6)$$

Keterangan :

v = arus pejalan kaki (pejalan kaki/menit/meter)

c = kapasitas pejalan kaki

3.7.3 Analisis Indeks *Walkability*

Analisis indeks *walkability* bertujuan untuk mengukur seberapa memuaskan jalur pejalan kaki pada lokasi studi memenuhi kebutuhan berjalan kaki bagi masyarakat dan wisatawan. Data yang dibutuhkan untuk analisis indeks *walkability* didapatkan dari hasil kuisisioner dan pembobotan yang sudah disediakan oleh *Clean Air Initiative Asia*. Aspek yang dinilai antara lain konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi, keamanan dari kejahatan, keamanan penyeberangan, perilaku pengendara bermotor, fasilitas pejalan kaki, infrastruktur pengguna *difable*, pemeliharaan dan kebersihan, hal-hal yang menghalang dan ketersediaan penyeberangan.

Perhitungan nilai indeks *walkability* didapatkan dari hasil kuisisioner yang disebarkan kepada responden. Kuisisioner memiliki skala penilaian 1 – 5, dimana skala tersebut akan dimasukkan ke kolom data **Tabel 3.3**

Tabel 3.3 Perhitungan Indeks *Walkability*

| Variabel | Atribut | Bobot | Nilai | Skor |
|----------------------------------|---|-------|-------|----------|
| Keselamatan dan Keamanan | 1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain | 15 | ... | 15 x ... |
| | 2. Keamanan dari kejahatan | 25 | ... | 25 x ... |
| | 3. Perilaku pengendara motor | 10 | ... | 10 x ... |
| | 4. Keamanan penyeberangan | 10 | ... | 10 x ... |
| Kenyamanan dan Daya Tarik | 5. Ketersediaan penyeberangan | 5 | ... | 5 x ... |
| | 6. Amenities (fasilitas pendukung) | 5 | ... | 5 x ... |
| | 7. Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> | 10 | ... | 10 x ... |
| | 8. Pemeliharaan dan kebersihan | 10 | ... | 10 x ... |
| | 9. Hal-hal yang menghalang | 10 | ... | 10 x ... |

Sumber: CIA-Asia, 2010

Skor *walkability* didapat dari bobot dikalikan dengan nilai rata-rata atribut yang diberikan oleh 96 orang responden. Skor akan dianalisis untuk masing-masing segmen, hal ini berfungsi mengetahui seberapa tingkat *walkability* pada segmen tersebut.

Tabel 3.4 Standar Ukuran Tingkat *Walkability*

| Skor <i>Walkability</i> | Keterangan |
|-------------------------|---|
| 90 – 100 | Dominan pejalan kaki Kegiatan harian dengan berjalan kaki |
| 70 – 89 | Sangat <i>walkable</i> Kebanyakan kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki |
| 50 – 69 | Sedikit <i>walkable</i> Beberapa kegiatan menggunakan kendaraan |
| 25 – 49 | Dominan kendaraan Kebanyakan kegiatan menggunakan kendaraan |
| 0 – 24 | Dominan kendaraan Hampir semua kegiatan menggunakan kendaraan |

Sumber: www.redfin.com

Standar ukuran tingkat *walkability* dikeluarkan oleh website bidang properti yang disediakan untuk memudahkan konsumen yang berniat membeli bangunan dan ingin mengetahui tingkat *walkability* pada lingkungan sekitar. Pada awalnya skor *walkability*

benilai 0-100 namun pada penelitian ini skala dari 0-55,6. Hal tersebut dikarenakan bobot yang digunakan berdasarkan oleh CAI dan hasil tertinggi untuk skor walkability yaitu 55,6. Sehingga ukuran tingkat *walkability* dimodifikasi agar sesuai dengan hasil perhitungan.

Tabel 3.5 Modifikasi Standar Ukuran Tingkat *Walkability*

| Skor <i>Walkability</i> | Keterangan |
|-------------------------|--|
| 45 – 55,6 | Dominan pejalan kaki Kegiatan harian di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi dengan berjalan kaki |
| 34 – 44 | Sangat walkable Kebanyakan kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi dengan berjalan kaki |
| 23 – 33 | Sedikit walkable Beberapa kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |
| 12 – 22 | Dominan kendaraan Kebanyakan kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |
| 0 – 11 | Dominan kendaraan Hampir semua kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |

Sumber: Hasil Modifikasi, 2017

3.7.4 Analisis Importance Performance Analysis

Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) digunakan untuk mengetahui persepsi wisatawan terhadap tingkat kepentingan dan kepuasan jalur pejalan kaki. Atribut yang dinilai adalah variable konektivitas, kenyamanan, keamanan, daya tarik dan perasaan saat berjalan.

Hasil analisis IPA akan dimaksukkan pada kuadran IPA, sehingga dapat diketahui atribut apa saja yang masuk dalam kategori penanganan prioritas utama. Dari hasil analisis IPA didapatkan arahan penataan fasilitas jalur pejalan untuk lokasi studi.

Tabel 3.6 Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan

| No | Atribut |
|-----------------------------------|--|
| Konektivitas | |
| 1 | Jalur pejalan kaki tidak teputus |
| 2 | Terdapat penyeberangan |
| Kenyamanan dan Keselamatan | |
| 3 | Tersedia peneduh |
| 4 | Tersedia tempat duduk |
| 5 | Tersedia tempat sampah |
| 6 | Tersedia penanda atau rambu |
| 7 | Tersedia halte/shelter |
| 8 | Tersedia ramp |
| 9 | Tersedia sinyal suara untuk difable |
| 10 | Tersedia pesan verbal untuk difable |
| 11 | Tersedia informasi lewat getaran untuk difable |
| 12 | Tekstur ubin yang berbeda untuk difable |
| 13 | Tersedia tempat untuk wisatawan beristirahat |
| 14 | Tersedia papan informasi wisata |
| 15 | Tidak ada yang menghalang (mengurangi lebar efektif) |
| 16 | Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin |
| 17 | Permukaan jalur pejalan kaki rata |

| No | Atribut |
|-------------------------------|--|
| Keamanan | |
| 18 | Tersedia lampu penerangan |
| 19 | Aman dari kejahatan |
| 20 | Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan |
| 21 | Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan |
| Daya Tarik | |
| 22 | Bersih dari sampah |
| 23 | Desain atau estetika jalur pejalan kaki |
| 24 | Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki |
| Perasaan Saat Berjalan | |
| 25 | Tidak ada gangguan saat berjalan |
| 26 | Pemandangan sekitar |

Sumber: Hasil Pemikiran, 2015

Variabel yang digunakan ada dua yaitu X tingkat kepuasan dan Y tingkat kepentingan. Skor penilaian kedua variabel menggunakan skala *likert*, dimana wisatawan diminta untuk menentukan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pada masing-masing atribut. Total penilaian tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan diperoleh dengan cara menjumlahkan hasil perkalian skor masing-masing skala dengan jumlah responden yang memilih pada skala tersebut.

$$Tki = \frac{xi}{yi} \times 100\% \quad (3-7)$$

dengan:

Tki = Tingkat kesesuaian responden

Xi = Skor penilaian kepuasan responden

Yi = Skor penilaian kepentingan responden

Hasil perhitungan dijabarkan dalam kuadran **Gambar 3.2**. Skor tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan diperoleh dengan perhitungan seperti berikut:

$$\bar{X} = \frac{\sum Xi}{n} \quad (3-8) \quad \text{dan} \quad \bar{Y} = \frac{\sum Yi}{n} \quad (3-9)$$

dengan:

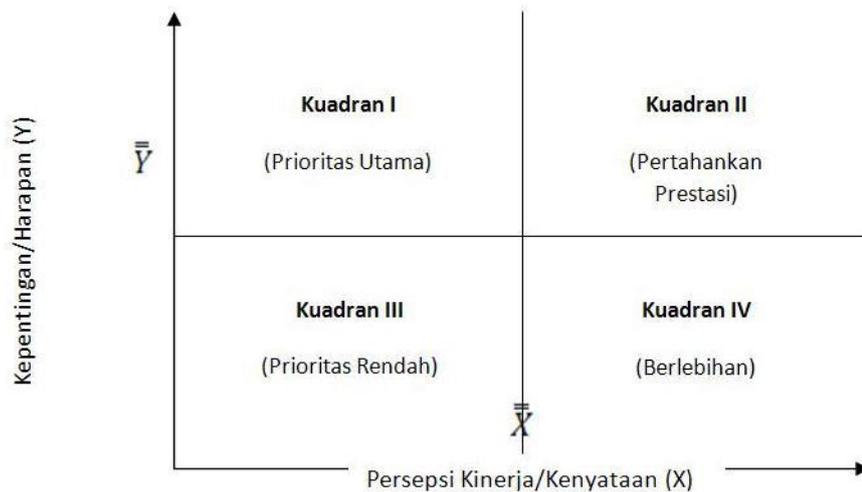
\bar{X} = Skor rata-rata tingkat kepuasan

\bar{Y} = Skor rata-rata tingkat kepentingan

n = Jumlah responden

Pada penggunaan Importance Performance Analysis, sumbu X mewakili tingkat kepuasan pengguna sedangkan sumbu Y mewakili tingkat kepentingan pengguna. Perbandingan nilai tingkat kepuasan dengan tingkat kepentingan dapat diinterpretasikan dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- $\frac{x}{y} < 1$, tingkat kepuasan lebih rendah dari tingkat kepentingan yang menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pengguna belum optimal.
- $\frac{x}{y} = 1$, tingkat kepuasan sama dengan tingkat kepentingan.
- $\frac{x}{y} > 1$, tingkat kepuasan lebih tinggi dari tingkat kepentingan yang menunjukkan bahwa kepuasan pengguna sudah optimal.



Gambar 3.3 Pembagian Kuadran *Importance Performance Analysis*

Sumber: Supranto, 2001

- Kuadran Pertama, “Prioritas Utama”. Atribut yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor yang sangat penting oleh wisatawan namun kondisi pada saat ini belum memuaskan sehingga stakeholder berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai atribut tersebut. Atribut yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan
- Kuadran Kedua, “Pertahankan Prestasi”. Atribut yang terletak pada kuadran ini dianggap sebagai faktor penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga stakeholder berkewajiban memastikan bahwa kinerja institusi yang dikelolanya dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.
- Kuadran Ketiga, “Prioritas Rendah”. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan sekaligus dianggap tidak terlalu penting bagi wisatawan, sehingga stakeholder tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor –faktor tersebut.
- Kuadran Keempat, “Berlebihan”. Atribut yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting sehingga stakeholder perlu mengalokasikan sumber daya yang

terkait dengan atribut-atribut tersebut kepada atribut-atribut lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan.

3.7.5 Analisis Overlay

Overlay merupakan analisis yang dilakukan minimal dengan 2 jenis peta yang berbeda, secara teknis dikatakan harus ada polygon yang terbentuk dari 2 jenis peta yang dioverlaykan. Jika dilihat dari data atributnya, maka akan terdiri dari informasi peta pembentuknya (Prahasta, 2006). Dapat juga dikatakan, *overlay* menampilkan suatu peta digital pada peta digital yang lain beserta atribut-atributnya dan menghasilkan peta gabungan keduanya yang memiliki informasi atribut dari kedua peta tersebut.

Pada analisis overlay akan menggabungkan peta analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, peta analisis indeks *walkability* dan peta analisis IPA (tingkat kepuasan). Dari hasil overlay peta ketiga analisis tersebut didapatkan peta dasaran pembagian tindakan penataan fasilitas jalur pejalan kaki koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi. Arahan tiap segmen dengan mempertimbangkan ketiga analisis, pedoman dan keadaan eksisting.

3.8 Desain Survei

Tabel 3.7 Desain Survei

| No. | Tujuan | Variable | Sub Variabel | Data yang Dibutuhkan | Sumber Data | Cara Pengumpulan Data | Metode Analisis | Output |
|-----|---|--|---|---|--|-----------------------|---------------------------------------|---|
| 1. | Mengetahui penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi | <ul style="list-style-type: none"> Fasilitas jalur pejalan kaki | Fasilitas pendukung <ul style="list-style-type: none"> Jalur hijau Lampu Tempat duduk Tempat sampah Penanda Halte/shelter | <ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan Kondisi Jumlah Material Lokasi | Survei primer | Observasi lapangan | Analisis fasilitas jalur pejalan kaki | Kondisi fisik fasilitas jalur pejalan kaki dan fasilitas mana yang ditambah atau diperbaiki. |
| | | | Fasilitas <i>difable</i> <ul style="list-style-type: none"> Ramp Sinyal suara Pesan verbal Informasi lewat getaran Tekstur ubin | <ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan Kondisi Jumlah Material Lokasi | | | | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> Volume Kecepatan Kapasitas Kepadatan | <ul style="list-style-type: none"> Lebar jalur pejalan kaki Panjang jalur pejalan kaki Jumlah pejalan kaki Kecepatan berjalan pejalan kaki | Survei primer | Observasi lapangan | Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Indeks <i>walkability</i> | <ul style="list-style-type: none"> Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain Keamanan dari kejahatan Perilaku pengendara motor | Penilaian pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki berdasarkan variable indeks <i>walkability</i> | Survei primer | Kuisisioner | Analisis indeks <i>walkability</i> | Tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki. Seberapa <i>walkable</i> jalur pejalan kaki pada lokasi studi. |

| No. | Tujuan | Variable | Sub Variabel | Data yang Dibutuhkan | Sumber Data | Cara Pengumpulan Data | Metode Analisis | Output |
|-----|--|----------------------------------|---|--|---------------|-----------------------|---|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Keamanan penyeberangan Ketersediaan penyeberangan Amenities (fasilitas pendukung) Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> Pemeliharaan dan kebersihan Hal-hal yang menghalang | | | | | |
| 2. | Mengetahui persepsi wisatawan terhadap jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi | Konektivitas <hr/> Kenyamanan | <ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki tidak terputus Terdapat penyeberangan Tersedia peneduh Tersedia tempat duduk Tersedia tempat sampah Tersedia penanda atau rambu Tersedia halte/shelter bus Tersedia ramp Tersedia sinyal suara untuk <i>difable</i> Tersedia pesan verbal untuk | Penilaian kepuasan dan kepentingan wisatawan selaku pejalan kaki | Survei primer | Kuisisioner | Analisis kepuasan dan kepentingan dengan metode IPA | Atribut yang akan direncanakan dalam tahap arahan |

| No. | Tujuan | Variable | Sub Variabel | Data yang Dibutuhkan | Sumber Data | Cara Pengumpulan Data | Metode Analisis | Output |
|-----|--------|--------------------------|---|----------------------|-------------|-----------------------|-----------------|--------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> <i>difable</i> • Tersedia informasi lewat getaran untuk <i>difable</i> • Tekstur ubin yang berbeda untuk <i>difable</i> • Tersedia tempat untuk wisatawan beristirahat • Tersedia papan informasi wisata • Tidak ada yang menghalang (mengurangi lebar efektif) • Permukaan jalur pejalan kaki rata • Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin | | | | | |
| | | Keamanan dan keselamatan | <ul style="list-style-type: none"> • Tersedia lampu penerangan • Aman dari kejahatan • Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan • Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan | | | | | |
| | | Daya tarik | <ul style="list-style-type: none"> • Bersih dari | | | | | |

| No. | Tujuan | Variable | Sub Variabel | Data yang Dibutuhkan | Sumber Data | Cara Pengumpulan Data | Metode Analisis | Output |
|-----|---|---|---|---|---|-----------------------|------------------|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> sampah Desain atau estetika jalur pejalan kaki Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki | | | | | |
| | | Perasaan saat berjalan | <ul style="list-style-type: none"> Tidak ada gangguan saat berjalan Pemandangan sekitar | | | | | |
| 3. | Menyusun arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi Jalan Raya | Fasilitas jalur pejalan kaki <hr/> Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki <hr/> Indeks <i>walkability</i> <hr/> Persepsi wisatawan | | Hasil analisis fasilitas jalur pejalan kaki <hr/> Hasil analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki <hr/> Hasil analisis indeks <i>walkability</i> <hr/> Hasil analisis kepuasan dan kepentingan | Analisis fasilitas jalur pejalan kaki <hr/> Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki <hr/> Analisis indeks <i>walkability</i> <hr/> Analisis kepentingan dan kepuasan dengan metode IPA | | Analisis overlay | Arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi |

Sumber: Hasil Pemikiran, 2015

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi

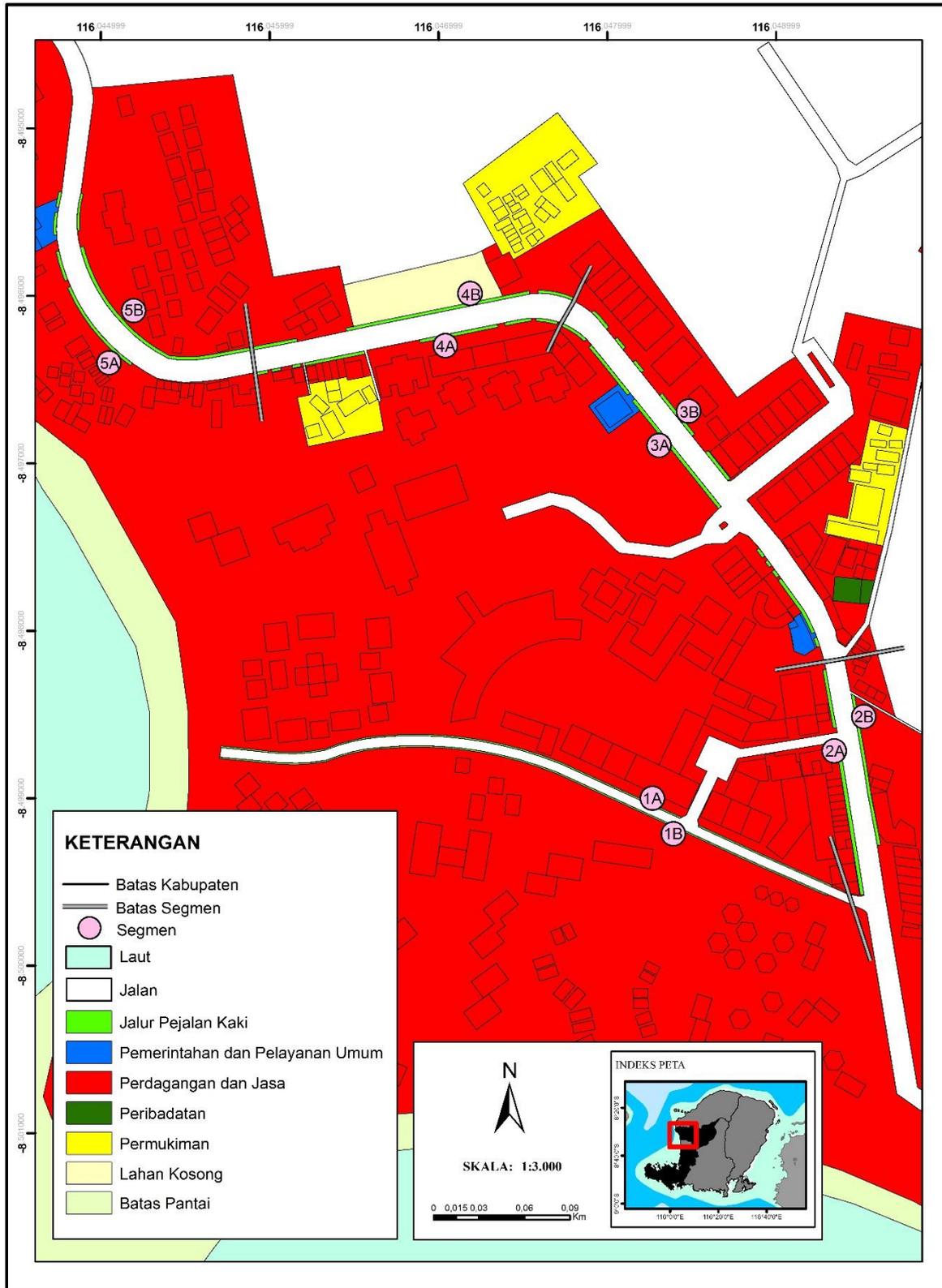
Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi merupakan wilayah studi penelitian yang berada di Kecamatan Batu Layar Kabupaten Lombok Barat. Jalan Raya Senggigi termasuk dalam Jalan Provinsi yang merupakan jalan kolektor primer dengan panjang sekitar ± 20 km dengan tipe jalan dua jalur dan dua arah tidak berbatas. Terdapat dua koridor yang digunakan pada penelitian, yaitu koridor Jalan Pantai Senggigi dan koridor Jalan Raya Senggigi. Panjang koridor Jalan Pantai Senggigi yaitu $\pm 444,86$ m dan panjang koridor Jalan Raya Senggigi yang dibatasi dari depan jalan masuk Pantai Senggigi sampai Kantor Polsek Senggigi yaitu $\pm 860,76$ m. Berikut batas wilayah koridor.

| | |
|---------|-----------------------|
| Utara | : Hotel Sheraton |
| Timur | : Kecamatan Sandik |
| Selatan | : Kecamatan Meninting |
| Barat | : Selat Lombok |

Kondisi topografi Jalan Pantai Senggigi yaitu datar sedangkan Jalan Raya Senggigi cenderung bergelombang dengan kemiringan lahan sekitar 2-15%. Namun dengan kemiringan demikian pejalan kaki dapat melewati koridor dengan berjalan kaki karena tidak terlalu curam. Dari kedua jalan tersebut dibagi menjadi lima segmen. Batas segmen menggunakan persimpangan, tikungan dan kemiringan. Dimana segmen 1, segmen 2 dan segmen 3 memiliki kontur yang datar, sedangkan segmen 4 dan segmen 5 memiliki kontur yang bergelombang. Setiap segmen dibedakan menjadi zona A dan zona B untuk jalur pejalan kaki sebelah barat dan timur maupun utara dan selatan.

4.1.1 Kondisi Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan sepanjang koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi didominasi oleh perdagangan dan jasa. Terdapat juga pelayanan umum pada beberapa segmen, lebih lengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 4.1** dan **Gambar 4.1**



Gambar 4.1 Guna Lahan Lokasi Studi

Tabel 4.1 Penggunaan Lahan di Koridor Berdasarkan Segmen

| Segmen | Guna Lahan |
|----------|---|
| Segmen 1 | • Perdagangan dan jasa |
| Segmen 2 | • Perdagangan dan jasa |
| Segmen 3 | • Perdagangan dan jasa • Pelayanan umum • Peribadatan • Permukiman |
| Segmen 4 | • Perdagangan dan jasa • Permukiman • Lahan kosong |
| Segmen 5 | • Perdagangan dan jasa • Pelayanan umum |

Sumber: Hasil Survei, 2016

Pada segmen 1 hanya terdapat guna lahan perdagangan dan jasa. Dimana bangunan sepanjang segmen yaitu ruko, restoran, hotel dan salon. Karena lahan pada segmen 1 langsung berbatasan dengan Pantai Senggigi, maka lahan lebih difungsikan untuk menunjang kebutuhan wisatawan.

Guna lahan yang terdapat pada segmen 2 yaitu perdagangan dan jasa. Bangunan sepanjang segmen 2 yaitu restoran, pertokoan, dan jasa travel. Segmen 2 termasuk inti atau pusat dari lokasi studi. Pejalan kaki lebih banyak ditemui pada segmen ini, karena segmen 2 lebih banyak menyediakan jasa yang dibutuhkan oleh wisatawan.

Segmen 3 memiliki guna lahan yang lebih beragam. Sepanjang segmen 3 terdapat hotel, restoran, pertokoan, kantor PLN, kantor pos dan juga masjid. Karena pada segmen ini terdapat permukiman, sehingga guna lahan tidak hanya menunjang kebutuhan wisatawan tapi juga warga setempat seperti tersedianya kantor PLN dan kantor pos.

Guna lahan sepanjang segmen 4 yaitu perdagangan dan jasa seperti hotel dan pertokoan. Terdapat beberapa bangunan rumah warga yang berada dibelakang bangunan toko. Warga setempat memanfaatkan bangunan yang dekat dengan jalan untuk difungsikan sebagai perdagangan.

Pada segmen 5 guna lahan disepanjang segmen yaitu perdagangan dan jasa seperti hotel, restoran dan pasar seni yang berbatasan langsung dengan pantai yang menjadi daya tarik segmen 5. Dan guna lahan pelayanan umum yaitu kantor polisi.

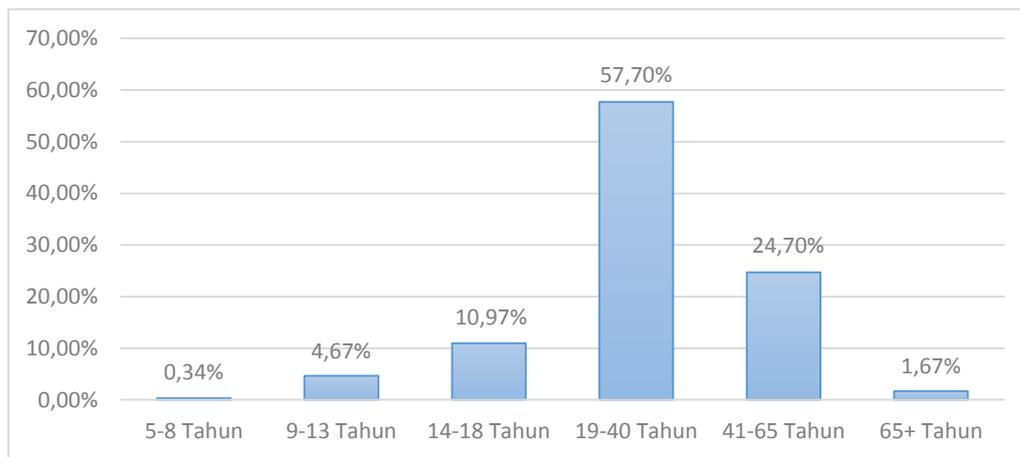
4.1.2 Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki membahas usia, asal dan jenis kelamin. Karena wilayah studi berada pada kawasan pariwisata maka perlu diketahui asal daerah wisatawan.

A. Usia pejalan kaki

Usia pejalan kaki pada koridor bedakan menjadi rentang 5-8 tahun, 9-13 tahun, 14-18 tahun, 19-40 tahun, 41-65 tahun dan diatas 65 tahun. Diketahui pejalan kaki dengan

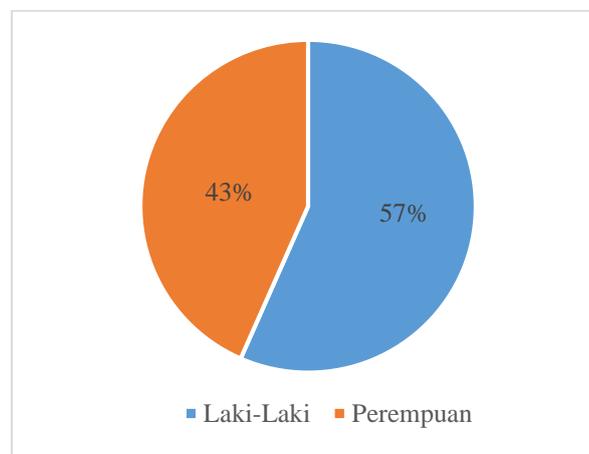
jumlah tertinggi yaitu rentang usia 19-40 tahun sebesar 57,70% **Gambar 4.2**, hal ini dikarenakan pada usia tersebut pejalan kaki memiliki waktu atau kesempatan berlibur lebih besar. Sedangkan usia pejalan kaki yang terendah yaitu rentang usia 5-8 tahun 0,34% dan usia 65 tahun keatas sebesar 1,67% dari seluruh jumlah pejalan kaki pada hari kerja dan hari libur. Pada usia 5-8 tahun, 9-13 dan 65 tahun keatas berjalan bersama dengan kerabat, biasanya berjalan dengan berkumpul. Sedangkan untuk usia 14-18 tahun, 19-40 tahun dan 41-65 tahun biasanya berjalan dengan berpasangan, ada beberapa yang berjalan dengan kerabat.



Gambar 4.2 Persentase Pejalan Kaki Menurut Usia

B. Jenis kelamin pejalan kaki

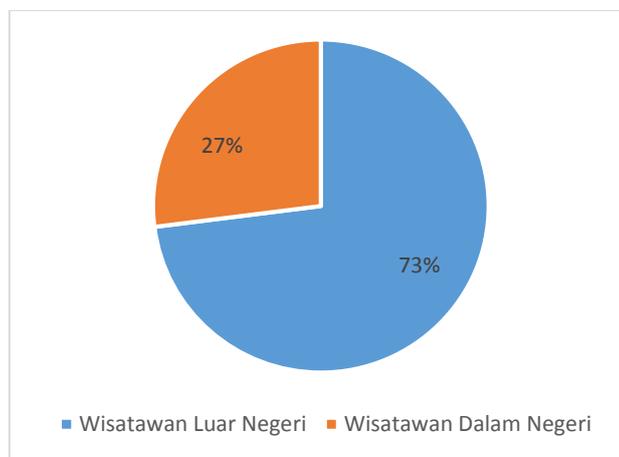
Diketahui dari hasil observasi, perbandingan pengguna jalur pejalan kaki koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menurut jenis kelamin yaitu 57% laki-laki dan 43% perempuan. Perbandingan pejalan kaki menurut jenis kelamin tidak memiliki perbedaan yang jauh. Hal ini dapat diartikan bahwa koridor dapat diakses oleh siapa saja tanpa membedakan jenis kelamin.



Gambar 4.3 Persentase Pejalan Kaki Menurut Jenis Kelamin

C. Asal daerah pejalan kaki

Wilayah studi merupakan kawasan pariwisata, sehingga pejalan kaki yang melewati koridor merupakan wisatawan. Adapun wisatawan menurut asal dibagi menjadi dua yaitu wisatawan dalam negeri dan wisatawan luar negeri. Dimana wisatawan luar negeri memiliki persentase sebesar 73% lebih besar dibandingkan dengan wisatawan dalam negeri yaitu 27%. Hal ini disebabkan oleh wisatawan dalam negeri lebih memilih memakai kendaraan dibandingkan berjalan kaki. Sedangkan wisatawan luar negeri lebih memilih berjalan kaki, karena wisatawan hanya menetap sementara dan membutuhkan jalur pejalan kaki untuk menghubungkan satu tempat ke tempat yang lain.



Gambar 4.4 Persentase Pejalan Kaki Menurut Asal Daerah

D. Tujuan pergerakan pejalan kaki

Koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi memiliki berbagai macam jenis guna lahan. Beragamnya guna lahan menjadi tarikan bagi wisatawan maupun masyarakat sekitar untuk berjalan kaki. Setiap pejalan kaki masing-masing memiliki tujuan atau tempat yang akan dituju. Dari hasil observasi di lapangan didapatkan yang menjadi titik tarikan terbesar yaitu bangunan dengan fungsi perdagangan dan jasa seperti restoran, pasar seni dan hotel.

Tujuan pergerakan orang berjalan di koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi berbeda tiap jam pengamatan. Pada siang hari pukul 13.00-15.00 WITA tujuan orang bergerak yaitu menuju ke pantai, menuju ke tempat wisata lain (menuju ke halte/*shelter* bus damri atau travel), menuju ke hotel dan menuju ke pasar seni. Pada sore hari pukul 16.00-18.00 WITA tujuan orang berjalan yaitu menuju ke pantai, menuju ke restoran, menuju ke hotel dan menuju ke pasar seni. Pada malam hari pukul 18.00-20.00 WITA motivasi orang berjalan yaitu menuju ke hotel, menuju ke restoran, menuju ke pasar seni dan menuju ke tempat hiburan.

E. Perilaku pejalan kaki kawasan pariwisata

Terdapat perbedaan perilaku pejalan kaki pada kawasan bukan pariwisata dengan kawasan pariwisata khususnya pada kawasan Pantai Senggigi. Adapun perbedaannya yaitu.

1. Waktu

Pejalan kaki pada kawasan Pantai Senggigi dapat ditemui dari pagi hingga tengah malam. Karena dipengaruhi oleh fungsi bangunan pada kawasan, seperti cafe dan club malam. Sedangkan pejalan kaki pada kawasan bukan pariwisata hanya dapat ditemui sampai matahari terbenam atau sampai pukul 21.00.

2. Kecepatan berjalan

Pejalan kaki melaju dengan kecepatan sedang hingga rendah. Pejalan kaki tidak merasa tergesa-gesa untuk menuju tempat tujuan. Biasanya pejalan kaki berjalan sambil berbincang dan melihat-lihat bangunan.

3. Kapasitas ruang

Pejalan kaki pada kawasan pariwisata membutuhkan kapasitas ruang yang besar. Dari hasil observasi, wisatawan berjalan berkelompok dan membawa banyak barang. Pejalan kaki pada kawasan Pantai Senggigi membawa barang lebih banyak dan lebih besar sehingga membutuhkan banyak ruang. Barang yang dibawa seperti backpack dan papan selancar. Selain itu perilaku wisatawan yang berjalan berkelompok menggunakan ruang yang lebih besar.

4.2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Karakteristik jalur pejalan kaki dijabarkan tiap segmen. Adapun yang dibahas yaitu panjang, lebar, tinggi, jenis perkerasan dan hambatan pada jalur pejalan kaki tiap segmen.

Tabel 4.2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

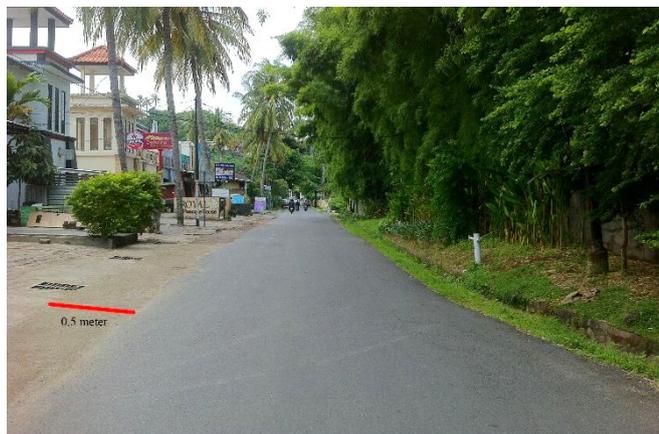
| Segmen | Ruas | Karakteristik Jalur Pejalan Kaki | | | | |
|----------|------|----------------------------------|--------|--------|------------|------------------------------|
| | | Panjang | Lebar | Tinggi | Perkerasan | Hambatan Samping |
| Segmen 1 | A | 444,9 m | - | - | - | - |
| | B | 444,9 m | - | - | - | - |
| Segmen 2 | A | 124,6 m | 2,30 m | 0,26 m | Beton | -Penanda -Pot bunga |
| | B | 118,3 m | 2,15 m | 0,26 m | Beton | -Penanda -PKL -Tanaman |
| Segmen 3 | A | 213,8 m | 2,50 m | 0,26 m | Beton | -Penanda -PKL |
| | B | 84,6 m | 2,08 m | 0,26 m | Beton | -Penanda |
| Segmen 4 | A | 134,8 m | 2,05 m | 0,24 m | Beton | -Penanda -PKL |
| | B | 167,5 m | 2,03 m | 0,24 m | Beton | -PKL |
| Segmen 5 | A | 111,1 m | 2,05 m | 0,24 m | Beton | -Penanda -Parkir |

| Segmen | Ruas | Karakteristik Jalur Pejalan Kaki | | | | |
|--------|------|----------------------------------|--------|--------|------------|------------------|
| | | Panjang | Lebar | Tinggi | Perkerasan | Hambatan Samping |
| | B | 176,2 m | 2,03 m | 0,24 m | Beton | - |

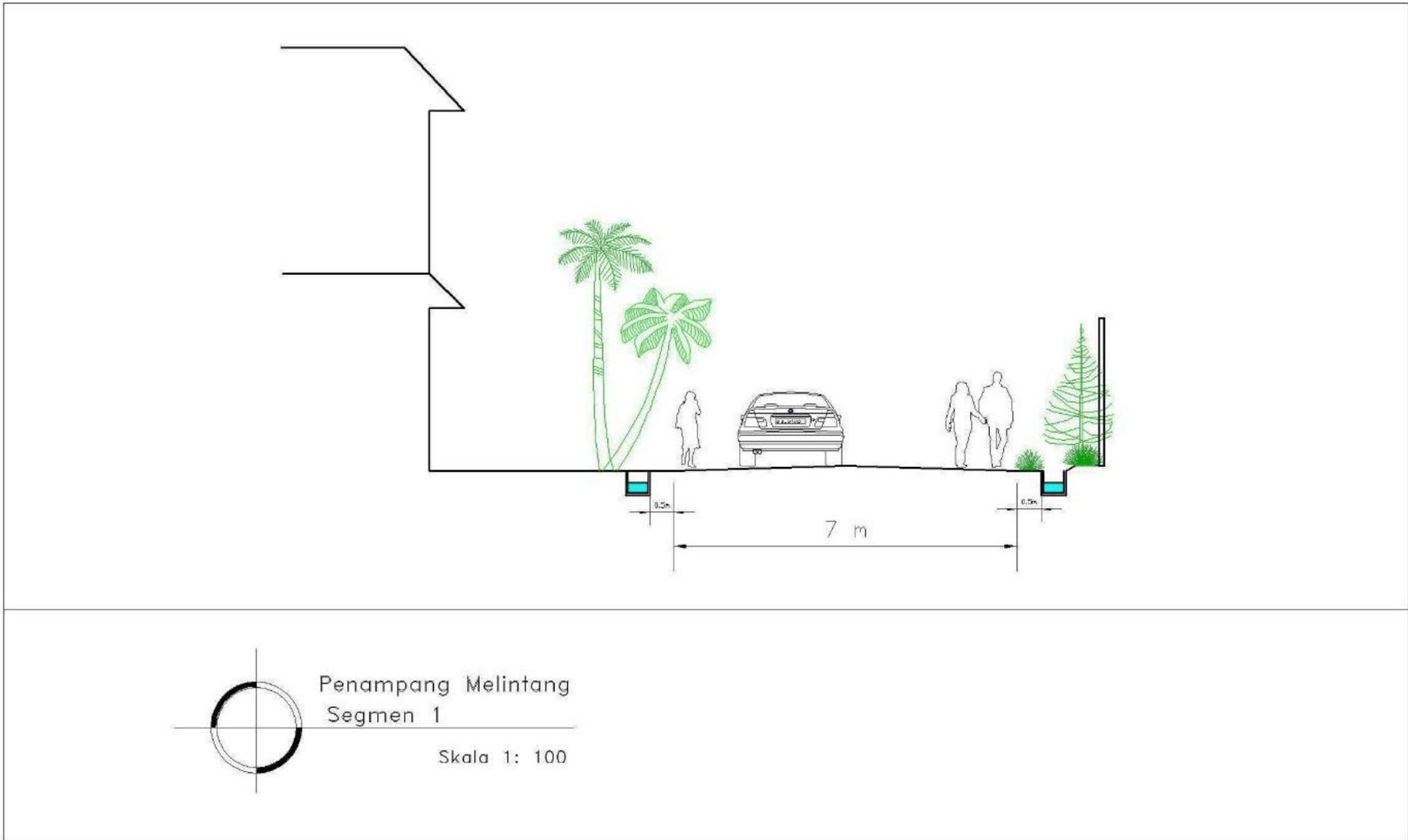
Sumber: Hasil Survei, 2016

A. Segmen 1

Pada segmen 1 tidak terdapat jalur pejalan kaki, namun segmen ini merupakan jalan masuk menuju Pantai Senggigi sehingga pejalan kaki berjalan menuju pantai dengan memakai bahu jalan maupun badan jalan dengan lebar efektif yang dapat dilewati yaitu $\pm 0,5$ meter. Panjang jalur pejalan kaki yaitu 444,9 meter. Jalur pejalan kaki masih memiliki perkerasan berupa tanah. Karena pada segmen ini pejalan kaki menggunakan bahu jalan maupun badan jalan untuk berjalan kaki, sehingga tidak ditemukan hambatan samping tapi pejalan kaki tidak bebas berjalan karena adanya konflik antara pejalan kaki dan pengendara bermotor.



Gambar 4.5 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 1



Gambar 4.6 Penampang Eksisting Segmen 1

B. Segmen 2

Kedua sisi jalan segmen 2 memiliki jalur pejalan kaki. Pada ruas A panjang jalur pejalan kaki yaitu 124,6 meter dengan lebar 2,3 meter dan tinggi 0,26 meter. Pada ruas B panjang jalur yaitu 118,3 meter dengan lebar rata-rata 2,15 meter dan tinggi 0,26 meter. Perkerasan yang digunakan pada jalur pejalan kaki dikedua ruas berupa campuran semen.



Gambar 4.7 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 2 Ruas A



Gambar 4.8 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 2 Ruas B

Kondisi jalur pejalan kaki termasuk baik, tidak ada jalur yang rusak parah, namun terdapat hambatan yang mengurangi ruang pejalan kaki berupa papan reklame dari pengguna bangunan yang diletakkan pada jalur pejalan kaki. Tidak hanya itu, ada juga pot bunga yang diletakan untuk mendekorasi beberapa bangunan namun memakai ruang pejalan kaki. Sehingga lebar jalur pejalan kaki yang dapat dilewati yaitu rata-rata 1,5 – 1,8 meter di ruas A. Pada ruas B terdapat hambatan berupa PKL yang menutup jalur pejalan kaki sepanjang 10 meter dan lebar jalur yang dapat digunakan yaitu rata-rata 0,5 – 1 meter

C. Segmen 3

Segmen 3 ruas A memiliki panjang jalur pejalan kaki yaitu 213,8 meter dengan lebar rata-rata 2,5 meter dan tinggi 0,26 meter. Jalur pejalan kaki ruas B memiliki panjang 118,3 meter dengan lebar rata-rata 2,08 meter dan tinggi 0,26 meter. Perkerasan jalur pejalan kaki sepanjang koridor Jalan Raya Sengiggi seluruhnya merupakan beton.



Gambar 4.9 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 3 Ruas A



Gambar 4.10 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 3 Ruas B

Kondisi jalur dapat dikategorikan baik, tidak ada jalur yang rusak parah. Pada segmen 3 terdapat hambatan yaitu PKL pada malam hari. Hambatan tersebut bisa dikatakan baik karena PKL berjualan cinderamata khas Lombok dan dapat menarik perhatian pejalan kaki. Hambatan lainnya yaitu papan reklame dari pengguna bangunan dan peletakan reklame berupa billboard yang menggunakan separuh jalur pejalan kaki. Jadi, lebar yang dapat digunakan pejalan kaki yaitu rata-rata 1,5 – 1,75 meter. Untuk jalur pejalan kaki ruas B ditemukan hambatan berupa tanaman dan papan reklame yang diletakkan pada ruang pejalan kaki, pada ruas B jalur terputus dan hanya terdapat pada setengah dari seluruh panjang segmen.

D. Segmen 4

Pada segmen 4 jalur pejalan kaki berada dikedua sisi. Ruas A memiliki panjang 134,8 meter dengan lebar rata-rata 2,05 meter dan tinggi rata-rata 0,24 meter dan ruas B dengan panjang 167,5 meter, lebar rata-rata 2,03 meter dan tinggi rata-rata 0,24 meter. Jalur pejalan kaki dikedua sisi memiliki perkerasan beton. Pada ruas A, papan reklame menutupi jalur pejalan kaki, pejalan kaki harus turun memakai bahu jalan untuk berjalan. Hambatan lainnya yaitu PKL yang memakai hampir seluruh lebar jalur pejalan kaki. Sedangkan di ruas B, hambatan berupa PKL memakai separuh dari jalur pejalan kaki.



Gambar 4.11 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 4 Ruas A



Gambar 4.12 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 4 Ruas B

E. Segmen 5

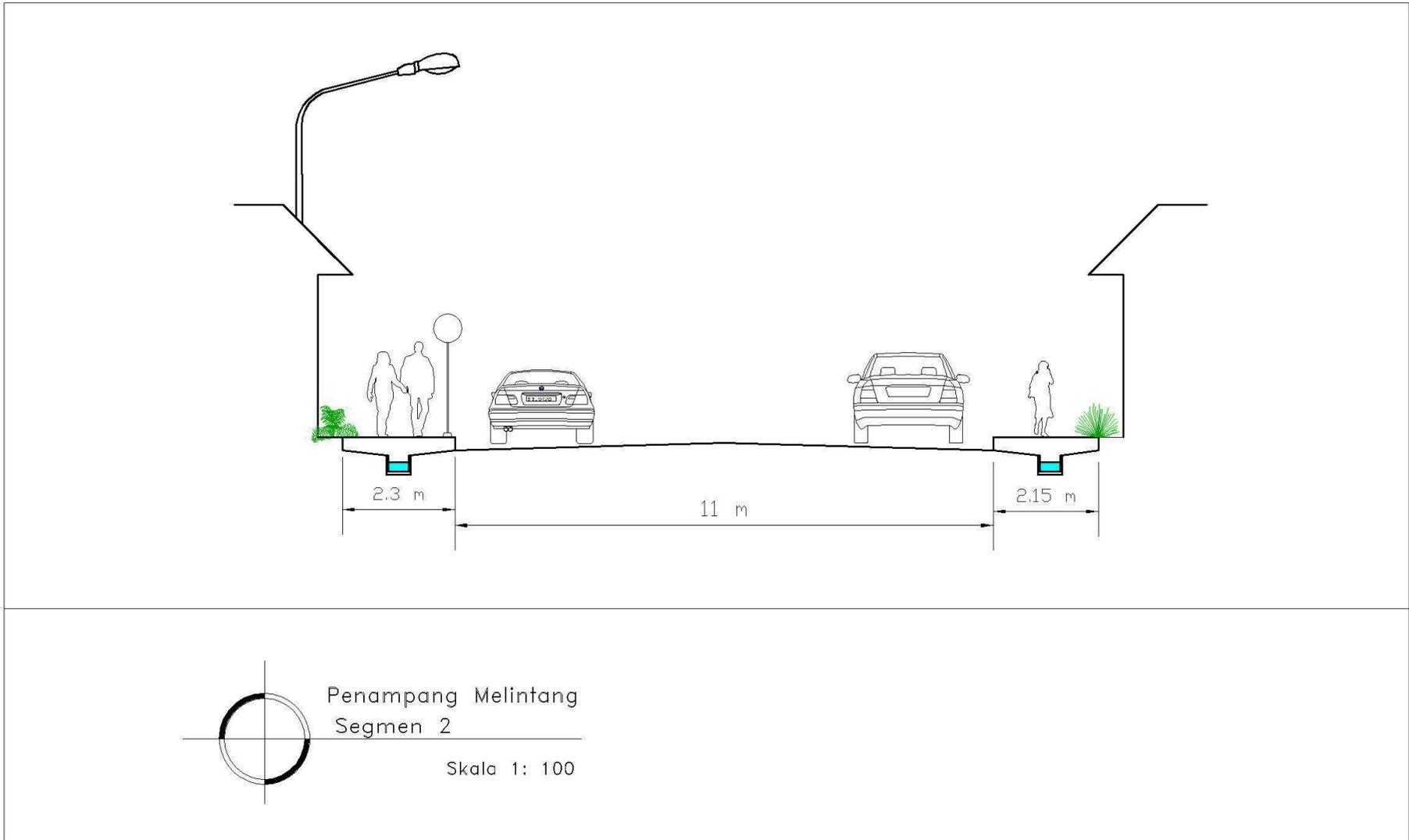
Jalur pejalan kaki ruas A pada segmen 5 memiliki panjang 111,1 meter, lebar rata-rata 2,05 meter dan tinggi rata-rata 0,24 meter. Untuk ruas B dengan panjang 176,2 meter, lebar rata-rata 2,03 meter dan tinggi rata-rata 0,24 meter. Pada ruas A hambatan yang ditemukan berupa penanda yang diletakkan didepan bangunan dan memakai jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki harus menggunakan bahu jalan. Hambatan lainnya berupa kendaraan yang parkir *on street*, hal tersebut terjadi dikarenakan pemilik bangunan tidak menyediakan parkir.



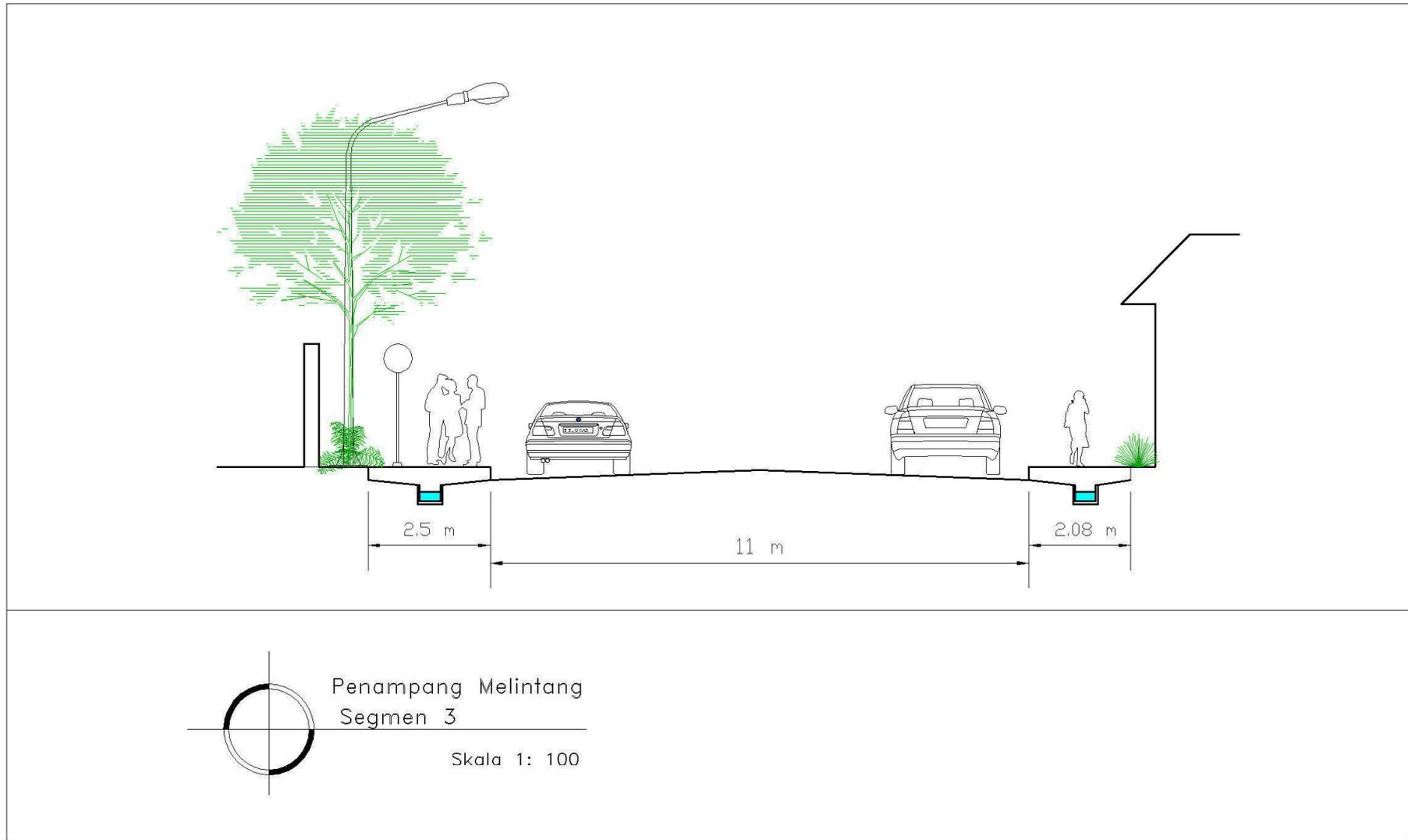
Gambar 4.13 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 5 Ruas A



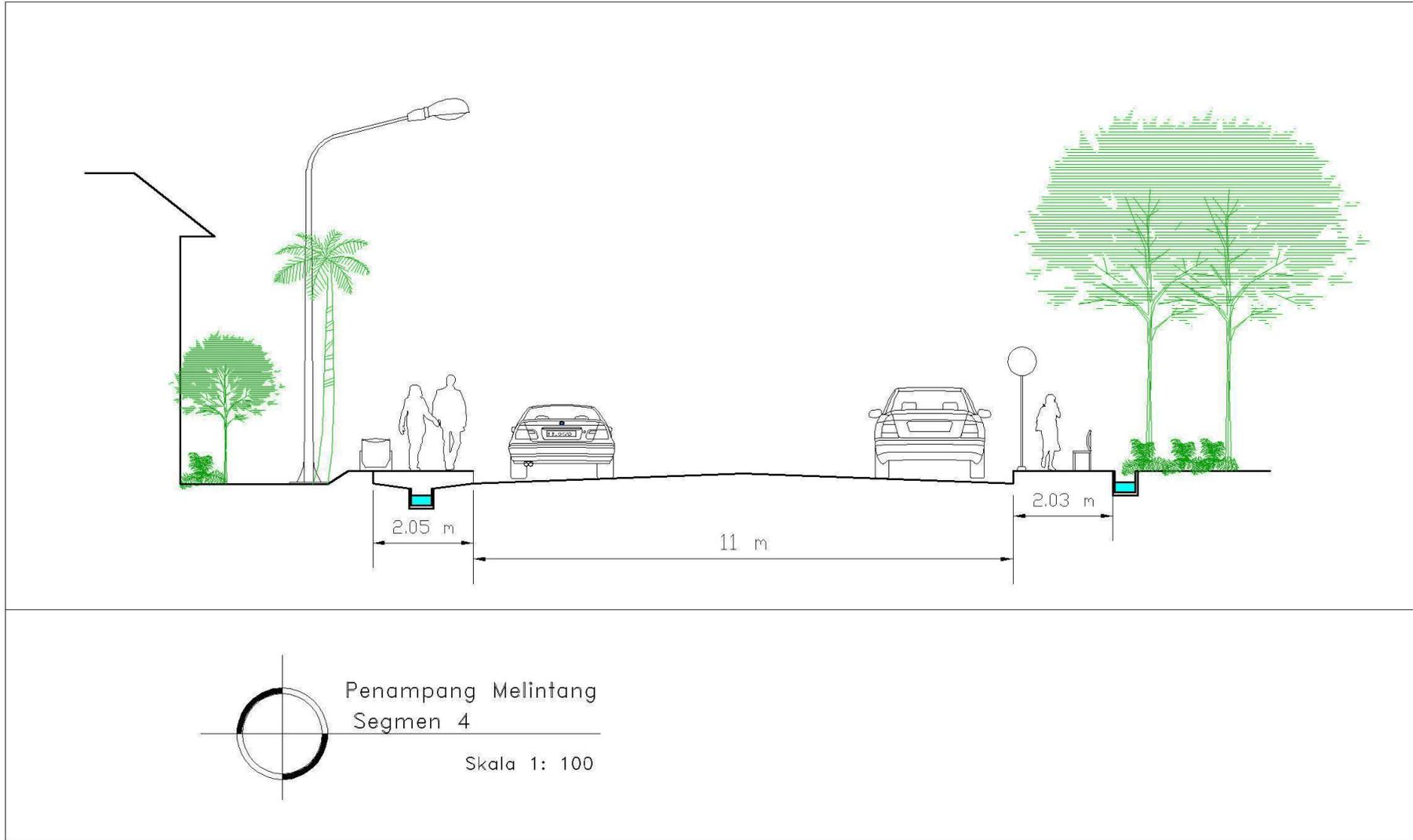
Gambar 4.14 Kondisi Jalur Pelajan Kaki Segmen 5 Ruas B



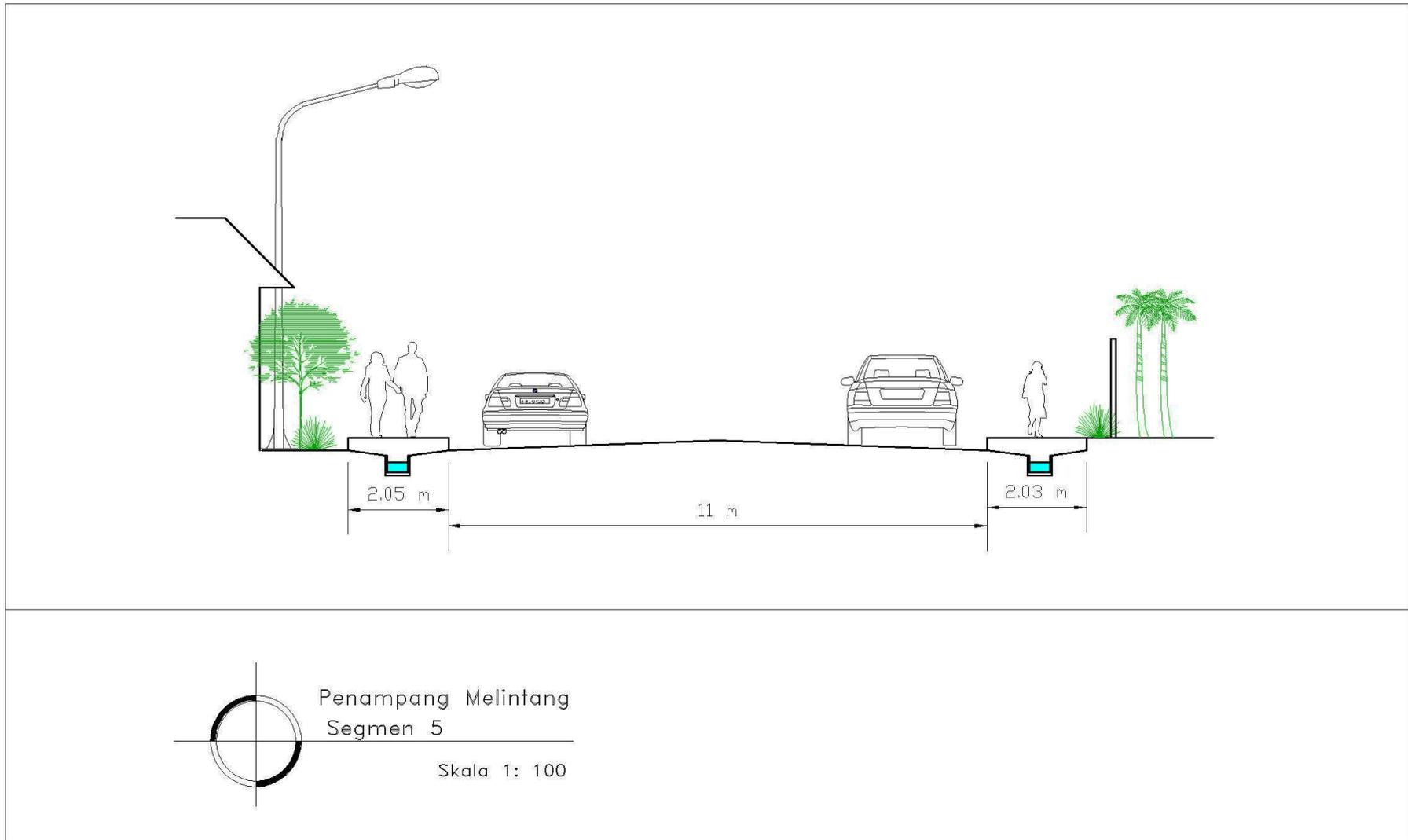
Gambar 4.15 Penampang Eksisting Segmen 2



Gambar 4.16 Penampang Eksisting Segmen 3



Gambar 4.17 Penampang Eksisting Segmen 4



Gambar 4.18 Penampang Eksisting Segmen 5

4.3 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas jalur pejalan kaki pada penelitian dibagi mejadi dua yaitu failitas pelengkap dan fasiliatas *difable*. Fasilitas jalur pejalan kaki akan dibandingkan dengan pedoman sesuai atau tidaknya tiap variabel. Pada fasilitas pelengkap variabel akan ditinjau yaitu lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, penanda atau rambu dan peneduh. Sedangkan pada fasilitas *difable* yaitu tersedia atau tidaknya fasilitas untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus.

4.4.1 Fasilitas Pelengkap

A. Jalur hijau

Tanaman peneduh pada lokasi studi masih belum tersebar dengan merata, masih ada beberapa titik yang tidak ada tanaman peneduh. Namun peletakan tanaman peneduh yang kurang tepat mengakibatkan berkurangnya lebar efektif jalur pejalan kaki. Tanaman peneduh sendiri berfungsi untuk melindungi pejalan kaki dari cuaca ekstrim seperti panas dan hujan.

Terdapat tanaman pada jalur kaki namun jenis tanaman yang disediakan tidak dapat meneduhi pejalan kaki. Seperti halnya pada segmen 4 dan 5 pada jalur pejalan kaki ditanami tanaman palem yang tidak memiliki daun rindang sehingga fungsi tanaman tersebut tidak dapat meneduhi dari cuaca panas maupun hujan.



Gambar 4.19 Vegetasi Jalur Pejalan Kaki

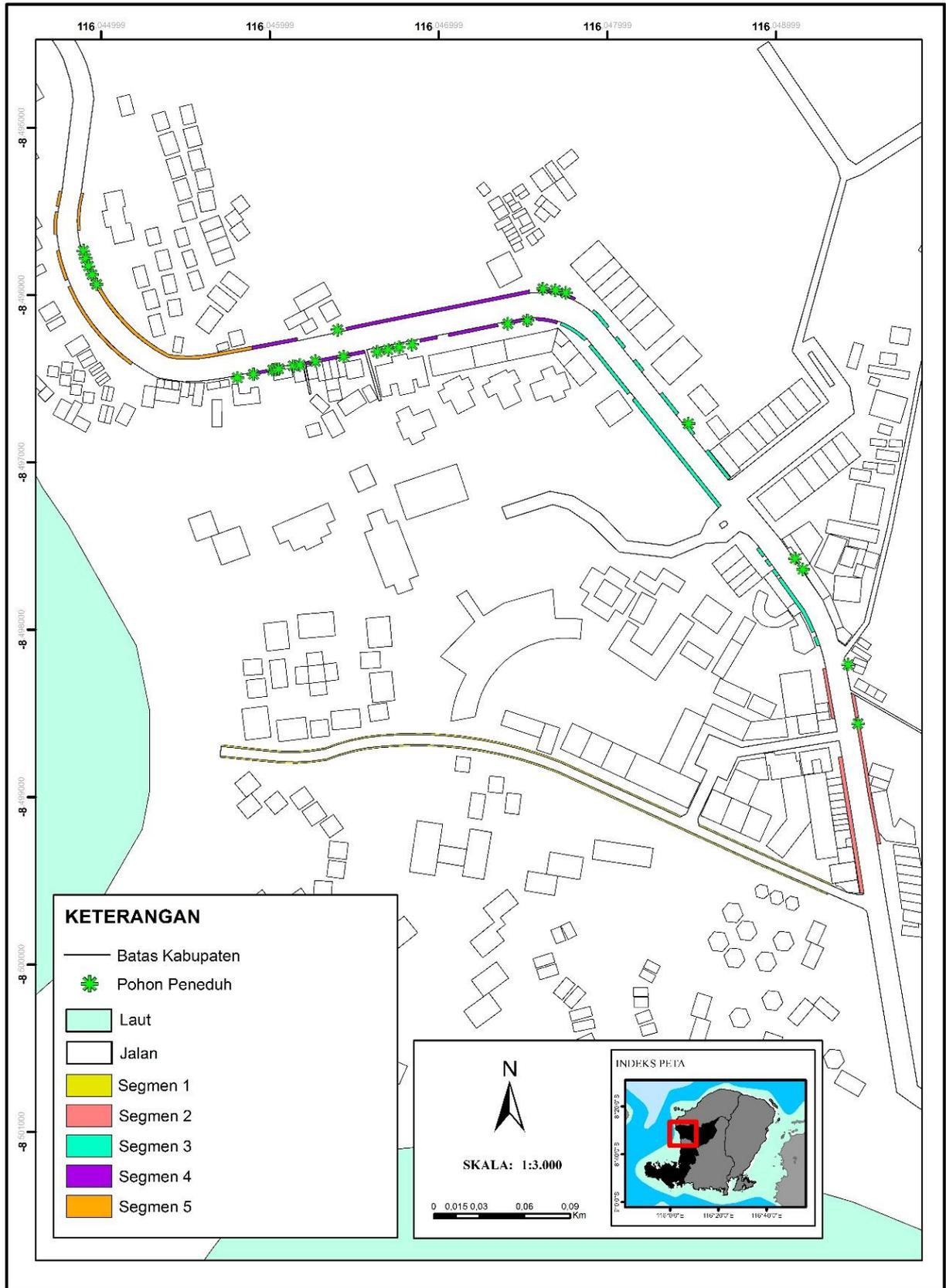
Pemeliharaan dan perawatan tanaman peneduh perlu dilakukan, agar dapat meneduhi pejalan kaki dan membantu meningkatkan visual. Sehingga tanaman tidak hanya menjadi peneduh namun juga dapat menjadi salah satu sumber pemandangan yang dapat dinikmati pejalan kaki yang termasuk wisatawan.

Tabel 4.3 Analisis Jalur Hijau

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|---|--|--|
| <p>Segmen 1 Segmen 1 tidak terdapat jalur hijau khusus yang disediakan. Tanaman peneduh yang terdapat pada segmen ini berasal dari tanaman yang dimiliki bangunan sepanjang segmen. Tanaman tersebut pula dapat meneduhi jalan. Jenis tanaman didominasi oleh pohon cemara.</p> | <p>Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen sarana salah satunya jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan digunakan adalah tanaman peneduh.</p> | <p>Tidak diperlukan pembuatan jalur hijau maupun penyediaan tanaman peneduh pada segmen 1. Karena hanya dengan memanfaatkan tanaman dari bangunan sepanjang segmen sudah cukup untuk meneduhi jalan.</p> |
| <p>Segmen 2 Pada ruas A tidak terdapat jalur amenitas yang disediakan untuk menanam tanaman peneduh. Pada ruas A kebanyakan tanaman hias yang diletakkan di depan bangunan sepanjang ruas, sehingga mengurangi lebar efektif. Adapun tanaman peneduh yang terdapat pada ruas A yaitu tanaman milik bangunan perdagangan dan jasa disepanjang ruas dengan jenis pohon mangga, tanaman ditanam dilahan pribadi. Masih terdapat bagian jalur pejalan kaki yang tidak dapat peneduh. Ruas B tidak terdapat jalur hijau khusus. Tanaman peneduh diletakkan ditengah jalur pejalan kaki sehingga mengurangi lebar efektif. Pada ruas B terdapat 2 tanaman peneduh dengan daun yang rindang. Satu pohon dapat meneduhi ±7 meter. Selain itu terdapat pohon milik bangunan yang memiliki tinggi ±6 meter dengan daun yang rindang dan bangunan disepanjang ruas B memiliki kanopi yang dapat dimanfaatkan sebagai peneduh.</p> | <p>(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan)</p> | <p>Perlu adanya penambahan tanaman peneduh pada ruas A yang diletakkan pada jalur amenitas. Tanaman yang ditanam tidak memiliki daun yang lebat agar tidak menghalangi visual bangunan maupun penanda bangunan. Jenis pohon yang akan ditanam yaitu pohon kiara payung. Pada ruas B tidak perlu penambahan tanaman peneduh, namun perlunya perawatan tanaman agar tidak membahayakan saat cuaca ekstrim seperti hujan angin. Tanaman yang diletakkan pada jalur pejalan kaki tidak akan diganggu keberadaannya, namun jika tanaman sudah dianggap rapuh dan ditebang maka penanaman tanaman baru akan ditanam pada jalur amenitas.</p> |
| <p>Segmen 3 Ruas A tidak terdapat jalur hijau khusus. Sama halnya dengan segmen 2, bangunan sekitar ruas menanam tanaman peneduh dilahan pribadi sehingga jalur pejalan kaki dapat diteduhi. Ruas B tidak disediakan jalur hijau khusus. Tanaman peneduh diletakkan pada jalur pejalan kaki, hal tersebut mengakibatkan berkurangnya lebar efektif jalur pejalan kaki. Terdapat 3 tanaman peneduh dari panjang segmen 282,29 meter dan dari panjang jalur pejalan kaki 84,6 terdapat ±70 meter yang tidak terdapat</p> | | <p>Pada ruas A tidak dibutuhkan penambahan tanaman peneduh karena dengan tanaman yang dimiliki bangunan sepanjang ruas telah meneduhi jalur. Perlu adanya penambahan tanaman peneduh di beberapa titik pada ruas B yang belum terdapat tanaman peneduh. Tanaman peneduh akan diletakkan pada jalur amenitas dan jenis tanaman yang ditanam yaitu jenis pohon ketapang atau mahoni. Untuk tanaman yang menggunakan jalur pejalan kaki tidak akan diganggu karena sudah tumbuh besar, namun jika tanaman sudah</p> |

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|--|---------|---|
| <p>peneduh. Tanaman hanya diletakkan di beberapa titik. Dua pohon memiliki daun yang rindang dan tinggi pohon setara 2 lantai bangunan, namun satu pohon lainnya memiliki tinggi 3 meter dan daun yang tidak rindang.</p> | | <p>dianggap rapuh dan ditebang maka penanaman tanaman baru akan ditanam pada jalur amenitas.</p> |
| <p>Segmen 4 Ruas A tidak memiliki jalur hijau. Tanaman diletakkan pada jalur pejalan kaki. Terdapat 13 tanaman peneduh, namun ada beberapa tanaman di beberapa titik yang masih tidak dapat meneduhi karena tidak memiliki daun yang rindang seperti tanaman palem. Ruas B tidak disediakan jalur hijau khusus untuk tanaman peneduh. Tanaman diletakkan pada jalur pejalan kaki. Terdapat 4 tanaman peneduh. Pada ruas B tidak memerlukan banyak tanaman peneduh karena adanya lahan kosong yang dipenuhi dengan tanaman yang dapat dimanfaatkan untuk meneduhi jalur pejalan kaki.</p> | | <p>Pada ruas A tanaman yang sudah ada dirawat agar dapat tumbuh dan meneduhi jalur pejalan kaki. Ataupun tanaman dapat diganti dengan jenis tanaman peneduh lainnya yaitu dengan jenis pohon ketapang atau pohon mahoni dan tanaman akan diletakkan pada jalur amenitas. Untuk ruas B tidak diperlukan penambahan tanaman untuk jangka pendek, namun untuk jangka panjang perlu adanya penambahan karena lahan kosong yang terdapat pada sepanjang ruas B bisa beralih fungsi menjadi bangunan.</p> |
| <p>Segmen 5 Ruas A memiliki 2 pohon peneduh. Tanaman tidak diletakkan pada jalur pejalan kaki, sehingga tidak mengurangi lebar efektif. Walaupun hanya terdapat 2 pohon peneduh namun adanya pohon milik bangunan sepanjang jalur pejalan kaki dapat dimanfaatkan untuk berteduh. Ruas B tidak terdapat jalur hijau khusus untuk meletakkan tanaman peneduh. Terdapat 5 tanaman peneduh berupa pohon palem yang diletakkan pada jalur pejalan kaki. Tanaman tersebut tidak sepenuhnya dapat meneduhi namun terdapat tanaman yang ditanam oleh bangunan sepanjang ruas sehingga jalur pejalan kaki dapat diteduhi.</p> | | <p>Pada ruas A tidak diperlukan penambahan tanaman peneduh. Walaupun tanaman tidak tersebar merata, beberapa titik diteduhi oleh tanaman peneduh milik bangunan yang terdapat pada ruas A. Untuk ruas B tidak dibutuhkan penambahan tanaman peneduh, karena dengan tanaman dari bangunan sepanjang ruas B dapat meneduhi jalur pejalan kaki. Tanaman yang diletakkan pada jalur pejalan kaki tidak akan diganggu keberadaannya, namun jika tanaman sudah dianggap rapuh dan ditebang maka penanaman tanaman baru akan ditanam pada jalur amenitas.</p> |

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.20 Persebaran Pohon Peneduh

B. Lampu penerangan

Pada wilayah penelitian, penerangan yang digunakan pada malam hari untuk menerangi jalur pejalan kaki masih menggunakan lampu jalan. Belum ada lampu penerangan yang khusus untuk jalur pejalan kaki. Keberadaannya pun hanya pada satu sisi. Hal tersebut dapat mengakibatkan kejadian yang tidak diinginkan seperti kejahatan, dengan demikian pejalan kaki merasa takut untuk melewati jalur pejalan kaki atau bahkan tidak mau melewati jalur tersebut.

Tabel 4.4 Analisis Fasilitas Lampu Penerangan

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|--|--|--|
| <p>Segmen 1 Untuk penerangan pada malam hari disepanjang segmen 1, menggunakan lampu jalan dan lampu milik hotel maupun perdagangan dan jasa disepanjang jalan.</p> | <p>Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenities. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p> | <p>Belum terdapat lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki, jalur pejalan kaki tiap segmen masih memanfaatkan lampu penerangan jalan. Lampu penerangan jalan pun hanya terdapat pada ruas A. Penerangan memanfaatkan lampu milik hotel maupun perdagangan dan jasa di sepanjang jalur. Hal ini menyebabkan beberapa titik jalur pejalan kaki gelap atau tidak mendapat penerangan.</p> |
| <p>Segmen 2 – segmen 5 ruas A Pada segmen 2 sampai segmen 5 di ruas A, penerangan menggunakan lampu jalan dan lampu yang disediakan perdagangan dan jasa. Masih ada beberapa titik yang gelap tidak terkena lampu penerangan.</p> | <p>(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan)</p> | <p>Arahan selanjutnya akan disediakan lampu penerangan yang diletakkan tiap 10 meter pada jalur amenities untuk seluruh segmen.</p> |
| <p>Segmen 2 – segmen 5 ruas B Pada segmen 2 sampai segmen 5 di ruas B, penerangan menggunakan lampu dari hotel maupun perdagangan dan jasa.</p> | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

C. Tempat duduk

Berdasarkan kondisi eksisting, fasilitas tempat duduk tidak tersedia. Hal ini yang menyebabkan pejalan kaki selaku wisatawan hanya lewat saja namun tidak dapat menikmati keadaan sekitar untuk waktu yang lama. Keberadaan tempat duduk juga dapat membantu pejalan kaki untuk beristirahat.

Tabel 4.5 Analisis Fasilitas Tempat Duduk

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|--|--|--|
| <p>Belum terdapat tempat duduk pada segmen 1 sampai dengan segmen 5.</p> <p>Segmen 1 memiliki lebar jalan 7 m dan tidak terdapat jalur pejalan kaki. Untuk kondisi segmen 2 sampai segmen 5 memiliki lebar jalan 11 m dan jalur pejalan kaki berada pada dua sisi dengan lebar rata-rata 2 meter.</p> <p>Pejalan kaki yang paling tinggi yaitu pada segmen 2 ruas A segmen 3 ruas A.</p> | <p>Tempat duduk diletakkan pada jalur amenities. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p> <p>(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan</p> | <p>Segmen 1 tidak perlu disediakan tempat duduk karena tidak terdapat banyak ruang. Jika akan dilakukan penyediaan tempat duduk perlu penambahan lebar jalur pejalan kaki atau ditempatkan pada titik yang tidak membahayakan.</p> <p>Perlu disediakan tempat duduk pada segmen 2 sampai segmen 5. Karena pejalan kaki pada lokasi studi yaitu wisatawan, sehingga pejalan kaki dapat beristirahat dan</p> |

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|-------------------|------------------------------------|--|
| | Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan) | menikmati pemandangan sekitar. Tempat duduk disediakan berbahan logam dan diletakkan pada jalur amenitas |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

D. Tempat sampah

Fasilitas tempat sampah hanya berada pada tiga titik yaitu satu pada segmen 5 ruas B dan dua pada segmen 4 ruas A. Minimnya tempat sampah pada lokasi studi mengakibatkan ketidaknyamanan, pejalan kaki yang ingin membuang sampah harus berjalan jauh untuk menemukan tempat sampah. Hal lainnya yang diakibatkan karena tidak adanya tempat sampah yaitu lingkungan menjadi tidak bersih, pejalan kaki akan membuang sampah disembarang tempat.



Gambar 4.21 Tempat Sampah

Tempat sampah yang tersedia masih belum terpilah, sampah yang dibuang pada satu tempat digabung. Didapatkan pada hasil observasi sampah yang dibuang pada tempat sampah yaitu sampah rerumputan maupun daun kering dan digabung dengan plastik dan sampah basah sisa makanan.

Tabel 4.6 Analisis Fasilitas Tempat Sampah

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|---|--|---|
| Segmen 1 – segmen 3 Pada segmen 1 sampai segmen 3 tidak terdapat tempat sampah. | Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. | Perlu adanya penyediaan tempat sampah pada segmen 1 sampai dengan segmen 3 di ruas A dan ruas B. Tempat sampah yang disediakan berbahan metal diletakkan tiap 20 m pada jalur amenitas. |
| Segmen 4 Pada segmen ini, tempat sampah hanya terdapat di satu sisi yaitu ruas A. Kondisi tempat sampah dapat dikatakan kurang baik. Tempat sampah terbuat dari bahan | (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan | Bahan tempat sampah telah memenuhi standar, yaitu dengan bahan metal. Namun jarak antar tempat sampah yang melebihi 20 m tidak memenuhi standar dan kondisi tempat sampah terbilang |

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|--|------------|--|
| metal. Jarak antar tempat sampah lebih dari 20 meter. Tempat sampah diletakkan pada jalur pejalan kaki, karena belum tersedianya jalur amenitas. | Perkotaan) | kurang baik. Sehingga diperlukan perbaikan dan penambahan tempat sampah. Tempat sampah yang disediakan berbahan metal diletakkan pada jalur amenitas tiap 20 m |
| Segmen 5 Pada segmen 5 hanya terdapat satu tempat sampah di ruas B. kondisi tempat sampah buruk. Sampah masih berserakan disekitar tempat sampah. Tempat sampah terbuat dari bahan metal diletakkan pada jalur pejalan kaki karena belum tersedianya jalur amenitas. | | Bahan tempat sampah sudah memenuhi standar. Namun perlunya perbaikan dan penambahan tempat sampah. Tempat sampah yang disediakan dengan bahan metal diletakkan setiap 20 m pada jalur amenitas dan tidak menghalangi pejalan kaki. |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

E. Penanda atau rambu

Penanda atau rambu yang dimaksud yaitu rambu lalu lintas dan papan reklame publik maupun pribadi. Papan atau rambu membantu pejalan kaki maupun pengendara yang berwisata agar lebih berhati-hati. Namun, masih ditemukan beberapa masalah seperti rambu yang diletakkan bertumpukan sehingga mengurangi visual dan membingungkan pengendara.



Gambar 4.22 Rambu Lalu Lintas

Tabel 4.7 Analisis Fasilitas Penanda atau Rambu

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|---|--|--|
| Segmen 1 Tidak terdapat penanda atau rambu pada segmen 1. Kondisi segmen 1 tidak membahayakan dan konflik minim. Namun didapatkan titik ramai berada pada | Marka dan perambuan, papan informasi (signage) diletakkan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang | Dibutuhkan rambu penunjuk jalan lengkap dengan jarak agar memudahkan wisatawan yang berjalan kaki untuk mengalokasi waktu tempuh untuk menuju maupun keluar Pantai Senggigi. |

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|--|--|---|
| depan Jalan Pantai Senggigi dan di jarak 395 m dari depan jalan masuk yang mendekati obyek wisata Pantai Senggigi. | digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau. (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan) | Penanda diletakkan pada jalur amenitas dan titik ramai interaksi sosial. |
| Segmen 2 – segmen 5 Pada segmen 2 sampai dengan segmen 5 terdapat penanda atau rambu pada titik ramai interaksi sosial. Adapun rambu yang ada yaitu rambu lalu lintas. Sedangkan penanda terdapat penanda publik seperti billboard dan penanda pribadi seperti penanda masing-masing perdagangan. Namun peletakkan penanda yang bukan pada jalur amenitas sehingga mengurangi ruang jalan. Penanda publik sepanjang segmen 2 sampai segmen 5 terbuat dari bahan metal namun tidak menimbulkan efek silau. Untuk penanda pribadi menggunakan kayu, kain dan metal namun tidak menimbulkan efek silau. | | Keberadaan penanda atau rambu sudah memenuhi standar yaitu diletakkan pada titik interaksi sosial, sehingga penanda atau rambu terlihat oleh pejalan kaki. Namun peletakkan yang kurang tepat karena belum tersedianya jalur amenitas sehingga mengurangi ruang pejalan kaki. Untuk penanda atau rambu yang menghalangi pejalan kaki akan diletakkan pada jalur amenitas. |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

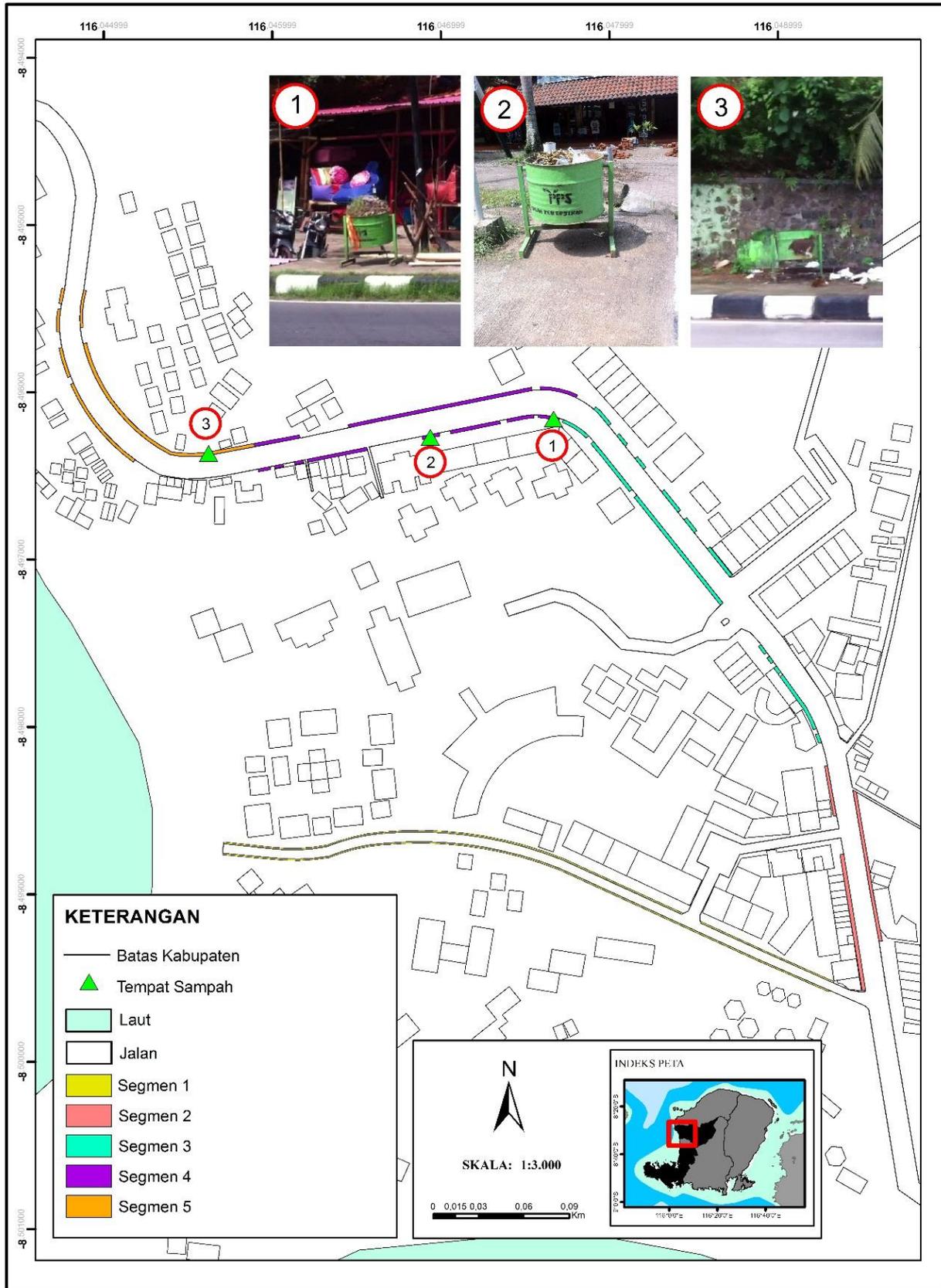
F. Halte atau *Shelter*

Pada wilayah studi terdapat satu halte atau *shelter* untuk pengguna Bus Damri. Bus Damri menghubungkan antara bandara dengan kawasan Pantai Senggigi. Ditemukan beberapa masalah seperti, informasi keberangkatan maupun kedatangan bus yang kurang jelas menjadikan pejalan kaki harus menunggu lama dan kondisi halte yang kurang baik.

Tabel 4.8 Analisis Fasilitas Halte atau Shelter

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|---|---|---|
| Terdapat halte atau <i>shelter</i> pada segmen 4 ruas B yang dapat dikatakan kurang ramai dibandingkan dengan segmen 2 dan segmen 3. Kondisi halte buruk, tidak ada peneduh dan hanya disediakan tempat duduk berbahan plastik untuk menunggu dan satu pos untuk informasi. Halte diletakkan pada jalur pejalan kaki sehingga mengurangi lebar efektif. Halte bus dapat dijangkau ±315 meter dari titik terjauh pada segmen 5 sedangkan dari segmen 1 sampai segmen 3 dijangkau lebih dari 300 m. | Halte/ <i>shelter</i> bus dan lapak tunggu diletakkan pada jalur amenitas. <i>Shelter</i> harus diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal. (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan) | Perlu perbaikan atau pembangunan kembali. Halte diletakkan pada jalur amenitas harus dilengkapi dengan peneduh sehingga pengguna terlindung dari cuaca panas maupun hujan dan informasi yang lengkap. Tidak perlu penambahan halte disetiap segmen karena dengan diletakkanya halte pada segmen 4 menjadi siasat agar pejalan kaki yang sebagian besar wisatawan dapat melewati seluruh segmen sekaligus manarik pejalan kaki untuk melihat-lihat atau mengunjungi perdagangan dan jasa yang disediakan dan meningkatkan segmen 4 ruas B menjadi titik potensial kawasan. |

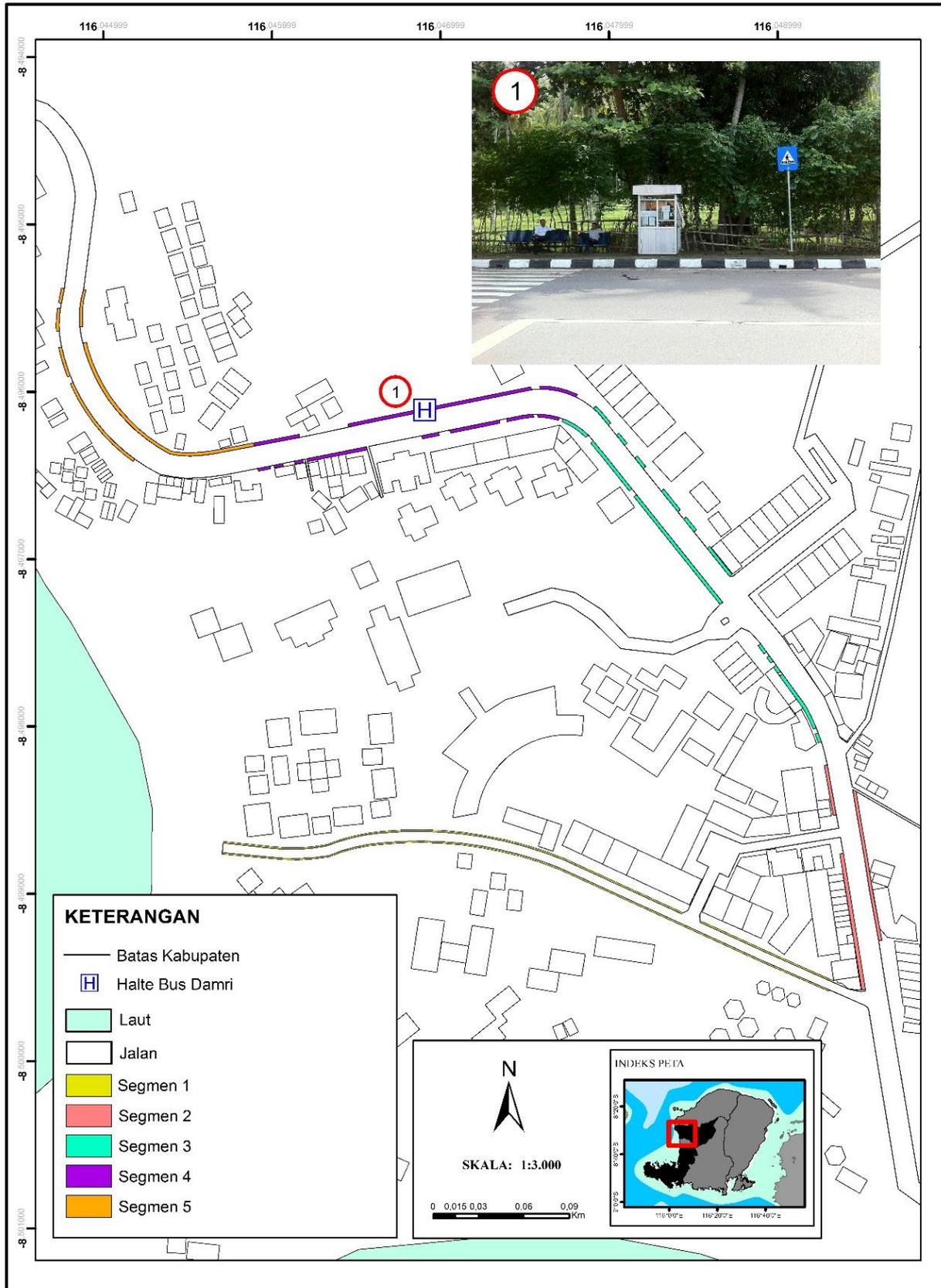
Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.23 Persebaran Fasilitas Tempat Sampah



Gambar 4.24 Persebaran Fasilitas Rambu



Gambar 4.25 Persebaran Fasilitas Halte atau Shelter Bus Damri

4.4.2 Fasilitas *Difable*

Berdasarkan hasil observasi, diketahui pada jalur pejalan kaki belum terdapat fasilitas khusus untuk pejalan kaki *difable*. Adapun yang termasuk fasilitas *difable* yaitu ramp, sinyal suara, pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin yang berbeda.

Tabel 4.9 Analisis Fasilitas *Difable*

| Kondisi Eksisting | Pedoman | Analisis |
|---|--|--|
| <p>Tidak terdapat fasilitas <i>difable</i> pada seluruh segmen. Baik berupa ramp, sinyal suara, pesan verbal, informasi lewat getaran, maupun tekstur ubin yang berbeda. Ditemukan pengguna <i>difable</i> yang menggunakan alat bantu tongkat kaki satu dan tongkat kaki empat. Kondisi jalur pejalan kaki yang masih terdapat gangguan sehingga mengurangi lebar efektif, dimana lebar efektif segmen 2 – segmen 5 yaitu dari 0,5 m – 1,8. Hanya segmen 2 ruas A, segmen 3 ruas A dan segmen 5 ruas B yang memiliki lebar efektif lebih dari 1,5 m. Namun pengguna <i>difable</i> dapat melewati jalur walaupun tidak bebas bergerak.</p> | <p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalan tersebut setidaknya memiliki lebar 1,5 meter dan luas maksimum 2,25 m² • Pejalan kaki harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau jika ada berbagai perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu • Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti jeruji, lubang, dan lain-lain yang tidak harus ditempatkan di jalan yang dilalui • Tingkat trotoarnya harus disesuaikan sehingga meraka mudah melaluinya • Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar • Permukaan jalan tidak licin | <ul style="list-style-type: none"> • Lebar efektif jalur pejalan kaki pada lokasi studi masih belum mencukupi untuk pejalan kaki <i>difable</i> untuk melewati jalur seperti segmen 1, segmen 2 ruas B, segmen 3 ruas B, segmen 4 ruas A dan B dan segmen 5 ruas A karena lebar efektif kurang dari 1,5 m, sehingga selanjutnya diharapkan tidak ada halangan agar pengguna <i>difable</i> dapat bergerak dengan bebas. • Dibutuhkan pembuatan ramp pada tiap potongan jalur pejalan kaki, agar mudah dilalui oleh pengguna <i>difable</i>. • Diperlukan tekstur ubin yang berbeda, sehingga memudahkan pengguna <i>difable</i> untuk mengakses jalur pejalan kaki. |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Mengukur tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dibagi menjadi tiga waktu yaitu siang, sore dan malam pada hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*). Perhitungan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dipilih hari senin dan minggu untuk mewakili. Penentuan tingkat pelayanan berdasarkan volume per kapasitas (V/C). Data yang dibutuhkan berupa lebar efektif jalur pejalan kaki, panjang jalur pejalan kaki, jumlah pejalan kaki dan kecepatan pejalan kaki. Dari data tersebut kemudian dihitung arus pejalan kaki, kecepatan, kepadatan dan ruang pejalan kaki.

Tabel 4.10 Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

| V/C | Tingkat Pelayanan |
|--------------|-------------------|
| 0 – 0,08 | A |
| 0,081 – 0,28 | B |
| 0,281 – 0,40 | C |
| 0,401 – 0,60 | D |
| 0,601 – 1,00 | E |
| > 1,00 | F |

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3, 2014

A. Weekday

Perhitungan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan mengetahui jumlah pejalan kaki dalam waktu 2 jam (120 menit) untuk mengetahui nilai arus pejalan kaki pada siang, sore dan malam di setiap segmen jalur pejalan kaki. Berikut merupakan salah satu contoh perhitungan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pantai Senggigi pada segmen 2 ruas A waktu pengamatan siang. Perhitungan dimulai dengan menghitung arus pejalan kaki.

Perhitungan arus pejalan kaki diperoleh dengan rumus:

$$Q = \frac{N}{t} \quad (4-1)$$

Keterangan:

Q = Arus pejalan kaki (orang/meter/menit)

N = Jumlah pejalan kaki (orang/meter)

t = Waktu Pengamatan (menit)

$$N = \frac{89}{1,5}$$

$$N = 59 \text{ org/m}$$

$$Q = \frac{59}{120}$$

$$Q = 0,49 \text{ orang/meter/menit}$$

Setelah mendapatkan nilai arus, kemudian menghitung kecepatan. Menghitung kecepatan dapat diperoleh dengan rumus:

$$V = \frac{L}{t} \quad (4-2)$$

Keterangan:

V = Kecepatan pejalan kaki (meter/menit)

L = Panjang segmen pengamatan (meter)

t = waktu tempuh pejalan kaki pada segmen pengamatan (menit)

$$V = \frac{124,6}{2,59}$$

$$V = 48,11 \text{ meter/menit}$$

Hasil perhitungan arus pejalan kaki dan kecepatan pejalan kaki digunakan untuk mencari kepadatan pejalan kaki. Jumlah kepadatan pejalan kaki dapat diketahui dengan rumus:

$$D = \frac{Q}{Vs} \quad (4-3)$$

Keterangan:

- D = Kepadatan (orang/m²)
 Q = Arus (orang/meter/menit)
 V = Kecepatan rata-rata (meter/menit)

$$D = \frac{0,49}{48,11}$$

$$D = 0,010 \text{ org/m}^2$$

Setelah didapatkan nilai kepadatan, selanjutnya mencari ruang pejalan kaki. Nilai ruang pejalan kaki dapat diketahui dengan rumus:

$$S = \frac{V}{Q} \text{ atau } \frac{1}{D} \quad (4-4)$$

Keterangan:

- S = ruang pejalan kaki (m²/org)
 D = Kepadatan (org/m²)
 Q = Arus (org/m/menit)
 V = Kecepatan rata-rata (m/menit)

$$S = \frac{1}{0,010}$$

$$S = 97,30$$

Setelah nilai arus, kecepatan, kepadatan, dan ruang pejalan kaki diketahui selanjutnya nilai V/C dapat ditentukan dengan membagi jumlah arus pejalan kaki dengan jumlah ruang pejalan kaki. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dapat ditentukan dengan mengetahui nilai V/C pada **Tabel 4.11**.

$$\frac{V}{c} \quad (4-5)$$

Keterangan :

- v = arus pejalan kaki (pejalan kaki/menit/meter)
 c = kapasitas pejalan kaki

$$\frac{V}{C} = \frac{0,49}{97,30} = 0,0051$$

Berdasarkan nilai tersebut dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan jalur pejalan kaki segmen 1 ruas A pada waktu pagi adalah A karena nilai V/C $0,0051 < 0,08$.

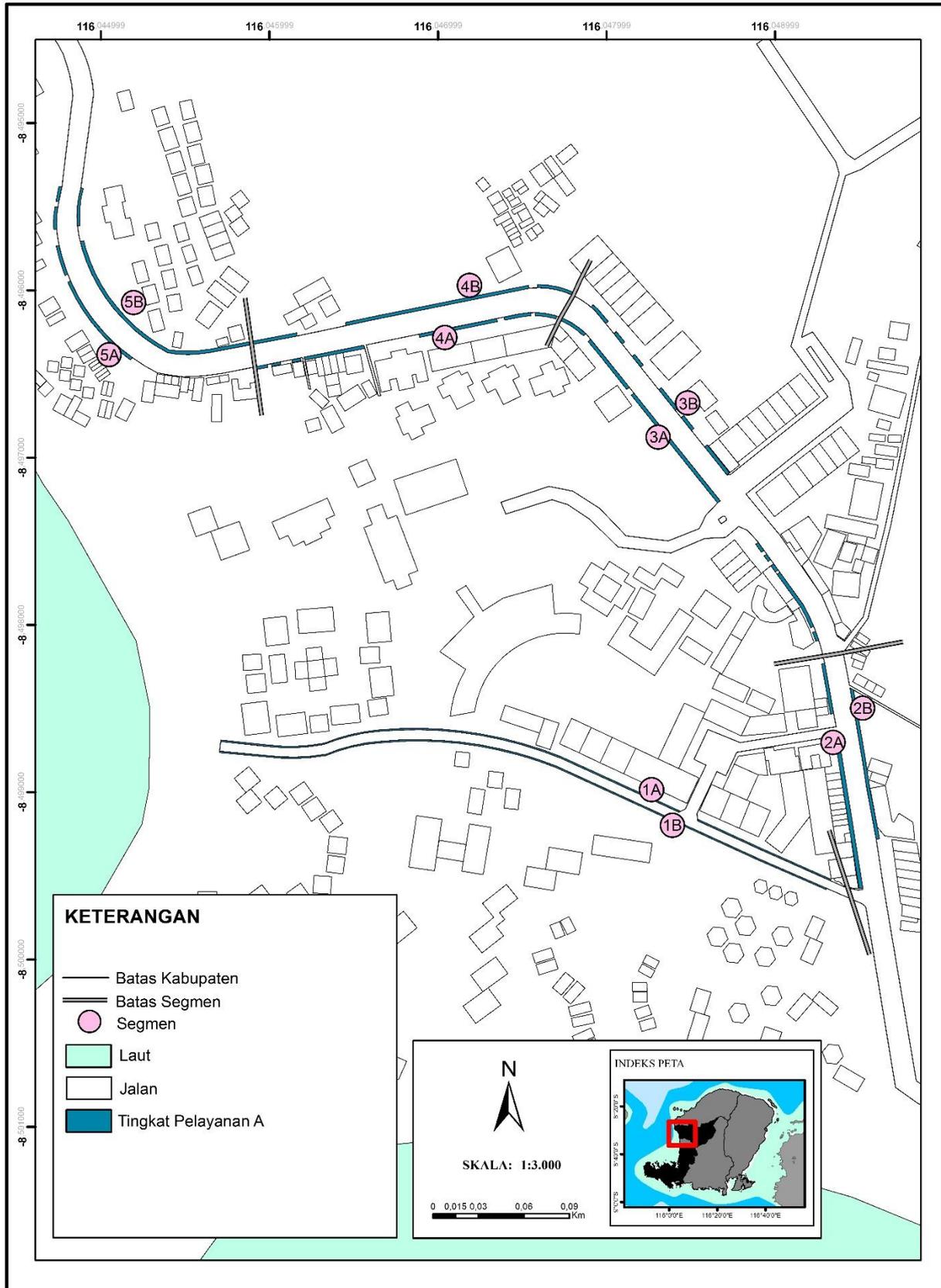
Tabel 4.11 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Kerja (*Weekday*)

| Segmen | Ruas | Waktu Pengamatan | Arus Pejalan Kaki (org/m/ menit) | Kecepatan (m/m) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | V/C | Tingkat Pelayanan |
|--------|------|---------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------------|--|--------|-------------------|
| 1 | A | Siang 13.00 - 15.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | - | - | - | - | - | - |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | - | - | - | - | - | - |
| 2 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,49 | 48,11 | 0,010 | 97,30 | 0,0051 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,52 | 47,38 | 0,011 | 91,70 | 0,0056 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,51 | 43,41 | 0,012 | 85,88 | 0,0059 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,56 | 52,58 | 0,011 | 94,17 | 0,0059 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,64 | 48,09 | 0,013 | 74,94 | 0,0086 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,72 | 44,98 | 0,016 | 62,76 | 0,0114 | A |
| 3 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,63 | 51,52 | 0,012 | 81,93 | 0,0077 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,55 | 47,94 | 0,012 | 86,68 | 0,0064 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,62 | 43,02 | 0,014 | 69,25 | 0,0090 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,16 | 63,61 | 0,003 | 396,92 | 0,0004 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,22 | 63,61 | 0,004 | 283,51 | 0,0008 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,18 | 63,61 | 0,003 | 354,39 | 0,0005 | A |
| 4 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,53 | 50,87 | 0,010 | 96,38 | 0,0055 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,61 | 47,97 | 0,013 | 78,50 | 0,0078 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,62 | 57,36 | 0,011 | 92,81 | 0,0067 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,24 | 52,02 | 0,005 | 217,75 | 0,0011 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,13 | 47,99 | 0,003 | 375,61 | 0,0003 | A |
| | | | | | | | | |

| Segmen | Ruas | Waktu Pengamatan | Arus Pejalan Kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/m) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | V/C | Tingkat Pelayanan |
|--------|------|---------------------|---------------------------------|-----------------|---------------------------------|--|--------|-------------------|
| 5 | A | Malam 18.00 - 20.00 | 0,12 | 53,01 | 0,002 | 454,34 | 0,0003 | A |
| | | Siang 13.00 - 15.00 | 0,56 | 49,16 | 0,011 | 88,15 | 0,0063 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,58 | 48,10 | 0,012 | 82,45 | 0,0071 | A |
| | B | Malam 18.00 - 20.00 | 0,63 | 41,92 | 0,015 | 66,74 | 0,0094 | A |
| | | Siang 13.00 - 15.00 | 0,11 | 51,07 | 0,002 | 460,79 | 0,0002 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,12 | 48,01 | 0,003 | 389,85 | 0,0003 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,10 | 54,22 | 0,002 | 528,27 | 0,0002 | A |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Diketahui kondisi eksisting pada segmen 1 ruas A dan B tidak terdapat jalur pejalan kaki sehingga pada segmen 1 tidak dihitung tingkat pelayanannya. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa semua ruas per segmen kecuali segmen 1 memiliki tingkat pelayanan A, karena jumlah pejalan kaki yang sedikit sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat menampung pejalan kaki dan pejalan kaki merasa bebas untuk berjalan tanpa mendapat gangguan antar sesama pejalan kaki. Standar A adalah para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 12 m per orang dengan arus pejalan kaki < 16 orang per menit per meter. Dapat dikatakan jalur pejalan kaki pada lokasi studi masih belum digunakan secara maksimal. Adapun beberapa alasan terjadi hal tersebut yaitu karena minat masyarakat maupun wisatawan yang rendah maupun dipengaruhi oleh tidak adanya daya tarik jalur pejalan kaki seperti diketahui pada lokasi eksisting fasilitas jalur pejalan kaki belum lengkap tersedia.



Gambar 4.26 Pemetaan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Kerja (*Weekday*)

B. Weekend

Untuk perhitungan pada hari libur atau *weekend* hari yang dipilih yaitu hari minggu. Hasil perhitungan tingkat pelayanan menunjukkan tiap ruas per segmen kecuali segmen 1 memiliki tingkat pelayanan A, Seperti diketahui bahwa lokasi studi berada pada kawasan parwisata, dimana seharusnya kawasan tersebut ramai oleh wisatawan yang berberjalan kaki. Sehingga alasan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A yaitu minat wisatawan untuk berjalan kaki masih kurang.

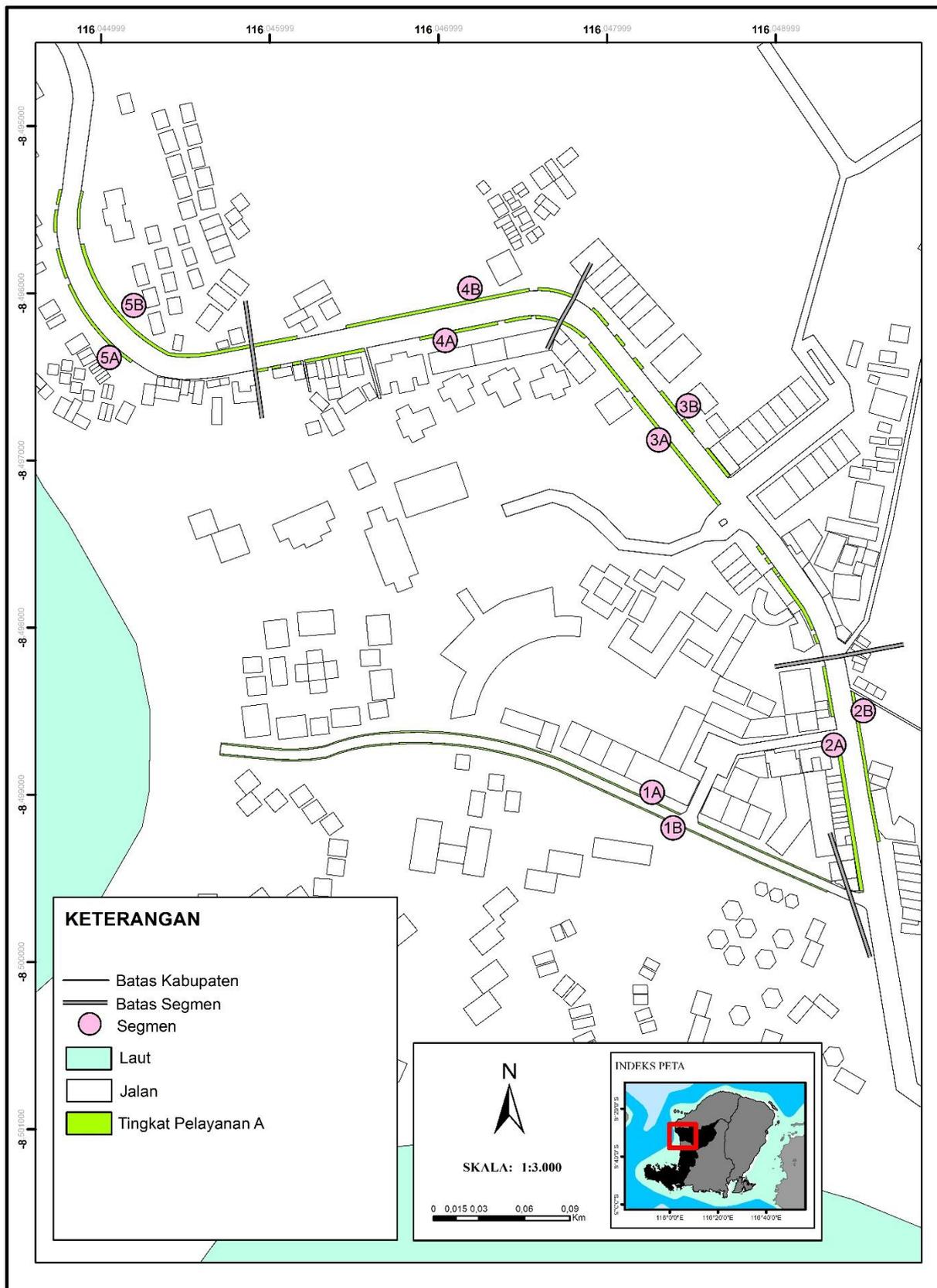
Tabel 4.12 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Libur (*Weekend*)

| Segmen | Zona | Waktu Pengamatan | Arus Pejalan Kaki (org/m/ menit) | Kecepatan (m/m) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | V/C | Tingkat Pelayanan |
|--------|------|---------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------------|--|--------|-------------------|
| 1 | A | Siang 13.00 - 15.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | - | - | - | - | - | - |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | - | - | - | - | - | - |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | - | - | - | - | - | - |
| 2 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,62 | 48,11 | 0,013 | 78,01 | 0,0079 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,93 | 47,38 | 0,020 | 51,06 | 0,0182 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,81 | 43,41 | 0,019 | 53,89 | 0,0149 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,61 | 52,58 | 0,012 | 86,43 | 0,0070 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,67 | 48,09 | 0,014 | 72,13 | 0,0092 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,82 | 44,98 | 0,018 | 55,08 | 0,0148 | A |
| 3 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,66 | 51,52 | 0,013 | 78,17 | 0,0084 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 1,00 | 47,94 | 0,021 | 47,94 | 0,0209 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,91 | 43,02 | 0,021 | 47,32 | 0,0192 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,17 | 63,61 | 0,003 | 367,52 | 0,0005 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,21 | 48,07 | 0,004 | 227,23 | 0,0009 | A |
| | | Malam 18.00 - 20.00 | 0,22 | 58,34 | 0,004 | 260,05 | 0,0009 | A |
| 4 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,68 | 50,87 | 0,013 | 74,74 | 0,0091 | A |
| | | Sore 16.00 - 18.00 | 0,84 | 47,97 | 0,018 | 57,09 | 0,0147 | A |
| | | Malam 18.00 | 0,78 | 57,36 | 0,014 | 73,75 | 0,0105 | A |

| Segmen | Zona | Waktu Pengamatan | Arus Pejalan Kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/m) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | V/C | Tingkat Pelayanan |
|--------|------|---------------------|---------------------------------|-----------------|---------------------------------|--|--------|-------------------|
| | | - 20.00 | | | | | | |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,31 | 52,02 | 0,006 | 167,20 | 0,0019 | A |
| | B | Sore 16.00 - 18.00 | 0,16 | 47,99 | 0,003 | 308,53 | 0,0005 | A |
| | B | Malam 18.00 - 20.00 | 0,14 | 53,01 | 0,003 | 381,65 | 0,0004 | A |
| 5 | A | Siang 13.00 - 15.00 | 0,76 | 49,16 | 0,015 | 64,99 | 0,0116 | A |
| | A | Sore 16.00 - 18.00 | 0,80 | 48,10 | 0,017 | 60,02 | 0,0133 | A |
| | A | Malam 18.00 - 20.00 | 0,72 | 41,92 | 0,017 | 58,39 | 0,0123 | A |
| | B | Siang 13.00 - 15.00 | 0,12 | 51,07 | 0,002 | 429,01 | 0,0003 | A |
| | B | Sore 16.00 - 18.00 | 0,15 | 48,01 | 0,003 | 316,09 | 0,0005 | A |
| | B | Malam 18.00 - 20.00 | 0,11 | 54,22 | 0,002 | 471,67 | 0,0002 | A |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Didapatkan hasil tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada semua segmen kecuali segmen 1 yaitu A. Tingkat pelayanan A berarti pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Walaupun pada hari libur pejalan kaki pada segmen 2 sampai segmen 5 dapat dikatakan rendah.



Gambar 4.27 Pemetaan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Hari Libur (*Weekend*)

Perilaku pejalan kaki pada kawasan perkantoran maupun pendidikan sangat berbeda dengan pejalan kaki pada kawasan pariwisata. Dimana pejalan kaki pada kawasan perkantoran maupun pendidikan akan melaju atau berjalan dengan kecepatan yang tinggi agar tiba tepat waktu. Sedangkan pada kawasan pariwisata pejalan kaki tidak tergesa-gesa, pejalan kaki berjalan dengan kecepatan sedang sampai rendah sambil melihat pemandangan sekitar maupun bercengkrama selama berjalan.

Meskipun pada dasarnya menurut pedoman memiliki tingkat pelayanan A berarti jalur pejalan kaki sudah sangat memuaskan, namun pada eksisting hal tersebut merupakan suatu masalah. Berdasarkan standar tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di perkotaan yakni minimal C. Tingkat pelayanan A pada lokasi studi menunjukkan bahwa volume pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki rendah. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki belum digunakan secara maksimal oleh pejalan kaki, sehingga volume pejalan kaki di lokasi studi masih rendah. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa jalur pejalan kaki tidak memiliki daya tarik untuk membuat wisatawan maupun masyarakat sekitar mau melewati koridor dengan berjalan kaki. Sehingga dibutuhkan arahan perencanaan yang dapat membuat pejalan kaki dapat menggunakan jalur pejalan kaki secara maksimal.

4.5 Indeks *Walkability*

Indeks *walkability* didapat dengan menyebarkan kuisioner. Responden yang digunakan sejumlah 96 orang dengan pembagian didasarkan oleh jumlah pejalan kaki yang sebelumnya didapat dari survei jumlah pejalan kaki, kemudian dari masing-masing segmen dipersentase dan dikalikan jumlah sampel. Adapun responden dibagi tiap ruas dan asal daerah

Tabel 4.13 Pembagian Responden Kuisioner

| Segmen | Ruas | Jumlah Responden | Masyarakat Sekitar | Wisatawan | |
|----------|---------|------------------|--------------------|--------------|-------------|
| | | | | Dalam Negeri | Luar Negeri |
| Segmen 1 | A dan B | 9 | 1 | 3 | 5 |
| Segmen 2 | A | 15 | 2 | 5 | 8 |
| | B | 14 | 2 | 5 | 7 |
| Segmen 3 | A | 10 | 1 | 4 | 5 |
| | B | 9 | 1 | 3 | 5 |
| Segmen 4 | A | 10 | 1 | 4 | 5 |
| | B | 9 | 1 | 3 | 5 |
| Segmen 5 | A | 10 | 1 | 4 | 5 |
| | B | 10 | 1 | 4 | 5 |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Terdapat sembilan variabel diambil dari *Clean Air Initiative* (CAI) yang dapat diterapkan pada lokasi studi. Variabel tersebut diantaranya yaitu

1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain. Maksudnya yaitu ada atau tidak batasan antara jalur pejalan kaki dengan jalan sehingga pejalan kaki merasa nyaman saat berjalan dan tidak dibahayakan oleh kendaraan yang lewat.
2. Keamanan dari kejahatan. Variabel ini bermaksud menilai seberapa bahaya kawasan dari kejahatan. Dimana kawasan pariwisata selalu dikunjungi wisatawan dari luar negeri maupun luar daerah. Diharapkan dengan terciptanya lingkungan yang aman dari kejahatan maka wisatawan merasa aman saat berjalan melewati jalur pejalan kaki pada kawasan. Dengan terciptanya lingkungan yang aman pula akan meningkatkan kepuasan wisatawan dan menimbulkan keinginan untuk kembali lagi.
3. Perilaku pengendara motor. Pada kawasan Pantai Senggigi yang termasuk kawasan pariwisata, tidak hanya masyarakat sekitar namun wisatawan pun memakai kendaraan untuk melewati kawasan atau menuju kawasan. Perilaku wisatawan maupun masyarakat sekitar saat berkendara masih ada yang tidak mematuhi peraturan tata tertib lalu lintas, seperti tidak memakai helm, membawa barang dengan bentuk yang besar seperti papan selancar, dan melaju dengan kecepatan yang sangat tinggi. Beberapa perilaku tersebut sangat membahayakan bagi wisatawan selaku pejalan kaki khususnya saat akan menyeberang serta jalur pejalan kaki yang tidak memiliki batas ketinggian dengan jalan.
4. Keamanan penyeberangan. Pejalan kaki yang menyeberang tidak semua menggunakan penyeberangan zebra, sehingga pengendara harus selalu waspada dan melaju dengan kecepatan yang sedang maupun rendah saat melintasi kawasan yang memiliki titik ramai pejalan kaki, karena pejalan kaki melintas atau menyeberang dimanapun keinginannya.
5. Ketersediaan penyeberangan. Penyeberangan yang ditemui pada lokasi studi yaitu penyeberangan zebra yang terdapat pada segmen 2, segmen 3 dan segmen 4 dengan jarak ± 250 meter tiap penyeberangan. Guna bangunan pada kedua sisi jalan masing-masing memiliki fungsi yang beragam, tujuan wisatawan tidak hanya pada satu sisi saja sehingga wisatawan selaku pejalan kaki akan menyeberang ke sisi yang berbeda untuk mendapatkan kebutuhannya atau mengarah ke tempat tujuannya. Disini fungsi penyeberangan sangat diperlukan agar pejalan kaki aman saat menyeberang, namun kondisinya pejalan kaki dapat menyeberang dengan atau tanpa adanya penyeberangan zebra.

6. Amenities atau fasilitas pendukung. Fasilitas pendukung yang dimaksud yaitu jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, penanda atau rambu dan halte atau *shelter*. Fasilitas tersebut merupakan fasilitas standar yang harus disediakan oleh jalur pejalan kaki. Namun khusus untuk jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata dibutuhkan pula fasilitas yang dapat mendukung wisatawan seperti keberadaan informasi obyek wisata, tempat peristirahatan yang menyediakan tempat duduk, toilet dan air minum untuk wisatawan yang baru tiba dengan menggunakan bus sehingga wisatawan dapat beristirahat sejenak dan melanjutkan perjalanan menuju tempat penginapan maupun yang lainnya.
7. Infrastruktur penunjang kelompok difable. Wisatawan yang berkunjung tidak dibatasi oleh umur, jenis kelamin, asal daerah maupun kesehatan. Sehingga jalur pejalan kaki harus menyediakan fasilitas untuk seluruh pejalan kaki dengan segala kondisinya.
8. Pemeliharaan dan kebersihan. Dengan terjaganya kebersihan lingkungan maka akan meningkatkan rasa nyaman bagi wisatawan untuk berjalan dan menikmati pemandangan sekitar. Lingkungan yang bersih juga dapat meningkatkan penilaian wisatawan terhadap keindahan kawasan. Pemeliharaan yang dimaksud yaitu pemeliharaan fasilitas yang tersedia dan pemeliharaan jalur pejalan kaki agar tidak ada jalur yang rusak dan mengganggu aktivitas wisatawan berjalan kaki.
9. Hal-hal yang menghalang. Hal-hal yang menghalang bisa berupa tumpukan sampah, peletakkan fasilitas yang kurang tepat, maupun kerusakan jalur pejalan kaki. Walaupun wisatawan berjalan dengan kecepatan sedang hingga rendah sehingga dapat menghindari sesuatu yang menghalangi namun tetap saja dibutuhkan jalur pejalan kaki yang bebas halangan agar pejalan kaki dapat berjalan tanpa perlu merasa terganggu dan harus turun ke bahu jalan untuk menghindarinya.

Perhitungan indeks *walkability* yaitu dengan cara mengkalikan nilai dengan bobot per variabel yang sudah disediakan oleh CAI. Bobot terbesar yaitu variabel keamanan dari kejahatan yaitu sebesar 25%, daerah Asia khususnya Indonesia masih rentan dengan kejahatan di jalur pejalan kaki sehingga variabel tersebut diberikan bobot yang besar agar didapatkan berapa tingkat keamanan jalur pejalan kaki dan diharapkan variabel tersebut dapat meningkatkan nilai *walkable* pada suatu kawasan. didapatkan variabel yang memiliki skor rendah yaitu variabel fasilitas pendukung dan infrastruktur penunjang kelompok *difable*, terbukti dari kondisi eksisting tiap segmen belum memiliki fasilitas untuk pengguna *difable* sehingga dibutuhkan penyediaan fasilitas *difable*. Dan untuk fasilitas

pendukung dibutuhkan penyediaan dan penambahan di tiap ruas per segmen. Tujuan perhitungan indeks *walkability* untuk mengetahui seberapa *walkable* suatu kawasan. Didapatkan dari hasil perhitungan skor *walkability* tiap ruas per segmen berkisar antara 42,4 – 46,1 yang berarti kawasan dapat dikatakan sangat *walkable* dan dominasi pejalan kaki.

Tabel 4.14 Modifikasi Standar Ukuran Tingkat *Walkability*

| Skor <i>Walkability</i> | Keterangan |
|--------------------------------|--|
| 45 – 55,6 | Surga pejalan kaki Kegiatan harian di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi dengan berjalan kaki |
| 34 – 44 | Sangat <i>walkable</i> Kebanyakan kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi dengan berjalan kaki |
| 23 – 33 | Sedikit <i>walkable</i> Beberapa kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |
| 12 – 22 | Dominan kendaraan Kebanyakan kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |
| 0 – 11 | Dominan kendaraan Hampir semua kegiatan di Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi menggunakan kendaraan |

Sumber: Hasil Modifikasi, 2017

Tabel 4.15 Perhitungan Indeks *Walkability*

| Variabel | Nilai | | | | | | | | | | Bobot | Skor | | | | | | | | | |
|--|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------|--|
| | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | A | | B | A | B | A | B | A | B | A | B | |
| Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain | 3,3 | 4,6 | 4,7 | 4,5 | 4,9 | 4,8 | 4,8 | 3,8 | 4,7 | 15 | 50 | 69 | 70,7 | 67,5 | 73,3 | 72 | 71,7 | 57 | 70,5 | | |
| Keamanan dari kejahatan | 5,0 | 4,6 | 4,9 | 4,6 | 4,8 | 4,4 | 4,4 | 4,6 | 4,6 | 25 | 125 | 115 | 123,2 | 115 | 119,4 | 110 | 111,1 | 115 | 115 | | |
| Perilaku pengendara motor | 5,0 | 4,4 | 4,2 | 4,0 | 4,4 | 4,2 | 4,3 | 4,2 | 4,5 | 10 | 50 | 44 | 42,1 | 40 | 44,4 | 42 | 43,3 | 42 | 45 | | |
| Keamanan penyeberangan | 4,7 | 4,0 | 4,2 | 4,1 | 4,7 | 4,1 | 4,7 | 4,2 | 4,3 | 10 | 46,7 | 40 | 42,1 | 41 | 46,7 | 41 | 46,7 | 42 | 43 | | |
| Ketersediaan penyeberangan | 5,0 | 3,5 | 3,6 | 3,9 | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 3,5 | 3,7 | 5 | 25 | 17,3 | 17,9 | 19,5 | 18,9 | 18 | 17,8 | 17,5 | 18,5 | | |
| Amenities (fasilitas pendukung) | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,3 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 5 | 6,1 | 5,5 | 5,5 | 5 | 6,5 | 5,5 | 6,5 | 7 | 7 | | |
| Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | | |
| Pemeliharaan dan kebersihan | 4,4 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,5 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 10 | 44 | 49 | 49 | 49 | 49 | 45 | 47 | 47 | 47 | | |
| Hal-hal yang menghalang | 4,2 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,7 | 4,2 | 4,7 | 4,4 | 4,4 | 10 | 42 | 44 | 44 | 44 | 47 | 42 | 46,7 | 44 | 44 | | |
| Skor <i>Walkability</i> | | | | | | | | | | | 44,4 | 43,7 | 44,9 | 43,4 | 46,1 | 42,8 | 44,5 | 42,4 | 44,4 | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.16 Analisis Indeks *Walkability*

| Variabel | Nilai | | | | | | | | | | Analisis |
|--|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|--|----------|
| | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | | |
| Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain | 3,3 | 4,6 | 4,7 | 4,5 | 4,9 | 4,8 | 4,8 | 3,8 | 4,7 | Pada variabel ini terdapat segmen 1 ruas A dan B dan segmen 5 ruas A memiliki rata-rata nilai konflik dibawah 4 lebih rendah disbandingkan dengan segmen lain. Nilai 3,3 dan 3,8 tersebut mengartikan bahwa pada ketiga ruas memiliki konflik yang sedang, dapat berjalan tetapi tidak nyaman. Hal ini dikarekan tidak adanya perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dan jalan. Untuk tiap ruas pada segmen lainnya dengan nilai 4,5 – 4,9 berarti terdapat konflik tapi minim dan dapat berjalan dengan nyaman. | |
| Keamanan dari kejahatan | 5,0 | 4,6 | 4,9 | 4,6 | 4,8 | 4,4 | 4,4 | 4,6 | 4,6 | Pada variabel keamanan dari kejahatan rata-rata persegmen memiliki nilai yang tinggi. Nilai 4,4 – 4,9 mengartikan bahwa lingkungan terasa aman, resiko kejahatan bagi pejalan kaki minim. Sedangkan untuk nilai 5 yang dimiliki oleh segmen 1 ruas A dan B berarti lingkungan terasa sangat aman, tidak ada resiko kejahatan bagi pejalan kaki. Dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki di lokasi studi dapat berjalan dengan perasaan aman dari kejahatan, namun tetap waspada dan berjaga diri. | |
| Perilaku pengendara motor | 5,0 | 4,4 | 4,2 | 4,0 | 4,4 | 4,2 | 4,3 | 4,2 | 4,5 | Pada variabel perilaku pengendara bermotor tidak terdapat nilai yang rendah. Untuk nilai 4,0 – 4,5 mengartikan bahwa pengendara biasanya taat tata tertib lalu lintas dan kadang memberikan kesempatan pejalan kaki untuk menyeberang, perilaku pengendara masih dapat dikatakan baik. Untuk nilai 5 pada segmen 1 mengartikan bahwa pengendara mematuhi tata tertib dan selalu memberikan kesempatan pejalan kaki untuk menyeberang. Hal ini dikarenakan pada segmen 1 tidak banyak pengendara yang melewati segmen tersebut, dan kendaraan tidak melaju dengan cepat sehingga pejalan kaki merasa bebas untuk menyeberang. | |
| Keamanan penyeberangan | 4,7 | 4,0 | 4,2 | 4,1 | 4,7 | 4,1 | 4,7 | 4,2 | 4,3 | Pada variabel keamanan penyeberangan rata-rata nilai tiap ruas per segmen yaitu 4. Nilai tersebut menunjukkan bahwa pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman dari kendaraan. | |
| Ketersediaan penyeberangan | 5,0 | 3,5 | 3,6 | 3,9 | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 3,5 | 3,7 | Pada variabel ketersediaan jalur penyeberangan nilai tertinggi dimiliki oleh segmen 1 ruas A dan B dengan nilai 5. Nilai tersebut mengartikan bahwa tidak diperlukan fasilitas penyeberangan karena pejalan kaki menyeberang dimana saja dengan aman. Untuk segmen 2 – 5 tiap ruas memiliki nilai 3,5 – 3,9 yang berarti telah tersedia penyeberangan namun jarak antar fasilitas penyeberangan yaitu 200 m – 300 m dan kecepatan | |

| Variabel | Nilai | | | | | | | | | | Analisis |
|---|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|--|--|
| | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | | |
| | | | | | | | | | | | kendaraan 20 – 40 km/jam. |
| Amenities (fasilitas pendukung) | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,3 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | | Pada variabel amenities atau fasilitas pendukung jalur pejalan kaki sangat rendah berkisar antara 1,0 – 1,4. Nilai tersebut mengartikan bahwa tidak ada fasilitas pendukung. Pada eksisting ditemukan beberapa fasilitas pendukung yang tersebar di beberapa titik namun pejalan kaki merasa fasilitas masih belum lengkap sehingga nilai yang diberikan sangat rendah. |
| Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | Pada variabel infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> , seluruh ruas tiap segmen mendapat nilai yang sangat rendah yaitu 1. Nilai tersebut mengartikan bahwa fasilitas tidak ada. Pada eksisting fasilitas <i>difable</i> memang tidak tersedia, sehingga nilai yang diberikan responden sangat rendah. |
| Pemeliharaan dan kebersihan | 4,4 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,5 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | | Pada variabel pemeliharaan dan kebersihan rata-rata nilai yang didapat ruas tiap segmen berkisar antara 4,5 – 4,9. Nilai tersebut mengartikan bahwa terdapat beberapa sampah yang menurunkan kualitas lingkungan sekitar jalur pejalan kaki, tetapi tidak menghalangi pejalan kaki. |
| Hal-hal yang menghalang | 4,2 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,7 | 4,2 | 4,7 | 4,4 | 4,4 | | Pada variabel hal-hal yang menghalang nilai yang didapat tiap ruas per segmen yaitu antara 4,2 – 4,7. Nilai tersebut mengartikan bahwa kendala atau sesuatu yang menghalang membuat pejalan kaki sedikit tidak nyaman dan lebar efektif jalur pejalan kaki yang dapat dilewati lebih dari 1 meter. Pada eksisting ditemukan kendala tiap segmen berupa papan reklame perdagangan dan jasa atau rambu yang diletakkan di jalur pejalan kaki dan PKL yang berjualan menggunakan separuh maupun seluruh lebar jalur pejalan kaki. |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.6 Persepsi Wisatawan

Persepsi wisatawan mengukur tingkat kepuasan dan kepentingan 26 atribut yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki di kawasan pariwisata menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* **Tabel 4.17**. Persepsi wisatawan menggunakan lima variabel yang diambil dari penelitian Norsidah Ujang yang terkait dengan *walkability* pada kawasan wisatawan, kelima variabel tersebut adalah konektivitas, kenyamanan, keamanan, daya tarik dan perasaan saat berjalan. Hasil analisis didapatkan dari 96 responden dengan mengisi tingkat kepuasan dan kepentingan dari nilai 1 hingga 5. Nilai terendah yaitu 1 dan nilai tertinggi yaitu 5.

Tabel 4.17 Atribut Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan

| No | Atribut |
|-------------------------------|--|
| Konektivitas | |
| 1 | Jalur pejalan kaki tidak terputus |
| 2 | Terdapat penyeberangan |
| Kenyamanan | |
| 3 | Tersedia peneduh |
| 4 | Tersedia tempat duduk |
| 5 | Tersedia tempat sampah |
| 6 | Tersedia penanda atau rambu |
| 7 | Tersedia halte/shelter |
| 8 | Tersedia ramp |
| 9 | Tersedia sinyal suara untuk difable |
| 10 | Tersedia pesan verbal untuk difable |
| 11 | Tersedia informasi lewat getaran untuk difable |
| 12 | Tekstur ubin yang berbeda untuk difable |
| 13 | Tersedia tempat untuk wisatawan beristirahat |
| 14 | Tersedia papan informasi wisata |
| 15 | Tidak ada sesuatu yang menghalang (mengurangi lebar efektif) |
| 16 | Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin |
| 17 | Permukaan jalur pejalan kaki rata |
| Keamanan | |
| 18 | Tersedia lampu penerangan |
| 19 | Aman dari kejahatan |
| 20 | Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan |
| 21 | Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan |
| Daya Tarik | |
| 22 | Bersih dari sampah |
| 23 | Desain atau estetika jalur pejalan kaki |
| 24 | Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki |
| Perasaan Saat Berjalan | |
| 25 | Tidak ada gangguan saat berjalan |
| 26 | Pemandangan sekitar |

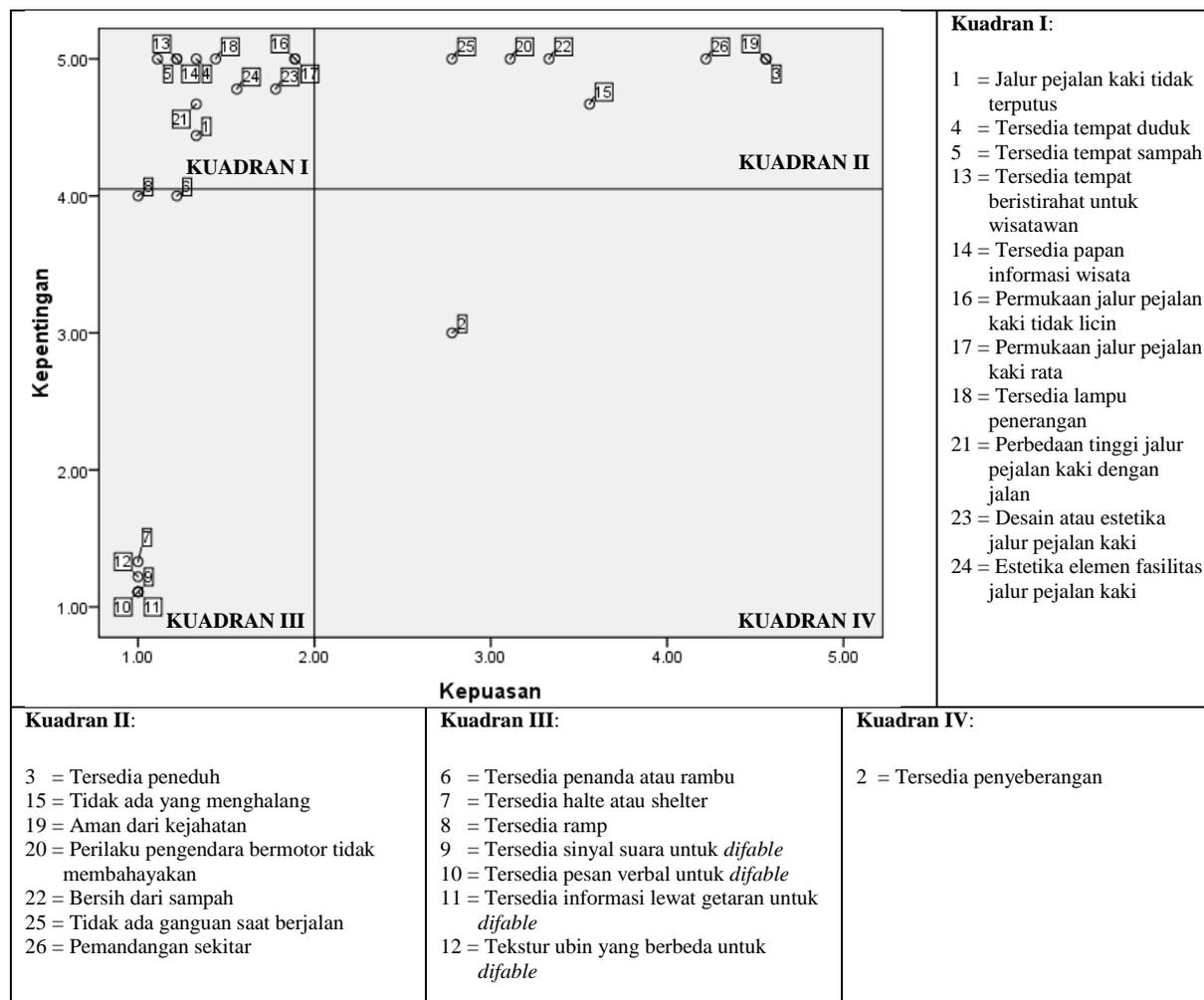
Sumber: Hasil Pemikiran, 2016

Tabel 4.18 Rata-rata Tingkat Kepuasan dan Kepentingan

| Atribut | Rata-rata Kepuasan | | | | | | | | | | Rata-rata Kepentingan | | | | | | | | | |
|--|--------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-----------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|---|
| | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B |
| Jalur pejalan kaki tidak teputus | 1,33 | 3,93 | 3,71 | 4,30 | 4,33 | 3,30 | 3,56 | 2,40 | 3,70 | 4,44 | 4,87 | 4,50 | 4,40 | 4,67 | 4,50 | 4,78 | 5,00 | 4,90 | | |
| Terdapat penyeberangan | 2,78 | 4,53 | 4,57 | 4,30 | 4,22 | 4,00 | 4,22 | 4,80 | 4,80 | 3,00 | 4,87 | 4,79 | 4,70 | 4,67 | 4,80 | 4,67 | 4,90 | 5,00 | | |
| Tersedia peneduh | 4,56 | 2,47 | 3,56 | 2,70 | 2,22 | 2,90 | 3,56 | 3,30 | 3,70 | 5,00 | 5,00 | 4,57 | 4,80 | 4,78 | 5,00 | 4,89 | 4,60 | 5,00 | | |
| Tersedia tempat duduk | 1,33 | 1,60 | 1,36 | 1,80 | 1,11 | 1,30 | 2,56 | 1,70 | 1,60 | 5,00 | 4,93 | 5,00 | 5,00 | 4,89 | 4,80 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | | |
| Tersedia tempat sampah | 1,11 | 1,40 | 1,00 | 1,30 | 1,22 | 2,50 | 1,56 | 1,70 | 1,60 | 5,00 | 4,80 | 4,86 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | | |
| Tersedia penanda atau rambu | 1,22 | 4,00 | 4,14 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 3,50 | 4,00 | 4,67 | 4,86 | 4,80 | 4,89 | 5,00 | 4,44 | 5,00 | 5,00 | | |
| Tersedia halte/shelter | 1,00 | 1,13 | 1,14 | 1,00 | 1,00 | 1,90 | 1,67 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 4,27 | 4,43 | 4,20 | 5,00 | 4,40 | 5,00 | 4,40 | 5,00 | | |
| Tersedia ramp | 1,00 | 2,00 | 2,43 | 2,10 | 1,44 | 1,20 | 1,44 | 1,00 | 1,00 | 4,00 | 4,80 | 4,43 | 4,50 | 4,44 | 4,80 | 4,33 | 4,70 | 4,50 | | |
| Tersedia sinyal suara untuk difable | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,11 | 1,00 | 1,14 | 1,20 | 1,44 | 1,70 | 1,00 | 1,10 | 1,40 | | |
| Tersedia pesan verbal untuk difable | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,11 | 1,00 | 1,14 | 1,20 | 1,44 | 1,70 | 1,00 | 1,10 | 1,40 | | |
| Tersedia informasi lewat getaran untuk difable | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,11 | 1,00 | 1,14 | 1,20 | 1,44 | 1,70 | 1,00 | 1,10 | 1,40 | | |
| Tekstur ubin yang berbeda untuk difable | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,20 | 1,67 | 1,40 | 1,22 | 1,70 | 1,80 | 1,22 | 4,67 | 4,93 | 4,60 | 4,44 | 4,60 | 4,89 | 5,00 | 4,90 | | |
| Tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan | 1,22 | 1,33 | 1,29 | 1,20 | 1,33 | 1,20 | 1,33 | 1,20 | 1,10 | 5,00 | 4,80 | 4,43 | 4,70 | 4,67 | 4,60 | 4,78 | 4,60 | 4,60 | | |
| Tersedia papan informasi wisata | 1,22 | 1,13 | 1,00 | 1,20 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,20 | 1,10 | 5,00 | 4,87 | 4,79 | 4,90 | 5,00 | 5,00 | 4,67 | 4,70 | 4,70 | | |
| Tidak ada sesuatu yang menghalang | 3,56 | 3,00 | 2,21 | 2,70 | 3,33 | 2,70 | 3,67 | 2,70 | 3,30 | 4,67 | 4,73 | 4,93 | 4,80 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 4,60 | | |
| Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin | 1,89 | 4,47 | 4,50 | 4,30 | 4,11 | 4,20 | 4,44 | 4,00 | 4,20 | 5,00 | 5,00 | 4,79 | 4,60 | 4,89 | 4,50 | 4,67 | 4,60 | 4,60 | | |
| Permukaan jalur pejalan kaki rata | 1,89 | 4,53 | 4,29 | 4,30 | 4,11 | 4,20 | 4,44 | 3,60 | 4,10 | 5,00 | 5,00 | 4,79 | 4,60 | 4,56 | 4,50 | 4,67 | 4,60 | 4,60 | | |
| Tersedia lampu penerangan | 1,44 | 1,80 | 1,71 | 1,80 | 1,56 | 1,50 | 1,22 | 1,60 | 1,10 | 5,00 | 4,87 | 4,71 | 4,80 | 4,89 | 4,40 | 4,78 | 5,00 | 5,00 | | |
| Aman dari kejahatan | 4,56 | 4,53 | 4,21 | 4,20 | 4,22 | 4,00 | 4,00 | 4,60 | 4,30 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 4,78 | 4,70 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | | |

| Atribut | Rata-rata Kepuasan | | | | | | | | | | Rata-rata Kepentingan | | | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------|---|
| | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | Seg 1 | | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | AB | A | B | A | B | A | B | A | B |
| Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan | 3,11 | 3,80 | 3,79 | 3,70 | 3,56 | 3,80 | 4,33 | 4,20 | 4,20 | 5,00 | 4,60 | 4,43 | 4,70 | 4,56 | 4,80 | 4,89 | 4,50 | 4,80 | | |
| Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan | 1,33 | 4,00 | 3,93 | 3,50 | 3,89 | 4,30 | 4,00 | 3,10 | 3,80 | 4,67 | 4,80 | 4,57 | 4,70 | 4,67 | 4,70 | 4,67 | 4,50 | 4,70 | | |
| Bersih dari sampah | 3,33 | 3,13 | 3,57 | 3,30 | 3,78 | 3,30 | 3,11 | 3,60 | 3,70 | 5,00 | 4,87 | 4,86 | 4,70 | 4,78 | 4,70 | 4,78 | 5,00 | 5,00 | | |
| Desain atau estetika jalur pejalan kaki | 1,56 | 1,33 | 1,64 | 1,60 | 1,56 | 1,30 | 1,56 | 1,50 | 1,70 | 4,78 | 4,60 | 4,86 | 4,90 | 5,00 | 5,00 | 4,78 | 4,80 | 5,00 | | |
| Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki | 1,56 | 1,33 | 1,64 | 1,60 | 1,56 | 1,30 | 1,56 | 1,50 | 1,70 | 4,78 | 4,80 | 4,86 | 4,90 | 5,00 | 4,80 | 4,67 | 4,80 | 5,00 | | |
| Tidak ada gangguan saat berjalan | 2,78 | 3,47 | 2,86 | 3,60 | 4,00 | 3,30 | 4,00 | 3,60 | 3,70 | 5,00 | 4,73 | 4,79 | 4,90 | 4,67 | 4,50 | 4,56 | 4,90 | 5,00 | | |
| Pemandangan sekitar | 4,22 | 2,40 | 2,37 | 2,30 | 2,33 | 2,30 | 2,56 | 4,50 | 2,20 | 5,00 | 4,80 | 4,71 | 5,00 | 4,67 | 4,70 | 4,67 | 4,70 | 4,90 | | |
| Rata-rata Jumlah | 2,00 | 2,51 | 2,50 | 2,50 | 2,48 | 2,46 | 2,63 | 2,52 | 2,53 | 4,05 | 4,36 | 4,32 | 4,34 | 4,39 | 4,38 | 4,33 | 4,37 | 4,46 | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.28 Kuadrant Kepuasan dan Kepentingan Segmen 1 Ruas A dan B

Atribut yang termasuk dalam kuadrant I yaitu 1, 4, 5, 13, 14, 16, 17, 18, 21, 23, 24. Adapun atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, ketersediaan tempat duduk, ketersediaan tempat sampah, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, ketersediaan lampu penerangan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki. Kuadrant I adalah kuadrant prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadrant ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan.

Atribut jalur pejalan kaki tidak terputus, permukaan jalur tidak licin dan permukaan jalur rata pada kondisi eksisting segmen 1 belum terdapat jalur pejalan kaki, oleh karena belum adanya jalur pejalan kaki maka nilai untuk atribut ini rendah. Penanganan selanjutnya yaitu pembuatan jalur pejalan kaki sepanjang segmen 1. Penyediaan jalur pejalan kaki hanya pada satu sisi, dimana segmen 1 merupakan jalan lokal dan pejalan kaki

yang melewati segmen ini terbilang sedikit, sehingga tidak dibutuhkan pembuatan jalur pejalan kaki pada dua sisi.

Atribut ketersediaan tempat duduk, ketersediaan tempat sampah, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, ketersediaan lampu penerangan yang termasuk atribut fasilitas pendukung jalur pejalan kaki juga dianggap sangat penting disediakan. Namun untuk atribut tempat duduk tidak akan diletakkan pada segmen 1 karena pertimbangan lebar jalur dan atribut tempat beristirahat untuk wisatawan juga tidak akan disediakan pada segmen 1. Atribut perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki akan disediakan sejalan dengan pembuatan jalur pejalan kaki.

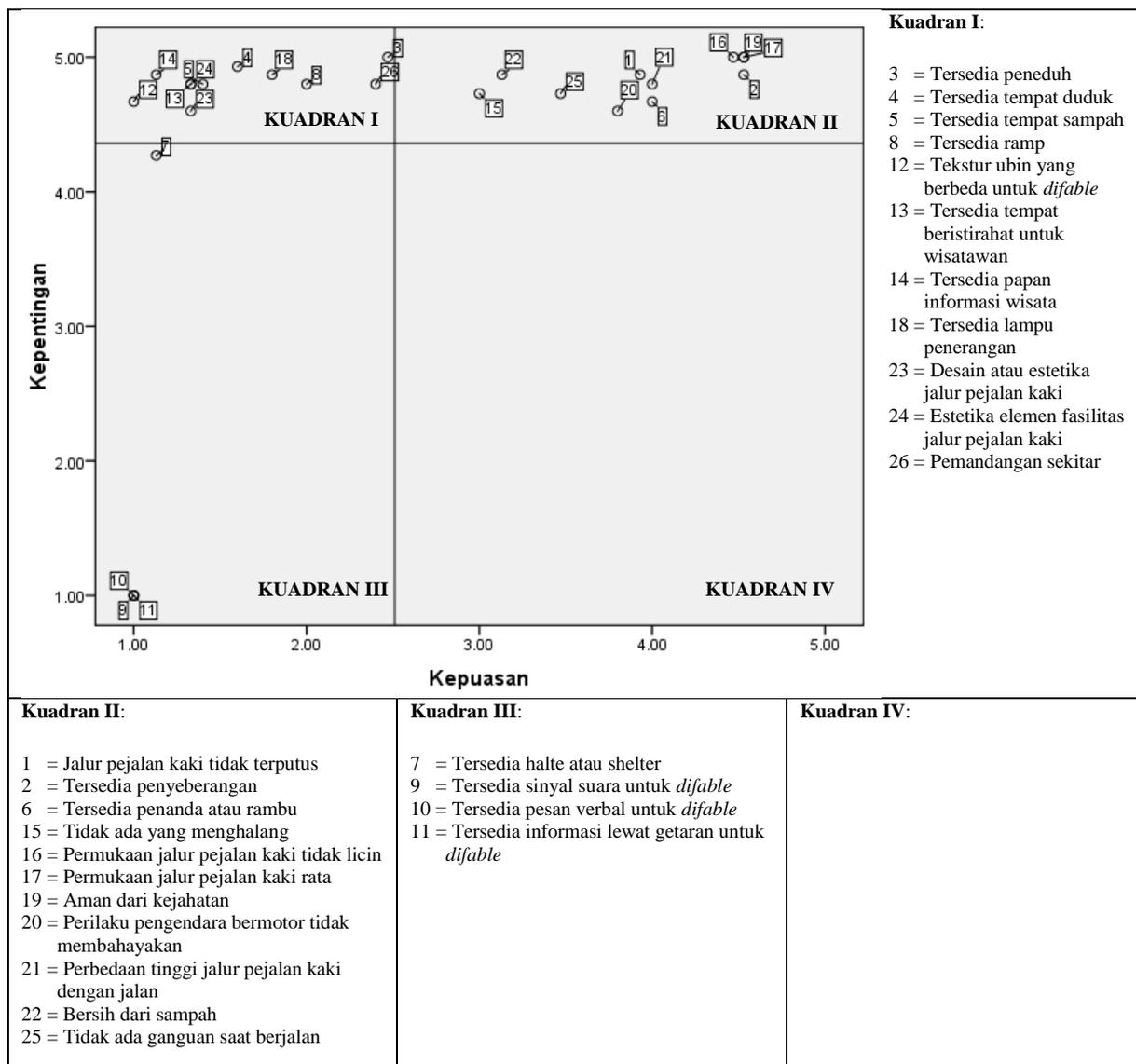
Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 3, 15, 19, 20, 22, 25, 26. Atribut tersebut adalah tersedia peneduh, tidak ada yang menghalang, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, bersih dari sampah, tidak ada gangguan saat berjalan dan pemandangan sekitar. Atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan merawat agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12. Atribut tersebut adalah tersedia penanda atau rambu, tersedia halte, tersedia ramp, tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal, tersedia informasi lewat getaran, tekstur ubin yang berbeda untuk *difable*. Empat dari atribut tersebut termasuk fasilitas *difable*. Wisatawan merasa atribut tersebut kurang penting. Hal ini bisa dikarenakan pejalan kaki *difable* berjalan selalu didampingi, sehingga fasilitas demikian tidak begitu penting, walaupun disediakan maka jarang terpakai ataupun tidak terpakai sama sekali.

Atribut penanda atau rambu, wisatawan menilai bahwa penanda atau rambu tidak terlalu penting, namun penanda atau rambu juga penting guna menunjukkan arah. Sehingga diusulkan untuk penanda pada segmen 1 yaitu penanda yang memang sangat dibutuhkan seperti penanda jarak menuju tempat wisata. Atribut tersedia ramp mendapat nilai rendah, responden menilai ramp tidak terlalu penting untuk diletakkan pada segmen 1, namun ramp sendiri memiliki fungsi yang penting sehingga ramp akan tetap diletakkan pada segmen 1. Atribut tersedia halte juga tidak penting, kawasan Pantai Senggigi

memiliki 1 buah halte yang berada pada segmen 4, dimana dengan keberadaan halte tersebut sudah mencukupi kebutuhan.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Atribut yang masuk dalam kuadran ini yaitu tersedia penyeberangan. Wisatawan merasa bebas menyeberang dengan aman sehingga tidak diperlukan penyeberangan seperti penyeberang zebra.



Gambar 4.29 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 2 Ruas A

Kuadran I adalah kuadran prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadran ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan. Sehingga akan diarahkan penyediaan atau penambahan jika belum tersedia

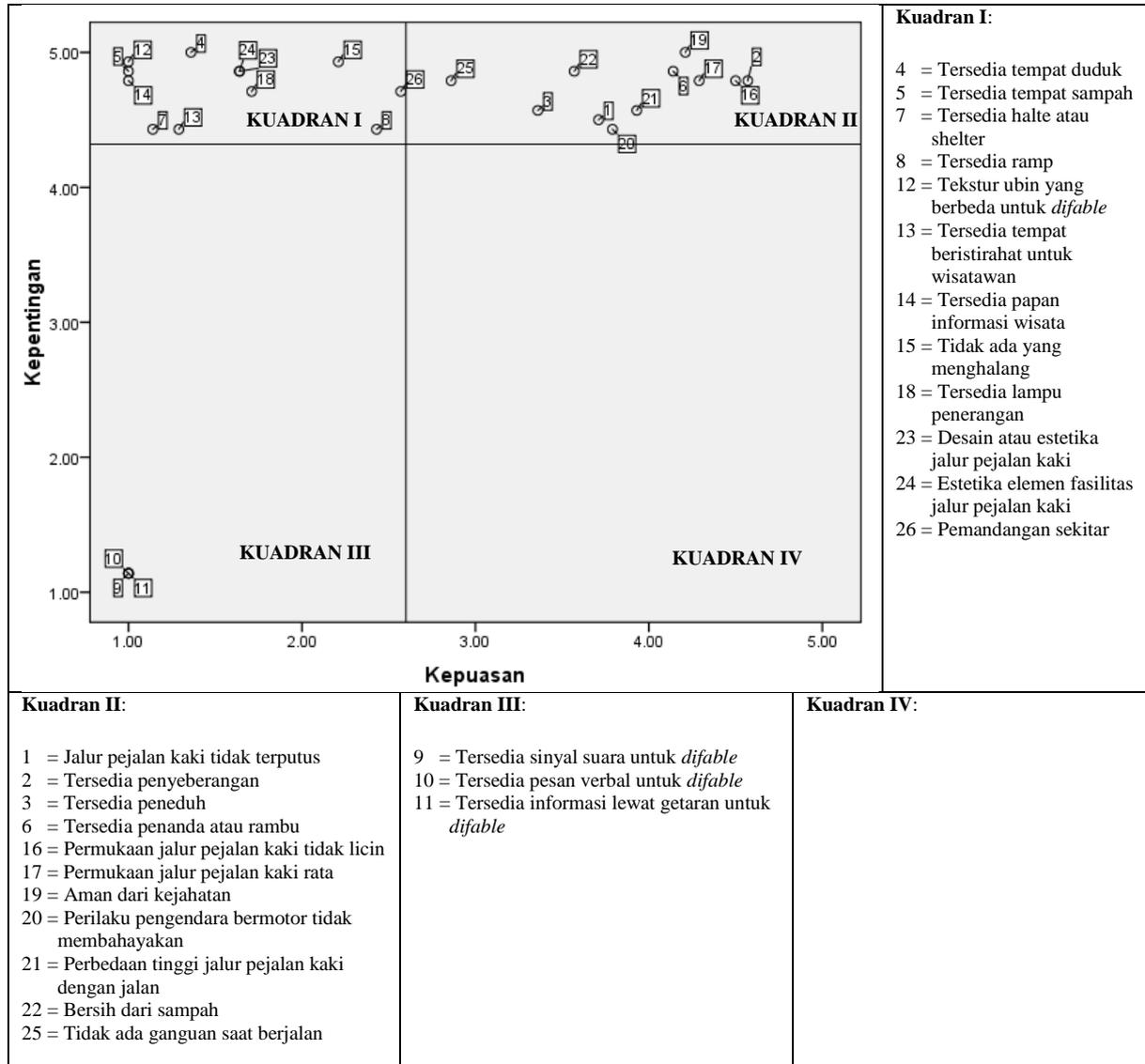
dan perbaikan jika tersedia. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia peneduh, tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar. Seperti diketahui bahwa segmen 2 ruas A membutuhkan penambahan tanaman peneduh namun ukuran tanaman tidak terlalu besar agar visual bangunan dan penanda dapat terlihat oleh pejalan kaki. Fasilitas tempat duduk, tempat sampah dan papan informasi wisata akan diletakkan di beberapa titik dan lampu penerangan akan diletakkan setiap 10 m. Fasilitas tempat wisatawan beristirahat tidak akan disediakan pada segmen 2 karena ketidaktersediaan tempat. Fasilitas untuk *difable* seperti ramp akan diletakkan di setiap perpotongan jalur pejalan kaki dan tekstur ubin khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki sepanjang segmen.

Penangan atribut desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik wisatawan terhadap jalur pejalan kaki maupun kawasan. Dan penambahan tanaman hias disepanjang jalur pejalan kaki untuk memperindah pemandangan agar wisatawan merasa senang saat berjalan.

Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 1, 2, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalang, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah, dan tidak ada gangguan saat berjalan. Atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan merawat agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 7, 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah tersedia halte, tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Keempat atribut tersebut tidak akan disediakan pada segmen 2 ruas A karena dinilai tidak penting.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Segmen 2 ruas A tidak memiliki atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.30 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 2 Ruas B

Kuadran I terdapat 12 atribut yang masuk kedalamnya. Atribut tersebut adalah 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tidak ada yang menghalang, tersedia lampu penerangan, desain atau estetika jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar. Sama dengan segmen 2 ruas A pada segmen 2 ruas B untuk atribut fasilitas tempat duduk, tempat

sampah dan papan informasi wisata akan disediakan di beberapa titik. Untuk atribut lampu penerangan akan disediakan setiap 10 m. Atribut tersedia halte, untuk kondisi eksisting halte terdapat pada segmen 4 ruas B. Menurut pedoman, halte diletakkan dititik ramai dengan radius 300 meter. Sehingga tidak perlu penambahan halte, hanya perlu perbaikan halte dikarenakan kondisi halte yang buruk. Penanganan atribut tempat beristirahat untuk wisatawan akan disediakan pada segmen 4, sehingga tidak akan disediakan pada segmen 2 ruas B karena tidak memiliki cukup tempat.

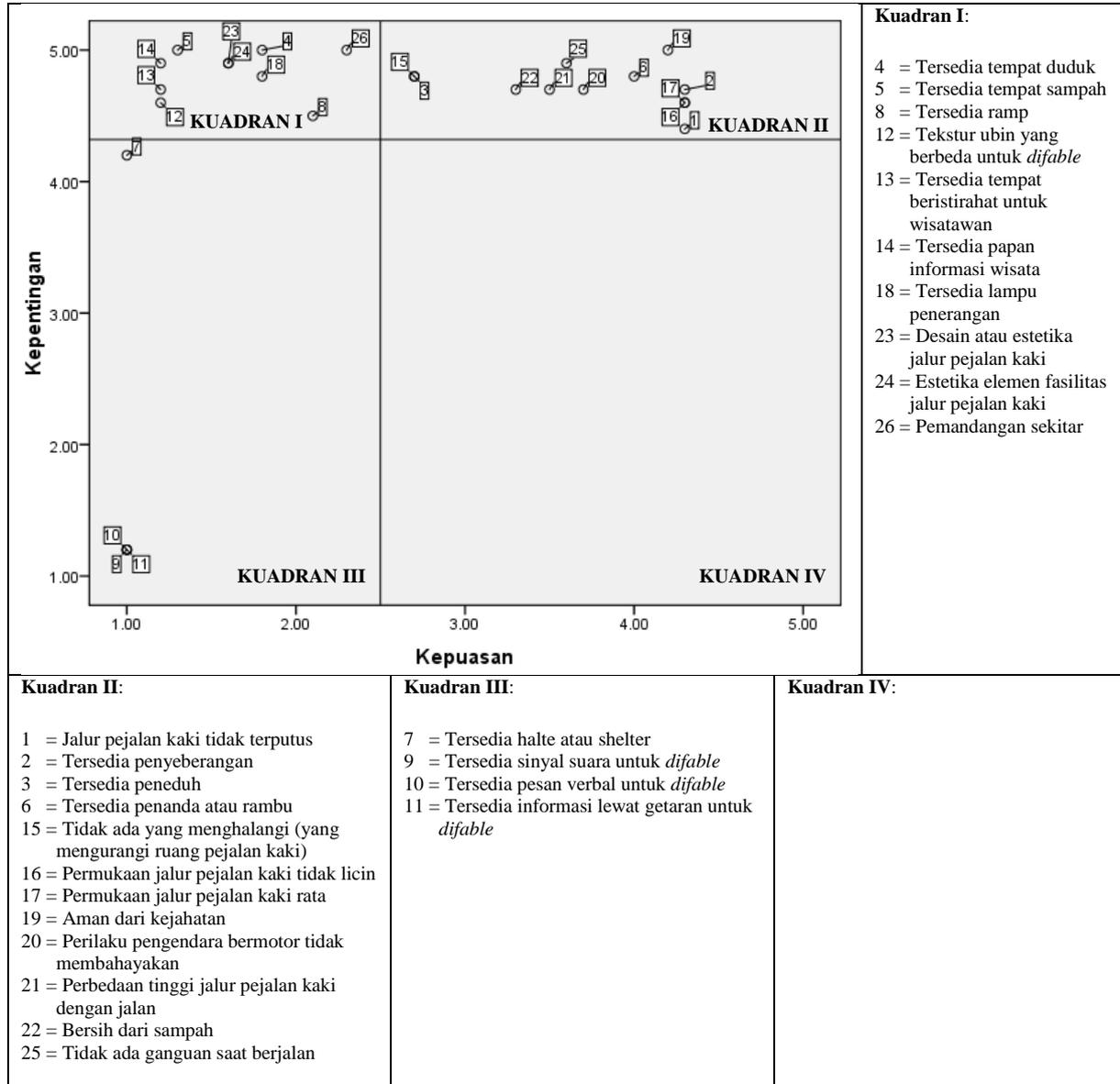
Fasilitas *difable* seperti ramp dan tekstur ubin yang akan diletakkan pada segmen ruas B. Diharapkan pengguna *difable* dapat mengakses jalur pejalan kaki dengan mudah. Selain itu terdapat atribut tidak ada yang menghalang pada kuadran I, yang sama halnya ditemukan pada eksisting bahwa terdapat PKL yang memakai jalur pejalan kaki. Sehingga dibutuhkan penertiban PKL, agar jalur pejalan kaki dapat berfungsi dengan semestinya. Serta menambahkan tanaman hias disepanjang jalur pejalan kaki agar wisatawan merasa senang saat berjalan.

Pada kuadran I terdapat atribut tidak ada yang menghalangi, yang mana ditemukan pada kondisi eksisting penghalan berupa PKL yang menggunakan seluruh jalur pejalan kaki. PKL yang berjulan pada segmen 2 ruas A dinilai mengganggu aktivitas pejalan kaki, dimana PKL berjulan dari siang hingga malam hari, PKL menjadi tempat berkumpulnya tukang ojek maupun masyarakat sekitar. Sehingga penanganan yang akan dilakukan yaitu penertiban PKL agar wisatawan selaku pejalan kaki lebih bebas untuk berjalan.

Kuadran II terdapat 11 atribut yang diantaranya 1, 2, 3, 6, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Adapun atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah, dan tidak ada gangguan saat berjalan. Untuk 11 atribut tersebut akan dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan perawatan sehingga kinerja tidak menurun dan memuaskan wisatawan yang berjalan kaki.

Kuadran III terdapat 3 atribut yang masuk kedalamnya yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut yaitu tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Nilai yang diberikan pada ketiga variabel tersebut sangat rendah baik aspek kepuasan maupun kepentingan. Hal ini dikarenakan atribut tersebut dirasa tidak terlalu penting bila diletakkan pada lokasi studi.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 2 ruas B tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.31 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 3 Ruas A

Kuadran I adalah kuadran prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadran ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan. Sehingga akan diarahkan penyediaan atau penambahan jika belum tersedia dan perbaikan jika tersedia. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 4, 5, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat

untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar.

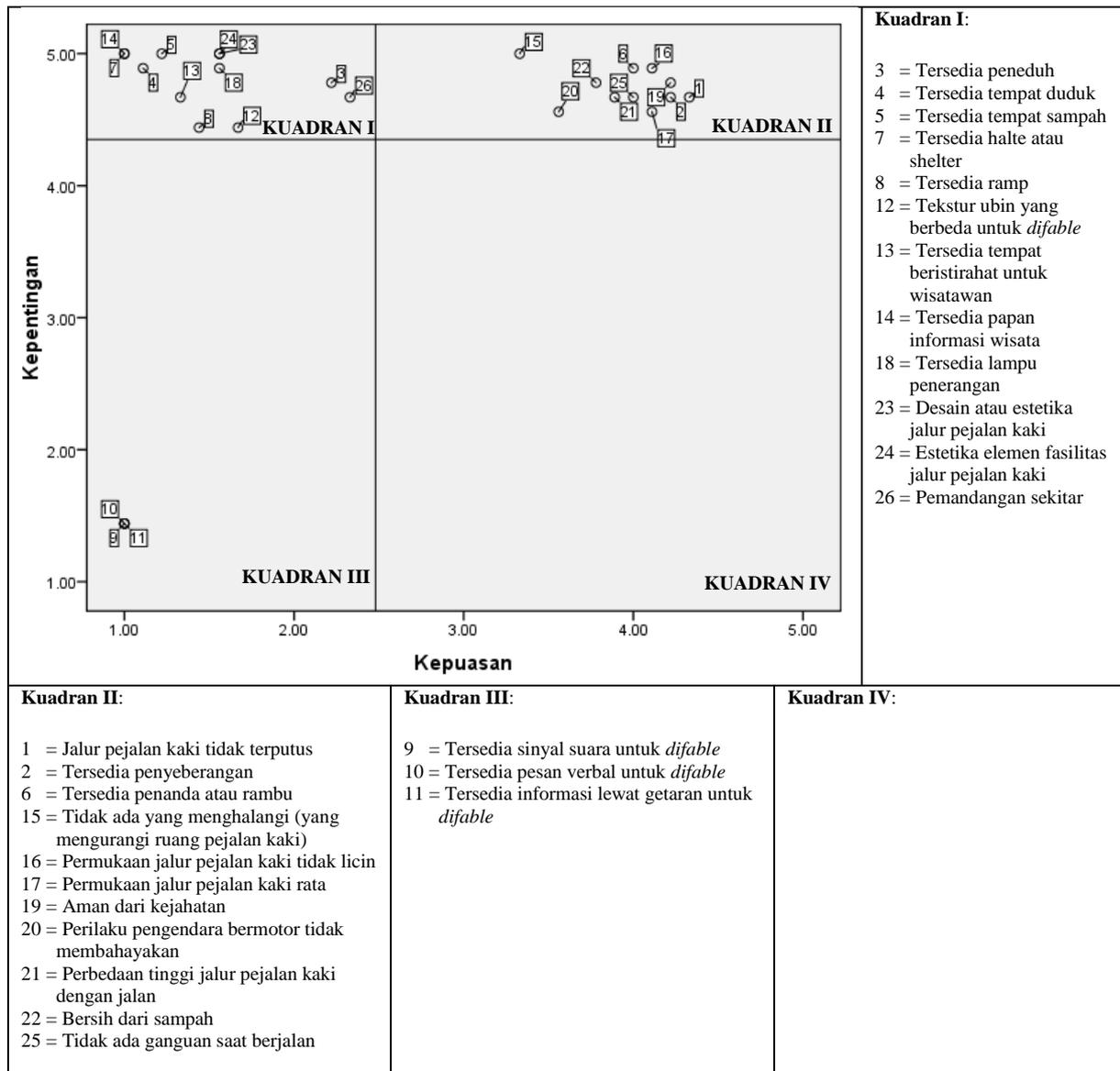
Penangan atribut fasilitas pendukung seperti tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan dan papan informasi wisata akan disediakan pada jalur pejalan kaki segmen 3 ruas A dan diletakkan pada jalur amenities. atribut fasilitas *difable* seperti ramp dan tekstur ubin juga akan disediakan pada sepanjang jalur pejalan kaki. Penangan atribut lainnya seperti desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik wisatawan terhadap jalur pejalan kaki maupun kawasan. Serta penambahan tanaman hias seperti segmen sebelumnya, kondisi pemandangan sepanjang koridor lokasi studi dapat dikatakan tidak menarik, pemandangan yang disediakan lokasi tidak mencirikan sebuah kawasan wisata sehingga dengan penambahan tanaman hias diharapkan dapat meningkatkan kualitas pemandangan. Atribut penyediaan tempat beristirahat untuk wisatawan akan disediakan pada segmen 4 berdampingan dengan halte.

Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 1, 2, 3, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah dan tidak ada gangguan saat berjalan. Terdapat atribut tidak ada yang menghalangi pada segmen 3 ruas A yang mana ditemukan pada eksisting, jenis gangguan yang dimaksud yaitu papan penanda atau signage yang diletakkan pada jalur pejalan kaki dan mengganggu aktivitas berjalan. Gangguan lainnya berupa PKL yang berjualan dimalam hari, PKL yang berjualan pada segmen 3 ruas yaitu penjual cindramata khas Lombok, wisatawan sendiri merasa tidak terganggu. Jenis PKL yang berjualan cinderamata seperti yang terdapat pada segmen 3 ruas A dapat menjadi salah satu daya tarik. Atribut lainnya dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan merawat agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 7, 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah tersedia halte, tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat

getaran. Untuk selanjutnya tidak diperlukan adanya penyediaan untuk atribut tersebut pada segmen 3 ruas A.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 3 ruas A tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.32 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 3 Ruas B

Kuadran I adalah kuadran prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadran ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan. Sehingga akan diarahkan penyediaan atau penambahan jika belum tersedia dan perbaikan jika tersedia. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 3, 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia peneduh, tersedia tempat

duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar.

Terdapat atribut penyediaan halte yang diberikan nilai kepentingan tinggi oleh wisatawan. Namun untuk penangannya tidak akan dilakukan penampungan halte pada segmen 3 ruas B, karena dengan keberadaan halte pada segmen 4 ruas B sudah cukup memenuhi kebutuhan. Pada segmen 3 ruas B sama halnya dengan segmen 3 ruas A, dibutuhkan penyediaan fasilitas pelengkap dan *difable* seperti tempat duduk, tempat sampah, papan informasi wisata, lampu penerangan, ramp dan tekstur ubin akan disediakan pada sepanjang jalur pejalan kaki. Disediakan pula tanaman peneduh seperti yang sudah dikemukakan pada analisis fasilitas pelengkap terkait jalur hijau bahwa segmen 3 ruas B membutuhkan penyediaan tanaman peneduh di beberapa titik agar pejalan kaki dapat terhindar dari cuaca ekstrim seperti panas dan hujan.

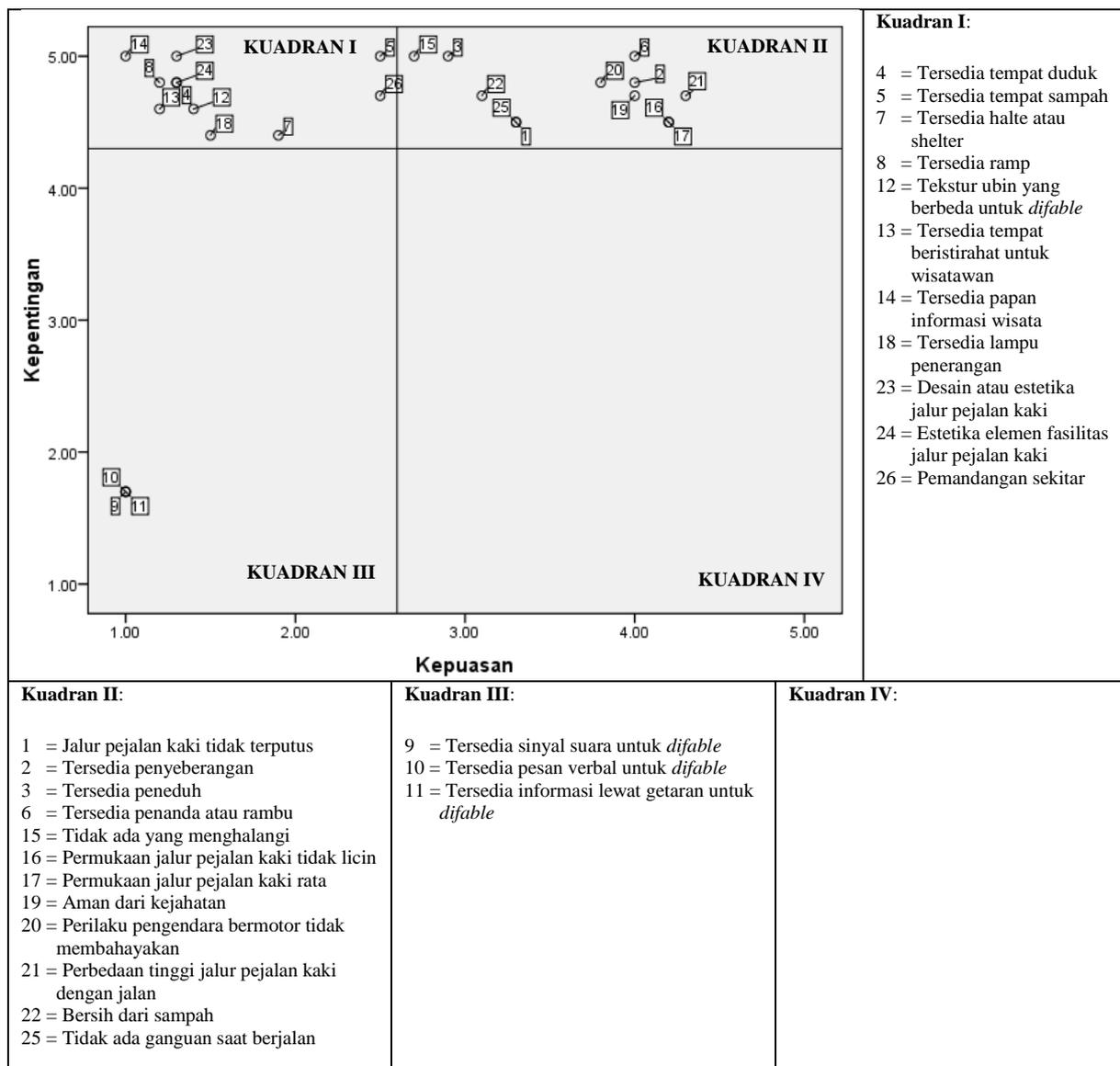
Penangan atribut lainnya seperti desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik wisatawan terhadap jalur pejalan kaki maupun kawasan dan penyediaan tanaman hias untuk meningkatkan pemandangan sekitar. Dan atribut penyediaan tempat beristirahat untuk wisatawan tidak akan diletakkan pada segmen 3 ruas B dengan pertimbangan tempat yang minim.

Kuadran II terdapat 11 atribut yang diantaranya 1, 2, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah dan tidak ada gangguan saat berjalan. Untuk atribut jalur pejalan kaki tidak terputus, yang mana pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 3 ruas B terputus. Hal ini disebabkan oleh letak bangunan yang berdekatan langsung dengan jalan. Arah selanjutnya bangunan tersebut akan digusur untuk pembuatan jalur pejalan kaki dengan lebar minimal 2 meter. Dan penanganan untuk atribut lainnya yaitu pemeliharaan dan perawatan agar kinerja tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah

tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Atribut yang masuk dalam kuadran IV dianggap tidak penting oleh wisatawan, sehingga wisatawan selaku responden memberikan nilai rendah. Untuk selanjutnya tidak diperlukan adanya penyediaan untuk atribut tersebut pada segmen 3 ruas B.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 3 ruas B tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.33 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 4 Ruas A

Kuadran I adalah kuadran prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadran ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24,

26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar. Terdapat atribut tersedia halte masuk pada kuadran I segmen 4 ruas A, yang mana diketahui halte tersedia pada segmen 4 ruas B. Sehingga penanganan pada atribut ini yaitu dengan meningkatkan kualitas halte sehingga nilai kepuasan halte menjadi tinggi.

Untuk atribut lainnya diketahui belum terdapat pada segmen 4 ruas A seperti tempat duduk dan papan informasi wisata akan disediakan di beberapa titik, lampu penerangan akan disediakan setiap 10 m, ramp dan tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable* penanganannya akan disediakan dengan mengikuti pedoman yang ada. Atribut penyediaan tempat sampah diketahui pada eksisting terdapat dua buah tempat sampah namun kondisi tempat sampah yang buruk dan belum adanya pemilihan sampah sehingga diharapkan perbaikan ataupun penyediaan tempat sampah yang baru dengan pemisahan jenis sampah. Atribut penyediaan tempat beristirahat untuk wisatawan tidak akan disediakan pada segmen 4 ruas A.

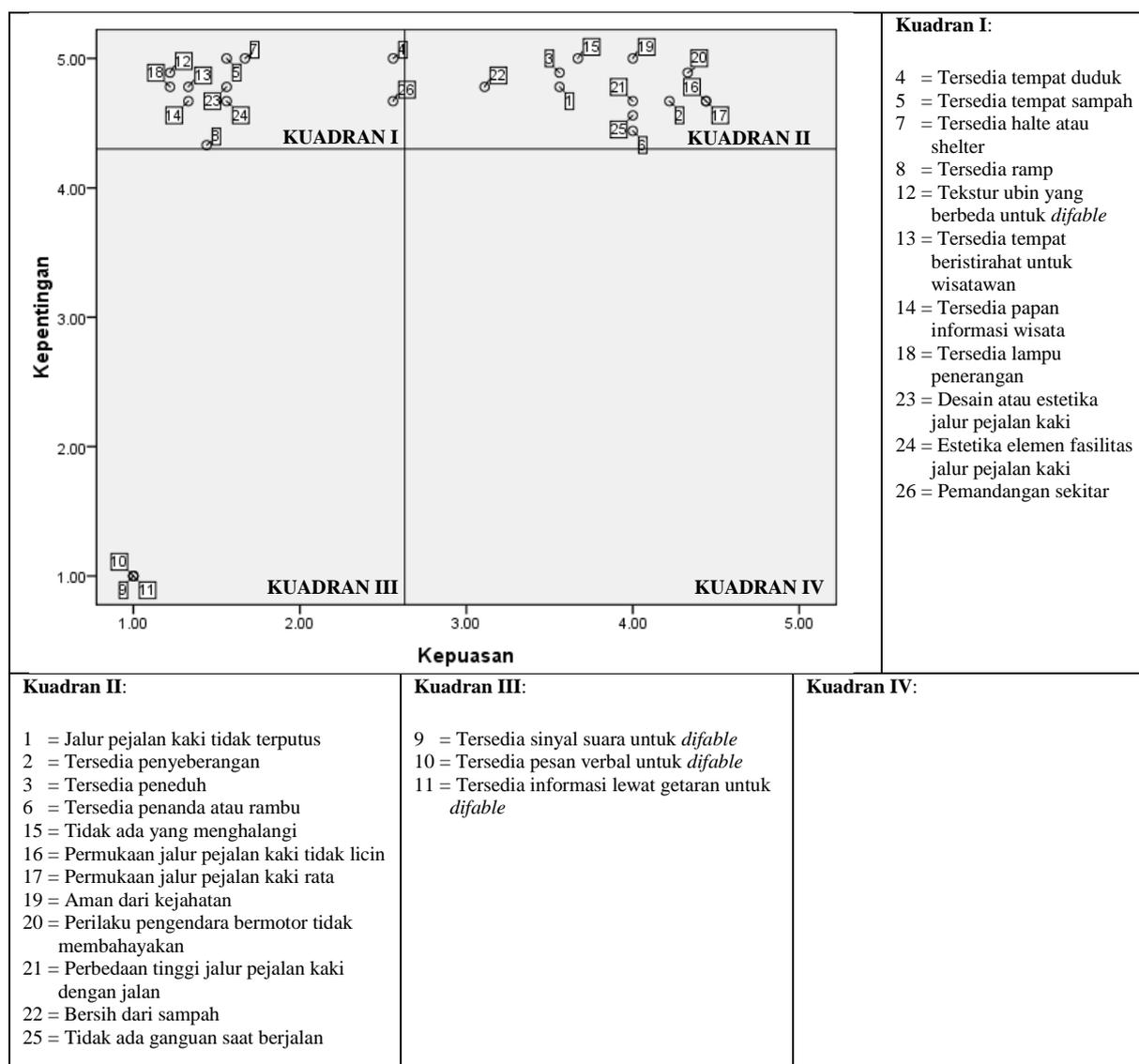
Selanjutnya penanganan atribut desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik wisatawan terhadap jalur pejalan kaki maupun kawasan. Wisatawan menilai segmen 4 ruas A tidak memiliki pemandangan yang menarik sehingga selanjutnya akan dilakukan penambahan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki untuk meningkatkan keindahan pemandangan.

Kuadran II terdapat 12 atribut yaitu 1, 2, 3, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Adapun atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah dan tidak ada gangguan saat berjalan. Terdapat atribut tersedia peneduh pada kuadran II, yang diketahui pada analisis fasilitas pelengkap bahwa pada segmen 4 ruas A dibutuhkan perawatan tanaman peneduh ataupun mengganti jenis tanaman agar dapat meneduh pejalan kaki yang melewati ruas tersebut. Penanganan atribut lainnya yaitu perawatan dan pemeliharaan, agar nilai kepuasan tidak menurun. Terdapat atribut yang menghalang pada kuadran II, wisatawan menilai sesuatu yang menghalang tidak mengganggu aktivitas berjalan karena wisatawan yang berjalan kaki memilih untuk menghindar dan menggunakan bahu jalan, hal tersebut dapat membahayakan pejalan kaki karena dengan

menggunakan bahu jalan maka akan terjadi konflik terhadap moda transportasi yang melewati jalan. Penanganan untuk masalah ini yaitu PKL yang berjualan di jalur pejalan kaki akan ditertibkan agar jalur pejalan kaki bersih dan pejalan kaki bebas berjalan tanpa ada sesuatu yang menghalang.

Kuadran III terdapat 3 atribut yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut yaitu tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Atribut yang masuk dalam kuadran III dianggap tidak penting oleh wisatawan, sehingga wisatawan selaku responden memberikan nilai rendah. Untuk selanjutnya tidak diperlukan adanya penyediaan untuk atribut tersebut pada segmen 4 ruas A

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 4 ruas A tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV. Sehingga akan lebih difokuskan untuk penanganan kuadran I maupun kuadran II.



Gambar 4.34 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 4 Ruas B

Kuadran I adalah kuadran prioritas utama, dimana atribut yang masuk dalam kuadran ini dianggap penting oleh wisatawan namun kondisi pada eksisting belum memuaskan. Sehingga akan diarahkan penyediaan atau penambahan jika belum tersedia dan perbaikan jika tersedia. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar.

Atribut halte atau shelter yang masuk kuadran I membuktikan bahwa kondisi halte pada eksisting yang buruk mengakibatkan wisatawan merasa tidak puas dengan pelayanan

halte. Halte hanya menyediakan tempat duduk tanpa adaya kanopi dan pos informasi yang kurang lengkap. Sehingga dibutuhkan perbaikan halte agar pengguna lebih nyaman untuk menunggu bus dan melengkapi informasi terkait jadwal keberangkatan maupun kedatangan bus.

Fasilitas tempat duduk, tempat sampah dan papan informasi wisata akan diletakkan di beberapa titik dan lampu penerangan akan diletakkan setiap 10 m. Fasilitas untuk *difable* seperti ramp akan diletakkan disetiap perpotongan jalur pejalan kaki dan tekstur ubin khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki sepanjang segmen. Penangan atribut lainnya yaitu desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki yang akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik jalur pejalan kaki dan penyediaan tanaman hias untuk meningkatkan kualitas pemandangan sepanjang jalur pejalan kaki.

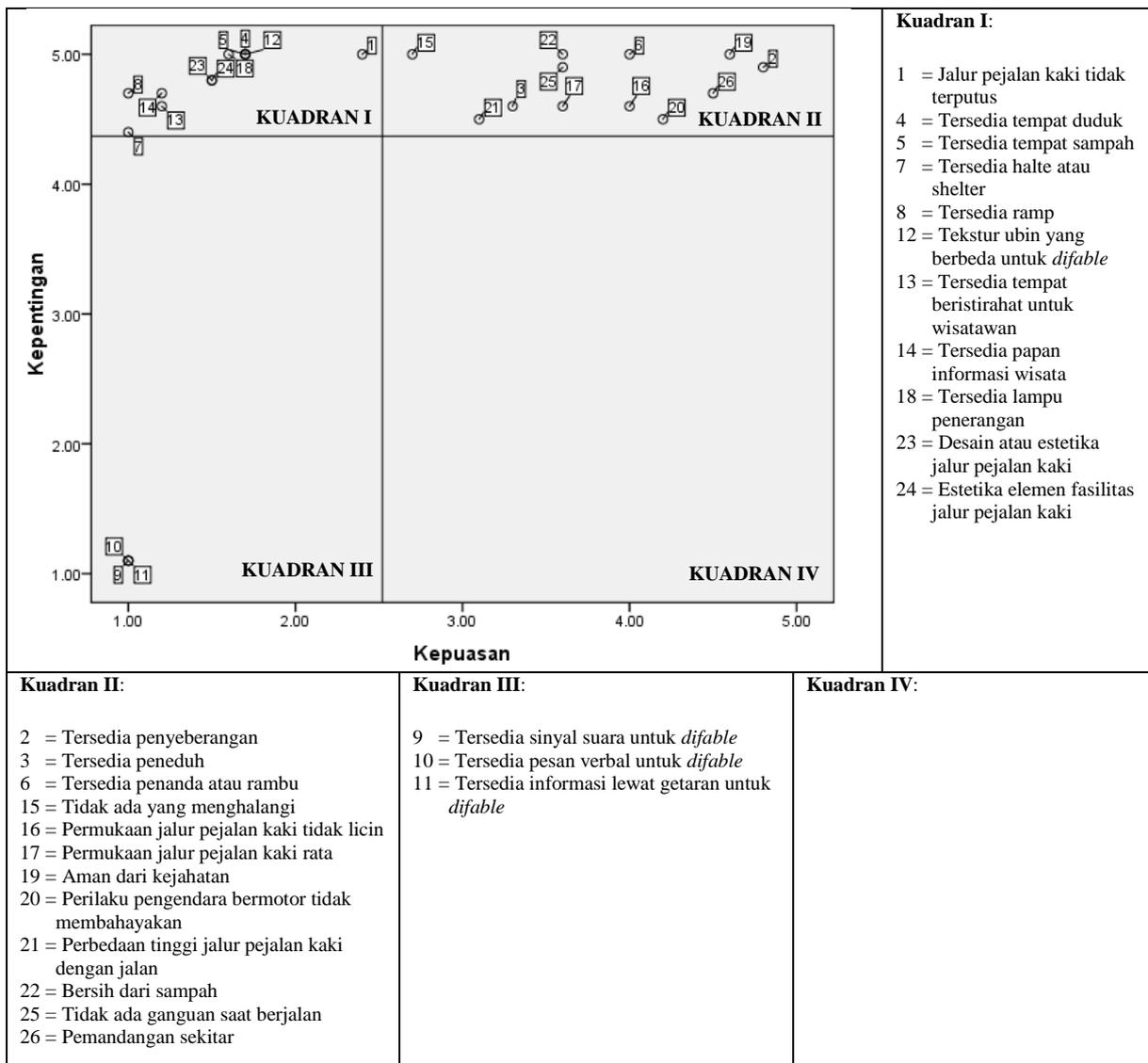
Atribut penyediaan tempat beristirahat untuk wisatawan akan disediakan pada segmen 4 ruas B. Dengan pertimbangan terdapatnya lahan kosong sehingga penyediaan tempat beristirahat khusus wisatawan akan digabung dengan halte bus. Diharapkan wisatawan yang sedang menunggu bus maupun yang baru tiba dapat beristirahat sejenak, tidak hanya wisatawan pengguna bus tapi juga wisatawan yang berjalan kaki dan melewati segmen dapat menikmati pemandangan dengan duduk di tempat yang disediakan. Adapun tempat beristirahat untuk wisatawan akan dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, air siap minum, toilet dan tempat cuci tangan. Dan diharapkan untuk setiap pengguna ikut menjaga dan merawat fasilitas yang akan disediakan.

Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 1, 2, 3, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25. Adapun atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah dan tidak ada gangguan saat berjalan. Atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan merawat agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun. Untuk atribut tidak ada yang menghalangi, yang mana diketahui terdapat sesuatu kendala berupa PKL yang terdapat pada segmen 4 ruas B. PKL berjualan pada malam hari dengan menggunakan jalur pejalan kaki untuk

meletakkan rombongan jualan sehingga mengakibatkan berkurangnya lebar efektif jalur pejalan kaki. Namun dengan keberadaan PKL wisatawan tidak merasa terganggu.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Tiga atribut tersebut termasuk fasilitas *difable*. Wisatawan merasa atribut tersebut kurang penting.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 4 ruas B tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.35 Kuadran Kepuasan dan Kepentingan Segmen 5 Ruas A

Kuadran I memiliki 9 atribut didalamnya. Atribut yang termasuk dalam kuadran I yaitu 1, 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24. Adapun atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki. Pada segmen 5 ruas A terdapat atribut jalur pejalan kaki tidak terputus pada kuadran I, diketahui pada eksisting jalur pejalan kaki di seluruh segmen terputus. Namun untuk segmen 5 ruas A jalur terputus lebih panjang dibanding segmen lain. Pada segmen 5 ruas A sudah terdapat jalur untuk pejalan kaki namun belum terdapat fisiknya sehingga terkesan terputus. Pada jalur yang terputus akan dibuatkan jalur pejalan kaki namun dibuat rata dengan jalan atau tidak dibedakan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan. Jalur pejalan kaki akan disamakan permukaannya dan diletakkan pembatas atau penghalang agar tidak terjadi konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi yang melewati jalan dan membatasi agar tidak ada kendaraan yang parkir diatas jalur pejalan kaki.

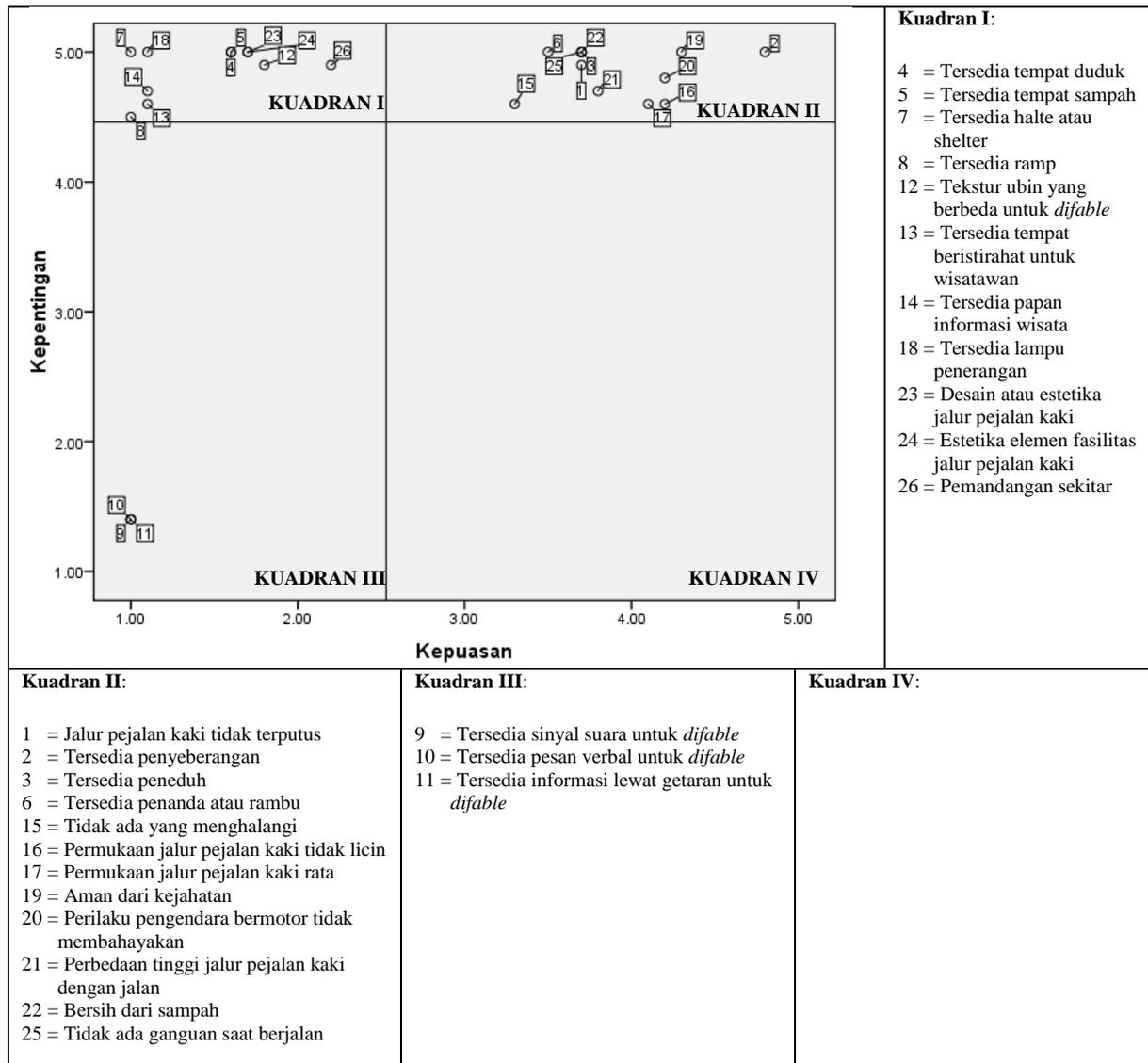
Fasilitas tempat duduk, tempat sampah dan papan informasi wisata akan diletakkan di beberapa titik dan lampu penerangan akan diletakkan setiap 10 m. Fasilitas tempat beristirahat untuk wisatawan akan diletakkan pada segmen 4 ruas B. Fasilitas untuk *difable* seperti ramp akan diletakkan disetiap perpotongan jalur pejalan kaki dan tekstur ubin khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki sepanjang segmen. Terdapat atribut tersedia halte pada kuadran I, untuk penanganan atribut tersebut tidak perlu menyediakan halte pada segmen 5 ruas A karena sudah ada pada segmen 4 ruas B. Penanganan atribut lainnya yaitu desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki yang akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik jalur pejalan kaki.

Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 2, 3, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah tidak ada gangguan saat berjalan dan pemandangan sekitar. Pada segmen 5 ruas A, wisatawan menilai pemandangan pada segmen ini membuat wisatawan senang saat berjalan. Seperti diketahui pada kondisi eksisting, terdapat pasar seni pada

segmen 5 ruas A, sehingga wisatawan yang berjalan sesekali menoleh dan memperhatikan pemandangan sekitar pasar seni. Untuk penanganan selanjutnya diharapkan pihak pasar seni dapat merawat dan mempertahankan maupun menambah atraksi kebudayaan atau seni agar dapat menarik perhatian wisatawan yang berjalan. Dan tetap akan disediakan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki agar terlihat sama dengan segmen lain. Atribut lainnya dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan merawat agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Tiga atribut tersebut termasuk fasilitas *difable*. Wisatawan merasa atribut tersebut kurang penting. Hal ini bisa dikarenakan pejalan kaki *difable* berjalan selalu didampingi, sehingga fasilitas demikian tidak begitu penting, walaupun disediakan maka jarang terpakai ataupun tidak terpakai sama sekali.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 4 ruas A tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.



Gambar 4.36 Kuadrant Kepuasan dan Kepentingan Segmen 5 Ruas B

Kuadrant I memiliki 11 atribut didalamnya. Atribut yang termasuk dalam kuadrant I yaitu 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 18, 23, 24, 26. Adapun atribut tersebut adalah tersedia tempat duduk, tersedia tempat sampah, tersedia halte, tersedia ramp, tekstur ubin untuk pejalan kaki *difable*, tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan, tersedia papan informasi wisata, tersedia lampu penerangan, desain jalur pejalan kaki, estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki dan pemandangan sekitar.

Fasilitas tempat duduk tidak akan disediakan pada segmen 5 ruas B dikarenakan kondisi jalur yang merupakan tikungan dan jumlah pejalan kaki yang melewati jalur terbilang rendah, tempat sampah dan papan informasi wisata akan diletakkan di beberapa titik dan lampu penerangan akan diletakkan setiap 10 m. Fasilitas tempat beristirahat untuk wisatawan akan diletakkan pada segmen 4 ruas B. Fasilitas untuk *difable* seperti ramp akan

diletakkan disetiap perpotongan jalur pejalan kaki dan tekstur ubin khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki sepanjang segmen.

Terdapat atribut tersedia halte pada kuadran I, untuk penanganan atribut tersebut tidak perlu menyediakan halte pada segmen 5 ruas A karena sudah ada pada segmen 4 ruas B. Penangan atribut lainnya yaitu desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki yang akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik jalur pejalan kaki dan pe

Terdapat atribut tersedia halte pada kuadran I, untuk penanganan atribut tersebut tidak perlu menyediakan halte pada segmen 5 ruas B karena sudah ada pada segmen 4 ruas B. Penangan atribut lainnya yaitu desain jalur pejalan kaki dan estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki yang akan diterapkan untuk meningkatkan daya tarik jalur pejalan kaki dan penyediaan tanaman hias untuk meningkatkan kualitas pemandangan sepanjang jalur pejalan kaki.

Kuadran II adalah kuadran pertahankan kinerja. Atribut yang masuk kedalam kuadran ini dianggap sebagai atribut penunjang bagi kepuasan wisatawan sehingga atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran II yaitu 1, 2, 3, 6, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 23, 24. Atribut tersebut adalah jalur pejalan kaki tidak terputus, tersedia penyeberangan, tersedia peneduh, tersedia penanda atau rambu, tidak ada yang menghalangi, permukaan jalur tidak licin, permukaan jalur rata, aman dari kejahatan, perilaku pengendara tidak membahayakan, perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan, bersih dari sampah, tidak ada gangguan saat berjalan dan pemandangan sekitar. Atribut tersebut dapat dipertahankan kinerjanya dengan pemeliharaan dan perawatan agar tingkat kepuasan pejalan kaki tidak menurun.

Kuadran III adalah kuadran dengan prioritas rendah. Atribut yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat kepuasan yang rendah dan dianggap tidak terlalu penting. Adapun atribut yang masuk dalam kuadran III yaitu 9, 10, 11. Atribut tersebut adalah tersedia sinyal suara, tersedia pesan verbal dan tersedia informasi lewat getaran. Tiga atribut tersebut termasuk fasilitas *difable*. Wisatawan merasa atribut tersebut kurang penting. Hal ini bisa dikarenakan pejalan kaki *difable* berjalan selalu didampingi, sehingga fasilitas demikian tidak begitu penting, walaupun disediakan maka jarang terpakai ataupun tidak terpakai sama sekali.

Kuadran IV adalah kuadran yang cenderung berlebihan. Atribut yang terletak pada kuadran ini memiliki tingkat kepuasan yang tinggi tapi tidak terlalu penting. Pada segmen 4 ruas A tidak terdapat atribut yang masuk dalam kuadran IV.

Tingkat kesesuaian jalur pejalan kaki dapat diketahui dengan membandingkan nilai rata-rata tingkat kepuasan (X) dengan nilai rata-rata tingkat kepentingan (Y). Hasil perbandingan nilai tingkat kepuasan dengan tingkat kepentingan dapat diinterpretasikan dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a. $\frac{X}{Y} < 1$, tingkat kepuasan lebih rendah dari tingkat kepentingan yang menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pejalan kaki belum optimal
- b. $\frac{X}{Y} = 1$, tingkat kepuasan sama dengan tingkat kepentingan
- c. $\frac{X}{Y} > 1$, tingkat kepuasan lebih tinggi dari tingkat kepentingan yang menunjukkan bahwa kepuasan pejalan kaki sudah optimal

Dari hasil analisis didapatkan nilai kesesuaian tiap ruas pada tiap segmen **Tabel 4.19** terdapat atribut fasilitas difable yang memiliki nilai kesesuaian 100% yaitu terdapatnya sinyal suara, pesan verbal dan informasi lewat getaran pada segmen 2 ruas A dan segmen 4 ruas B. Hal tersebut dikarenakan nilai kepuasan dan kepentingannya sama. Wisatawan menganggap tidak puas dengan atribut tersebut karena tidak disediakan pada jalur pejalan kaki lokasi studi dan wisatawan juga menilai atribut tersebut tidak terlalu penting jika diterapkan pada jalur pejalan kaki di lokasi studi. Selebihnya masih banyak nilai yang dibawah 90% yang mengartikan bahwa tingkat kepuasan pengguna jalur pejalan kaki belum optimal. Tingkat kepuasan pengguna yang belum optimal membutuhkan peningkatan dan perbaikan fasilitas jalur pejalan kaki sehingga kepuasan pengguna dapat dioptimalkan. Perbaikan dan peningkatan jalur pejalan kaki dapat dilakukan berdasarkan hasil analisis IPA yang membagi masing-masing atribut dalam 4 kuadran dengan arahan yang berbeda untuk masing-masing kuadran.

Tabel 4.19 Rata-rata Tingkat Kesesuaian

| Atribut | Kesesuaian | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|--|
| | Seg 1 | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | |
| Jalur pejalan kaki tidak teputus | 30% | 81% | 83% | 98% | 93% | 73% | 74% | 48% | 76% | |
| Terdapat penyeberangan | 93% | 93% | 96% | 91% | 90% | 83% | 90% | 98% | 96% | |
| Tersedia peneduh | 91% | 49% | 56% | 56% | 47% | 58% | 73% | 72% | 74% | |
| Tersedia tempat duduk | 27% | 32% | 27% | 36% | 23% | 27% | 51% | 34% | 32% | |
| Tersedia tempat sampah | 22% | 29% | 21% | 26% | 24% | 50% | 31% | 34% | 32% | |
| Tersedia penanda atau rambu | 31% | 86% | 85% | 83% | 82% | 80% | 90% | 80% | 70% | |
| Tersedia halte/shelter | 75% | 27% | 26% | 24% | 20% | 43% | 33% | 23% | 20% | |
| Tersedia ramp | 25% | 42% | 55% | 47% | 33% | 25% | 33% | 21% | 22% | |
| Tersedia sinyal suara untuk difable | 90% | 100% | 88% | 83% | 69% | 59% | 100% | 91% | 71% | |

| Atribut | Kesesuaian | | | | | | | | |
|---|------------|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|
| | Seg 1 | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B |
| Tersedia pesan verbal untuk <i>difable</i> | 90% | 100% | 88% | 83% | 69% | 59% | 100% | 91% | 71% |
| Tersedia informasi lewat getaran untuk <i>difable</i> | 90% | 100% | 88% | 83% | 69% | 59% | 100% | 91% | 71% |
| Tekstur ubin yang berbeda untuk <i>difable</i> | 82% | 21% | 20% | 26% | 38% | 30% | 25% | 34% | 37% |
| Tersedia tempat beristirahat untuk wisatawan | 24% | 28% | 29% | 26% | 29% | 26% | 28% | 26% | 24% |
| Tersedia papan informasi wisata | 24% | 23% | 21% | 24% | 20% | 20% | 29% | 26% | 23% |
| Tidak ada sesuatu yang menghalang | 76% | 63% | 45% | 56% | 67% | 54% | 73% | 54% | 72% |
| Permukaan jalur pejalan kaki tidak licin | 38% | 89% | 94% | 93% | 84% | 93% | 95% | 87% | 91% |
| Permukaan jalur pejalan kaki rata | 38% | 91% | 90% | 93% | 90% | 93% | 95% | 78% | 89% |
| Tersedia lampu penerangan | 29% | 37% | 36% | 38% | 32% | 34% | 26% | 32% | 22% |
| Aman dari kejahatan | 91% | 91% | 84% | 84% | 88% | 85% | 80% | 92% | 86% |
| Perilaku pengendara bermotor tidak membahayakan | 62% | 83% | 85% | 79% | 78% | 79% | 89% | 93% | 88% |
| Perbedaan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan | 29% | 83% | 86% | 74% | 83% | 91% | 86% | 69% | 81% |
| Bersih dari sampah | 67% | 64% | 74% | 70% | 79% | 70% | 65% | 72% | 74% |
| Desain atau estetika jalur pejalan kaki | 33% | 29% | 34% | 33% | 31% | 26% | 33% | 31% | 34% |
| Estetika elemen fasilitas jalur pejalan kaki | 33% | 28% | 34% | 33% | 31% | 27% | 33% | 31% | 34% |
| Tidak ada gangguan saat berjalan | 56% | 73% | 60% | 73% | 86% | 73% | 88% | 73% | 74% |
| Pemandangan sekitar | 84% | 50% | 50% | 46% | 50% | 49% | 55% | 96% | 45% |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.7 Perbandingan Hasil Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki, Indeks *Walkability* dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)

Perbandingan ketiga hasil analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, indeks *walkability* dan tingkat kepuasan berdasarkan persepsi wisatawan untuk mengetahui tindakan apa yang akan dilakukan untuk tiap variabel dan atau atribut dari hasil masing-masing analisis. Dari hasil perbandingan diketahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki diseluruh segmen yaitu A, nilai indeks *walkability* berkisar antara 42,2 – 46,1 yang berarti sangat *walkable* dan surga pejalan kaki dan tingkat kepuasan jalur pejalan kaki menurut persepsi wisatawan berkisar antara 2,00 – 2,53 yang berarti tidak puas.

Tabel 4.20 Perbandingan Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki, Indeks *Walkability* dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)

| Analisis | Rata-rata Nilai | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----------------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|
| | Seg 1 | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B |
| Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Indeks <i>walkability</i> | 44,4 | 43,7 | 44,9 | 43,4 | 46,1 | 42,8 | 44,5 | 42,4 | 44,4 |

| Analisis | Rata-rata Nilai | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|--|
| | Seg 1 | Seg 2 | | Seg 3 | | Seg 4 | | Seg 5 | | |
| | AB | A | B | A | B | A | B | A | B | |
| Persepsi wisatawan (tingkat kepuasan) | 2,00 | 2,51 | 2,50 | 2,50 | 2,48 | 2,46 | 2,63 | 2,52 | 2,53 | |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tingkat pelayanan jalur pejalan pada segmen 2 sampai segmen 5 yaitu A menjelaskan bahwa pejalan kaki yang melewati koridor bebas bergerak dan berjalan memakai ruang pejalan kaki tanpa harus khawatir akan bersinggungan dengan pejalan kaki lainnya dan pejalan kaki bebas mengatur kecepatan berjalan. Seperti yang telah disampaikan pada analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, hasil tingkat pelayanan A bukan merupakan kondisi ideal, karena lokasi studi termasuk kawasan pariwisata sehingga diharapkan banyak wisatawan yang berjalan dan menikmati kawasan. Namun hasil perhitungan yang didapat pejalan kaki sangat rendah.

Rata-rata nilai indeks *walkability* berkisar antara 42,2 – 46,1 yang berarti sangat *walkable* dan surga pejalan kaki. Menurut CAI tingkat *walkable* suatu kawasan lebih dominan dipengaruhi oleh keamanan kawasan tersebut. Sehingga didapatkan bahwa koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi memiliki lingkungan yang aman untuk berjalan kaki. Namun untuk variabel lain seperti kenyamanan dan daya tarik, koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi masih memiliki nilai yang rendah.

Kemudian tingkat kepuasan yang rendah dikarenakan fasilitas pendukung dan fasilitas *difable* yang belum tersedia. Seperti yang telah dijabarkan pada kedua analisis bahwa fasilitas pendukung seperti tempat duduk, tempat sampah dan penerangan belum tersedia dan kondisi halte yang buruk. Sehingga variabel fasilitas pendukung mendapat nilai yang rendah. Serta fasilitas untuk wisatawan yang belum tersedia seperti papan informasi wiata yang berisikan peta daerah lengkap dengan obyek wisata, jarak menuju obyek wisata dan informasi lainnya yang berkaitan dengan wisata.

Ditemukan fenomena dimana menurut hasil analisis tingkat pelayanan dan indeks *walkability* jalur pejalan kaki sudah dianggap *walkable* namun menurut persepsi wisatawan jalur pejalan kaki tidak memuaskan. Hal tersebut mengartikan bahwa jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata tidak harus memiliki jalur yang lebar agar tingkat pelayanannya tinggi ataupun *walkable* namun jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata dimana penggunanya didominasi oleh wisatawan menginginkan jalur pejalan kaki yang nyaman dan menarik. Dimana pejalan kaki merasa tertarik oleh fasilitas maupun pemandangan sekitar. Sehingga arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki tidak hanya *walkable* tapi juga dapat memuaskan pejalan kaki baik masyarakat sekitar maupun wisatawan.

Perbandingan hasil analisis antara tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, indeks *walkability* dan tingkat kepuasan berdasarkan persepsi wisatawan akan menjadi dasar arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki koridor Jalan Raya Senggigi. Dari hasil perbandingan analisis ditemukan variabel yang bertumpukan atau overlapping, variabel yang bertumpukan kemudian dimasukkan dalam masing-masing tindakan dan dijadikan rencana atau arahan diselanjutnya selain itu ada beberapa variabel yang tidak bertumpukan namun penting untuk dilakukan arahan. Tindakan dibagi menjadi 3 langkah yaitu penyediaan, perbaikan dan perawatan, variabel yang masuk dalam masing-masing tindakan dipengaruhi oleh nilai variabel, prioritas kepentingan, kesamaan dengan analisis lainnya dan menurut kondisi eksisting.

Tabel 4.21 Perbandingan Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki, Indeks *Walkability* dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | |
|----------|------|--|--|--|--|---|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan |
| Segmen 1 | AB | Belum tersedia jalur pejalan kaki, pejalan kaki berjalan menggunakan bahu jalan dengan lebar efektif 0,5 m. Adanya permintaan atau kebutuhan pejalan kaki akan tersedianya jalur pejalan kaki. | Skor <i>walkability</i> 44,4 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Segmen 1 dianggap aman dari kejahatan sehingga pejalan kaki merasa aman melewati segmen 1. Namun pada segmen 1 ditemui konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain karena belum tersedianya jalur pejalan kaki, selain itu segmen 1 belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung jalur pejalan kaki maupun fasilitas pengguna difable. Dan terdapat beberapa sampah yang menurunkan kualitas lingkungan namun tidak menghalangi pejalan kaki. | 44,4 Nilai rata-rata kepuasan 2,00. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 1 ruas A dan B. Variabel yang dianggap puas oleh wisatawan yaitu keamanan dari kejahatan Selain itu wisatawan dapat berjalan tanpa merasa panas karena adanya pohon peneduh dan merasa senang dengan pemandangan sekitar.. Namun jalur pejalan kaki dianggap tidak puas oleh wisatawan karena belum tersedia jalur pejalan kaki dan fasilitas jalur pejalan kaki tidak lengkap. Selain itu wisatawan merasa kurang aman pada malam hari, karena jalur pejalan kaki belum disediakan lampu penerangan untuk pejalan kaki. Ada pula beberapa fasilitas khusus wisatawan yang belum tersedia seperti informasi wisata. Dan wisatawan merasa kurang tertarik | <ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalur pejalan kaki • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|----------|------|--|--|--|---|---|---|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | | | dengan jalur pejalan kaki segmen 1 ruas A dan B | | | |
| Segmen 2 | A | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Jalur pejalan kaki memiliki lebar 2,3 m dan lebar efektif yang dapat dilewati 1,5 – 1,8 m karena peletakan penanda dan rambu yang mengurangi lebar jalur pejalan kaki. | Skor <i>walkability</i> 43,7 yang berarti sangat <i>walkbale</i> . Segmen 2 ruas A dirasa aman untuk berjalan kaki karena minim konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi lain dan aman dari kejahatan. Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman namun beberapa pengendara kadang memberikan kesempatan untuk menyeberang. Adapula masih ditemukan sampah dan terdapat kendala atau hal-hal yang menghalang membuat pejalan kaki sedikit tidak nyaman seperti penanda rambu maupun reklame perdagangan dan jasa sepanjang ruas A. | Nilai rata-rata kepuasan 2,51. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 2 ruas A Wisatawan hanya merasa puas pada keamanan lingkungan dari kejahatan, selain itu permukaan jalur pejalan kaki yang dianggap tidak licin dan rata. Namun wisatawan masih merasa tidak puas dengan kurangnya peneduh berupa pohon dan fasilitas jalur pejalan kaki kurang lengkap baik fasilitas untuk wisatawan dan pengguna difable. Wisatawan merasa kurang puas dengan pemandangan sekitar, masih terdapat sampah dan wisatawan kurang tertarik dengan desain jalur pejalan kaki pada segmen 2 ruas A. | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan |
| | B | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Dengan lebar 2,15 | Skor <i>walkability</i> 44,9 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Segmen 2 ruas B memiliki konflik yang minim antara jalur | Nilai rata-rata kepuasan 2,50. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 2 ruas B. Hal yang dianggap puas oleh wisatawan yaitu | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika dan fasilitas dan jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|----------|------|---|--|---|--|---|---|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | m. Adanya PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk berjualan sehingga lebar efektif yang dapat dilewati 0,5 – 1 m. | pejalan kaki dengan moda transportasi lain dan alur pejalan kaki aman dari kejahatan. Namun fasilitas jalur pejalan kaki belum lengkap tersedia, terdapat sampah dan terdapat hal-hal yang menghalangi seperti penanda yang diletakkan pada jalur pejalan kaki dan mengurangi lebar efektif dan terdapat PKL yang berjualan dengan menggunakan jalur pejalan kaki segmen 2 ruas B. | jalur pejalan kaki yang aman dari kejahatan, wisatawan dapat menyebrang dengan aman, penyeberang dilengkapi rambu walaupun ada beberapa pengendara yang kadang mematuhi rambu dan permukaan jalur pejalan kaki rata dan tidak licin. Namun wisatawan yang melewati segmen 2 ruas B masih tidak puas karena fasilitas jalur pejalan kaki yang belum lengkap untuk wisatawan dan pengguna difable. Terdapat PKL yang dianggap wisatawan mengganggu. Adapula desain atau estetika jalur pejalan kaki dan fasilitas jalur pejalan kaki yang tidak membuat wisatawan tertarik dan wisatawan merasa kurang senang dengan pemandangan sekitar. | • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | | kawasan |
| Segmen 3 | A | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Jalur pejalan kaki memiliki lebar 2,5 | Skor <i>walkability</i> 43,4 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Segmen 3 ruas A dinilai aman untuk berjalan kaki walaupun pengendara terkadang patuh tata | Nilai rata-rata kepuasan 2,50. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 3 ruas A. Wisatawan hanya merasa puas dengan permukaan jalur pejalan kaki yang | • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki | • Perbaikan yang diperlukan yaitu penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|--------|---|---|---|--|---|---|-----------|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | m dan lebar efektif yang dapat dilewati 1,1 – 1,75 m karena peletakan penanda dan rambu yang tidak tertata. | tertib lalu lintas dan kadang memberikan kesempatan untuk menyeberang. Untuk kenyamanan segmen 3 ruas A dinilai tidak nyaman karena fasilitas jalur pejalan kaki yang tidak lengkap. | rata dan tidak licin. Namun wisatawan merasa tidak puas karena segmen 3 ruas belum dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki, fasilitas wisatawan dan fasilitas pengguna difable. Wisatawan juga merasa terganggu dengan gangguan seperti peletakan penanda baik rambu maupun reklame pribadi memiliki perdagangan dan jasa sepanjang ruas. Dan pemandangan sekitar segmen 3 ruas A dianggap tidak menarik masih terdapat sampah di beberapa titik. | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | | kawasan |
| B | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan. Kondisi jalur pejalan kaki segmen 3 ruas B terputus, jalur pejalan kaki hanya terdapat pada setengah dari panjang segmen. Jalur pejalan kaki | Skor <i>walkability</i> 46,1 yang berarti dominasi pejalan kaki. Wisatawan maupun masyarakat sekitar kebanyakan melakukan kegiatan dengan berjalan kaki. Pejalan kaki yang melewati segmen 3 ruas B dapat berjalan dengan aman dan selamat karena segmen 3 ruas B dinilai aman dari kejahatan, konflik antara jalur pejalan kaki dan moda | Nilai rata-rata kepuasan 2,48. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 3 ruas B Hal yang dianggap wisatawan puas yaitu permukaan jalur pejalan kaki yang rata dan tidak licin selain itu jalur pejalan kaki pada segmen 3 ruas B tidak memiliki banyak gangguan, sehingga wisatawan merasa bebas berjalan. Namun wisatawan | <ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalur pejalan kaki • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan yang diperlukan yaitu penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan | |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|----------|------|--|---|--|---|---|---|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | segmen 3 ruas B memiliki lebar 2,08 dengan lebar efektif yang dapat dilewati yaitu 1,3 m, mengurangnya lebar efektif jalur pejalan kaki disebabkan oleh penanda dan rambu yang peltekannya kurang tepat. | transportasi lain minim dan dapat menyeberang dengan aman walaupun pengendara terkadang memberi kesempatan untuk menyeberang. Namun segmen 3 ruas B masih belum dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki maupun pengguna difable. | merasa tidak puas dengan konektivitas segmen 3 ruas A, karena pada segmen ini jalur pejalan kaki terputus setengah dari panjang segmen. Fasilitas jalur pejalan kaki yang belum tersedia mengakibatkan wisatawan tidak nyaman melewati jalur pejalan kaki di segmen 3 ruas B. Adapula beberapa hal yang menghalangi aktivitas berjalan kaki seperti peletakan penanda yang diletakan di tengah jalur pejalan kaki dan sampah yang murunkan kualitas lingkungan. Dan jalur pejalan kaki dianggap tidak menarik. | | | |
| Segmen 4 | A | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Dengan lebar 2,03 m dan lebar efektif yang dapat dilewati 1,5 m hal tersebut dikarenakan oleh PKL yang menggunakan | Skor <i>walkability</i> 44,5 yang berarti sangat walkble. Hal tersebut dikarenakan segmen 4 ruas B aman dilewati. Namun segmen ini memiliki kekurangan pada variabel kenyamanan dan daya tarik. Dimana diketahui belum tersedianya fasilitas pendukung dan fasilitas untuk pengguna | Nilai rata-rata kepuasan 2,63. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 4 ruas B. Wisatawan hanya merasa puas dengan keamanan lingkungan sekitar segmen 4 ruas A dan jalur pejalan kaki yang memiliki perbedaan ketinggian dengan jalan. Namun wisatawan merasa tidak puas | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan yang diperlukan yaitu penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan |

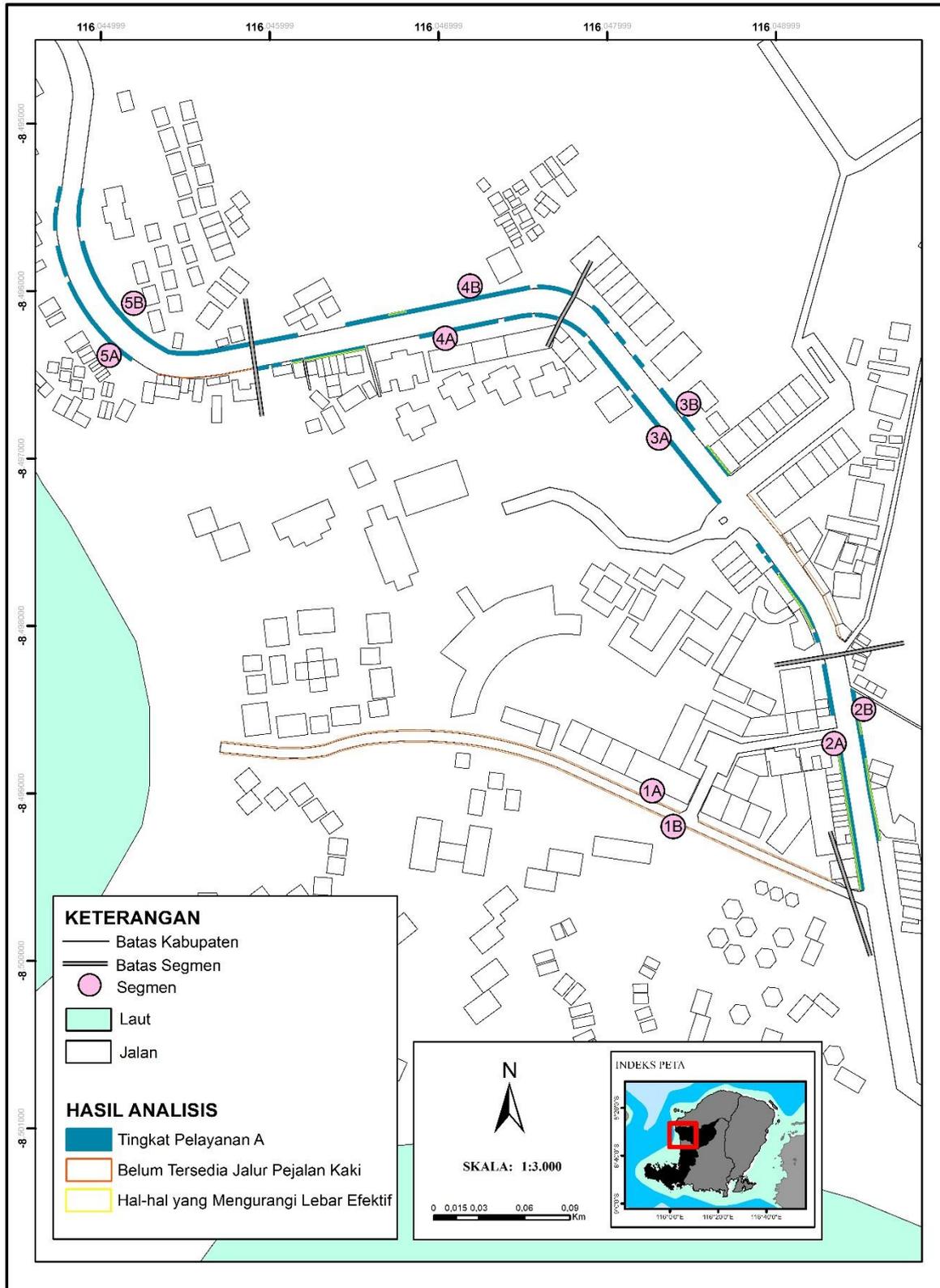
| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|--------|---|--|---|--|---|---|-----------|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | jalur pejalan kaki untuk berjualan. | difable. Selain itu masih terdapat sampah di beberapa titik dan terdapat hal-hal yang menghalangi aktivitas berjalan kaki yaitu PKL yang berjualan diatas jalur pejalan kaki. | dikarenakan fasilitas jalur pejalan kaki yang belum lengkap tersedia. Diketahui pada segmen 4 ruas B terdapat halte bus dengan kondisi yang buruk, hanya tersedia tempat duduk tanpa kanopi dan informasi jadwal keberangkatan bus yang kurang jelas. Selain itu adanya PKL yang mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Dan desain atau estetika jalur pejalan kaki yang kurang menarik. | | | |
| B | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Dengan lebar 2,03 m dan lebar efektif yang dapat dilewati 1,5 m hal tersebut dikarenakan oleh PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk berjualan. | Skor <i>walkability</i> 44,5 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Hal tersebut dikarenakan segmen 4 ruas B aman dilewati. Namun segmen ini memiliki kekurangan pada variabel kenyamanan dan daya tarik. Dimana diketahui belum tersedianya fasilitas pendukung dan fasilitas untuk pengguna difable. Selain itu masih terdapat sampah di beberapa titik dan terdapat hal-hal yang menghalangi aktivitas berjalan kaki yaitu | Nilai rata-rata kepuasan 2,63. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 4 ruas B. Hal yang dianggap puas oleh wisatawan yaitu adanya penyeberangan dilengkapi dengan rambu walupun terkadang pengendara tidak patuhi tata tertib, permukaan jalur pejalan kaki rata dan tidak licin dan lingkungan sekitar aman dari aman kejahatan. Namun wisatawan merasa tidak puas karena fasilitas jalur pejalan kaki yang belum lengkap | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan yang diperlukan yaitu penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan | |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|----------|------|---|--|--|---|---|---|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | | PKL yang berjualan diatas jalur pejalan kaki. | tersedia. Diketahui pada segmen 4 ruas B terdapat halte bus dengan kondisi yang buruk, hanya tersedia tempat duduk tanpa kanopi dan informasi jadwal keberangkatan bus yang kurang jelas. Selain itu adanya PKL yang mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Dan desain atau estetika jalur pejalan kaki yang kurang menarik. | | | |
| Segmen 5 | A | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Dengan lebar 2,05 m dan lebar efektif yang dapat dilewati 1,3 m. Berkurangnya lebar efektif dikarenakan peletakan penanda dan rambu yang kurang tepat | Skor <i>walkability</i> 42,4 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Segmen 5 ruas A dikatakan sangat <i>walkable</i> karena jalur pejalan kaki aman dilewati. Lingkungan dianggap minim kejahatan. Walaupun hasil yang didapatkan sangat <i>walkable</i> namun ada beberapa variabel yang perlu diperhatikan yaitu keselamatan dimana kondisi jalur pejalan kaki yang terputus dan tidak ada batas antara jalur pejalan kaki dengan jalan | Nilai rata-rata kepuasan 2,52. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 5 ruas A Wisatawan hanya merasa puas dengan jalur pejalan kaki yang tidak licin dan jalur yang cukup peneduhannya. Namun menurut persepsi wisatawan segmen 5 ruas A tidak nyaman karena jalur pejalan kaki yang terputus, belum lengkap tersedianya fasilitas jalur pejalan kaki. Selain itu jalur pejalan kaki tidak memiliki daya tarik karena permukaan jalur pejalan kaki bermateri beton yang terbilang | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki dan pemberian penghalang atau pembatas antara jalan dan jalur pejalan kaki • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Penertiban hal-hal yang menghalang wisatawan saat berjalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan |

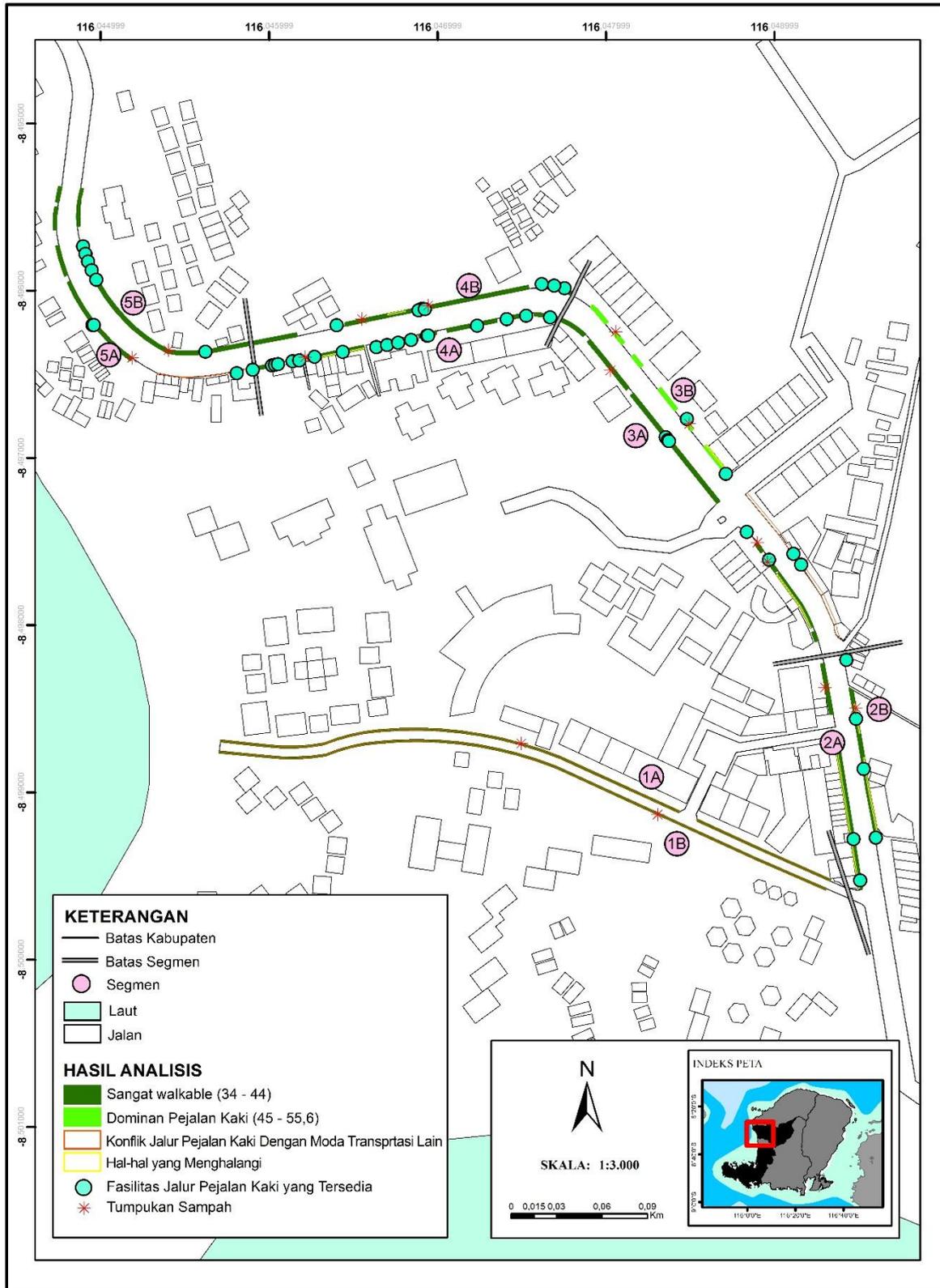
| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|--------|--|--|--|---|---|-----------|-----------|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | | sehingga adanya konflik antara jalur pejalan kaki. Selain itu kenyamanan dan daya tarik. Dimana segmen 5 ruas A belum dilengkapi dengan fasilitas jalur pejalan kaki baik untuk pejalan kaki, wisatawan dan pengguna difable. Adapula ditemukan penanda berupa rambu dan reklame perdagangan dan jasa yang diletakan sepanjang ruas dan mengurangi lebar efektif. | monoton untuk kawasan pariwisata. Namun wisatawan merasa puas dengan pemandangan sekitar, karena segmen 5 ruas A berada di depan pasar seni sehingga wisatawan yang melewati segmen 5 ruas A berjalan sambil melihat pasar seni. | | | |
| B | LOS A Pejalan kaki dapat dengan bebas mengatur kecepatan berjalan Dengan lebar 2,03 m. | Skor <i>walkability</i> 44,4 yang berarti sangat <i>walkable</i> . Segmen 5 ruas B dinilai sangat <i>walkable</i> karena aman dilewati. Konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain minim dan lingkungan sekitar jalur pejalan kaki aman dari kejahatan. Namun jalur pejalan kaki belum dilengkapi dengan fasilitas jalur pejalan kaki dan masih ada sampah di beberapa titik sehingga mengurangi kualitas lingkungan. | Nilai rata-rata kepuasan 2,53. Wisatawan tidak puas dengan jalur pejalan kaki di segmen 5 ruas B. Hal yang dianggap puas oleh wisatawan yaitu keamanan lingkungan dari kejahatan dan jalur pejalan kaki yang cukup peneduhannya. Namun wisatawan merasa tidak puas terhadap segmen 5 ruas B dikarenakan belum lengkapnya fasilitas yang tersedia baik untuk pejalan kaki, wisatawan dan pengguna difable. Wisatawan juga menilai | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki dan wisatawan • Memperindah estetika fasilitas dan jalur pejalan kaki • Penyediaan jalur hijau yang ditanami tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat fasilitas maupun jalur pejalan kaki yang sudah ada • Menjaga kebersihan jalur pejalan kaki maupun kebersihan kawasan | | |

| Segmen | Ruas | Analisis | | | Tindakan | | |
|--------|------|-------------------|---------------------------|--|------------|-----------|-----------|
| | | Tingkat Pelayanan | Indeks <i>Walkability</i> | Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan) | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
| | | | | daya tarik segmen 5 ruas B sangat rendah. | | | |

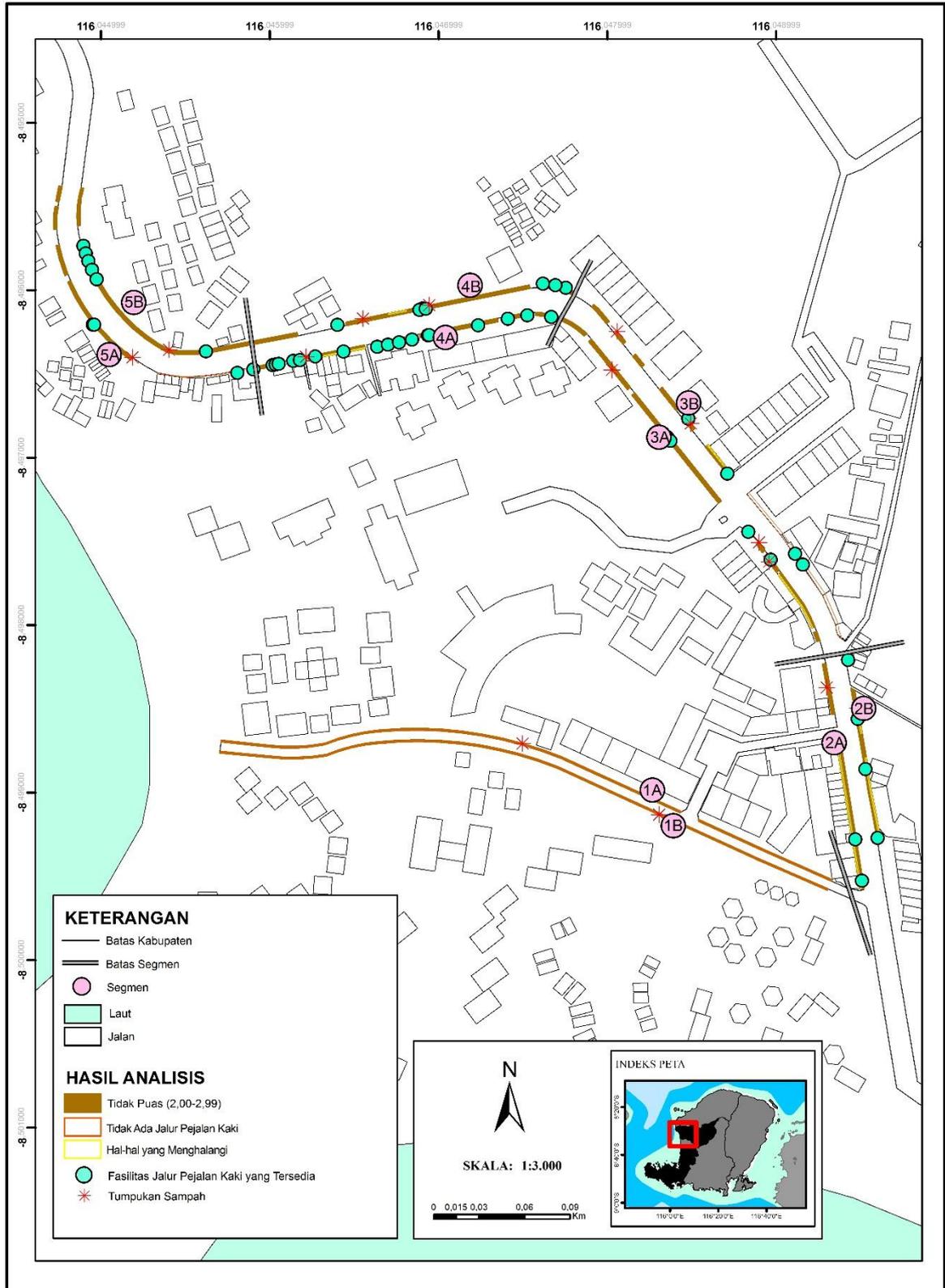
Sumber: Hasil Analisis, 2016



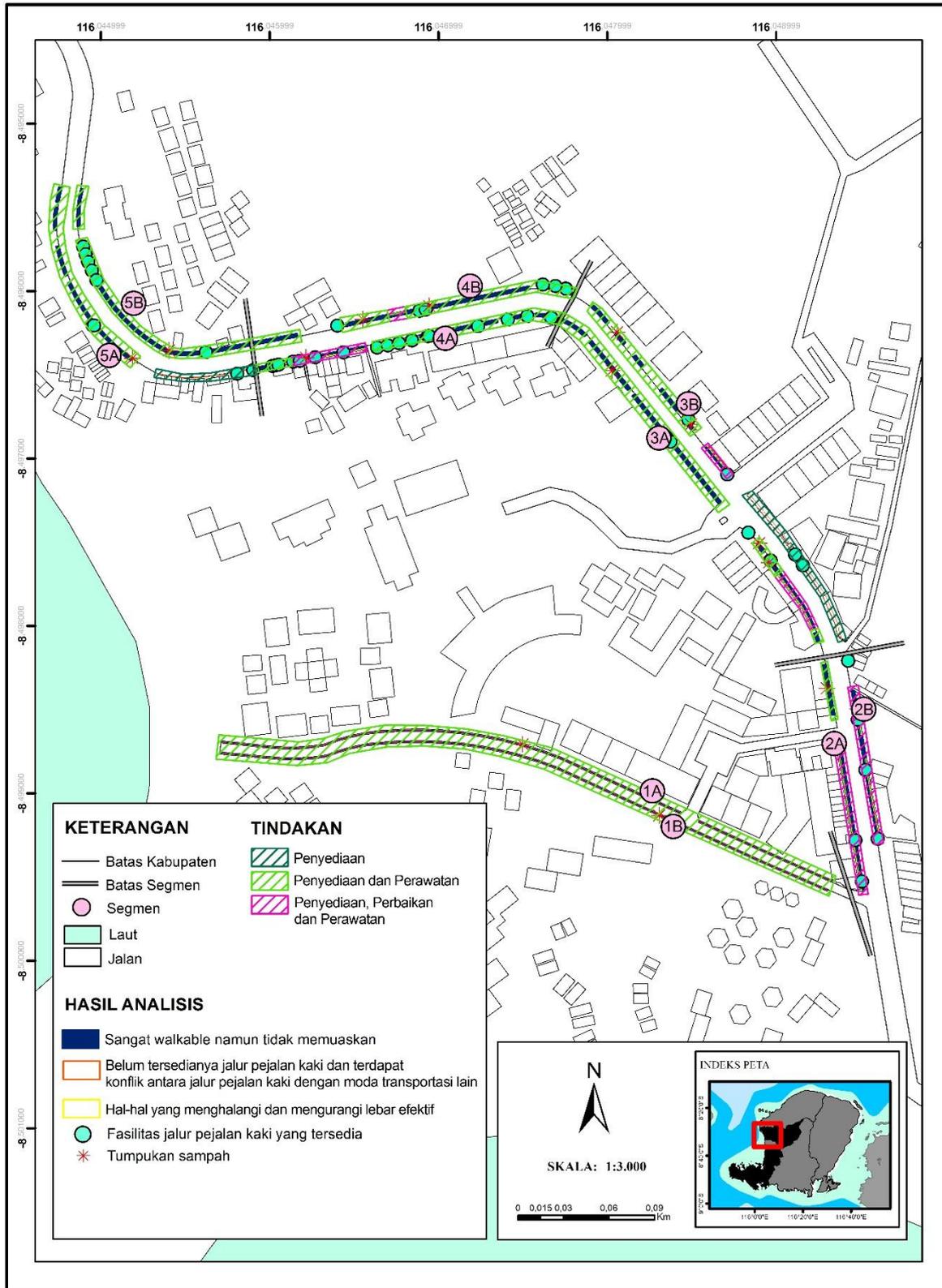
Gambar 4.37 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki



Gambar 4.38 Analisis Indeks Walkability



Gambar 4.39 Analisis Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)



Gambar 4.40 Overlay Perbandingan Anilisis Tingkat Pelayan Jalur Pejalan Kaki, Indeks Walkability dan Persepsi Wisatawan (Tingkat Kepuasan)

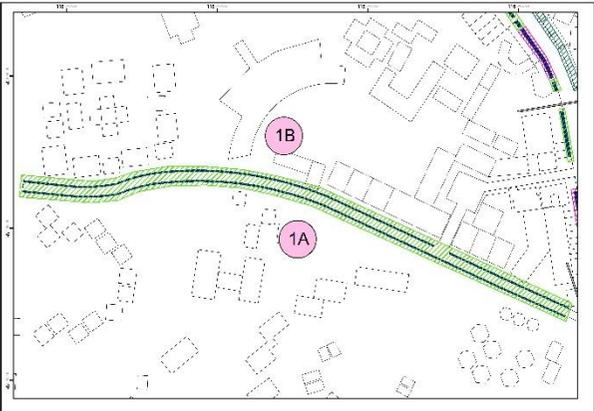
4.8 Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

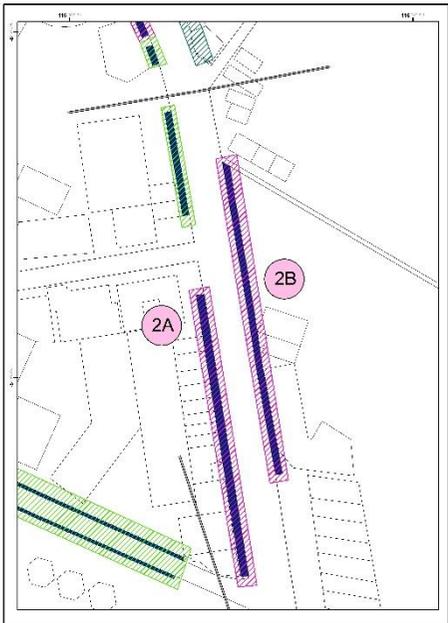
Arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki dibagi menjadi tiga yaitu penyediaan, perbaikan dan perawatan. Masing-masing arahan didasari oleh hasil perbandingan analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, indeks *walkability* dan persepsi wisatawan serta analisis fasilitas jalur pejalan kaki dan kondisi eksisting lokasi studi.

Arahan penyediaan yaitu arahan dimaksudkan untuk variabel maupun atribut yang belum tersedia, memiliki nilai yang rendah dan masuk dalam prioritas utama. Sehingga diperlukan penyediaan untuk variabel tersebut penataan jalur pejalan kaki. Arahan perbaikan dimaksudkan untuk variabel atau atribut yang menimbulkan masalah dan memiliki kondisi yang buruk sehingga perlunya tindakan perbaikan. Arahan perbaikan yang dilakukan bisa berupa pembaruan maupun penertiban. Kemudian arahan perawatan yaitu variabel atau atribut yang sudah ada dan tidak menimbulkan masalah, variabel tersebut memiliki nilai yang tinggi dan juga masuk dalam kuadran II pada analisis IPA.

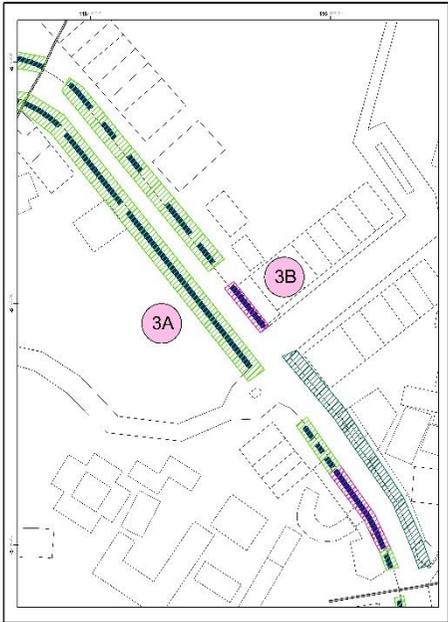
Variabel atau atribut yang akan disediakan mengikuti pedoman penataan jalur pejalan kaki yaitu Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan berdasarkan kondisi eksisting lokasi studi.

Tabel 4.22 Arahan penataan fasilitas Jalur Pejalan Kaki

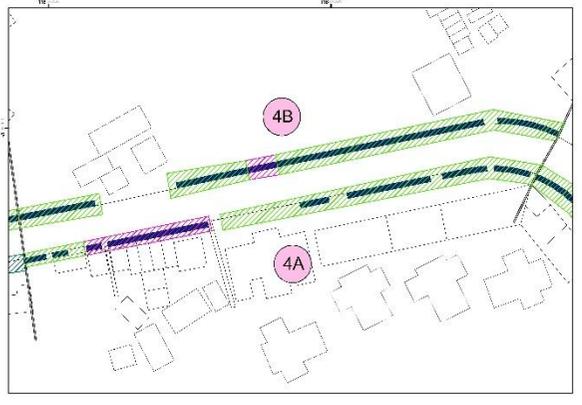
| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--|-------------|------|---|-----------|--|
|  <p>TINDAKAN</p> <ul style="list-style-type: none">  Penyediaan  Penyediaan dan Perawatan  Penyediaan, Perbaikan dan Perawatan | Segmen 1 | AB | <ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalur pejalan kaki dengan lebar minimal 1,7 m dan tinggi 0,25 m • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 80 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m • Rambu lalu lintas berupa rambu jarak menuju obyek wisata dan rambu kecepatan maksimal kendaraan • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 2,5 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Pengusulan pembuatan mural sepanjang tembok kosong yang berada pada segmen 1 agar memiliki daya tarik tersendiri | | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman peneduh dengan menjaga dan tidak merusak agar pejalan kaki terhindar dari cuaca ekstrim • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--|-------------|------|---|--|--|
|  <p>TINDAKAN</p> <ul style="list-style-type: none"> Penyediaan Penyediaan dan Perawatan Penyediaan, Perbaikan dan Perawatan | Segmen 2 | A | <ul style="list-style-type: none"> • Penambahan tanaman peneduh diletakkan diruang amenitas. Tanaman yang ditanam yaitu jenis pohon kiara payung karena tanaman tidak terlalu tinggi namun dapat meneduhi sehingga tidak menutupi bangunan. • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm diletakkan pada jalur amenitas berjumlah 3 buah diletakkan berderatan pada satu titik • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m. • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas diletakkan dibagian terluar jalur pejalan kaki agar dapat dilihat oleh pengendara dan menggunakan 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan sepanjang ruas. Penanda diletakkan dibagian dalam jalur pejalan kaki dengan memakai maksimal 50 cm dari lebar jalur pejalan kaki. Penanda yang sebelumnya diletakkan horizontal pada permukaan jalur pejalan kaki dirubah menjadi vertikal. | <ul style="list-style-type: none"> • Pemilik bangunan yang memiliki tanaman peneduh diharapkan untuk merawat tanaman • Perawatan warna penyeberangan zebra agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

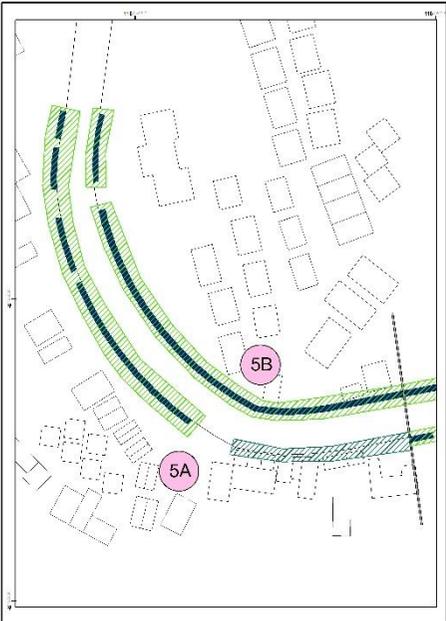
| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--------|--------|------|---|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm | | |
| | | | <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm berjumlah 3 buah diletakkan berderetan pada satu titik • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m. • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas yang diletakkan dibagian luar jalur pejala kaki dengan menggunakan maksimal 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan dengan peletakan penanda yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal • Penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di atas jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat tanaman peneduh dengan tidak merusak tanaman dan menebang ranting tanaman agar tanaman tidak mengancam keselamatan pejalan kaki maupun pengendara saat cuaca hujan angin. • Perawatan warna penyeberangan zebra yang dilakukan agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas oleh dinas terkait sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|---|----------|------|---|---|--|
|  <p data-bbox="264 976 526 1117">TINDAKAN Penyediaan Penyediaan dan Perawatan Penyediaan, Perbaikan dan Perawatan</p> | Segmen 3 | A | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm. • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm berjumlah 3 buah berderetan diletakkan pada satu titik • Tempat sampah berukuran besar (150 cm x 50 cm x 130 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm. | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas yang diletakkan dibagian luar jalur pejala kaki dengan menggunakan maksimal 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan dengan peletakan penanda yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal menggunakan maksimal 50 cm dari lebar jalur pejalan kaki dan diletakkan pada jalur amenitas bagian dalam jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Merawat tanaman peneduh dengan tidak merusak tanaman dan menebang ranting tanaman agar tanaman tidak mengancam keselamatan pejalan kaki maupun pengendara saat cuaca hujan angin. • Perawatan warna penyeberangan zebra agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--------|--------|------|--|---|--|
| | | B | <ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalur pejalan kaki dengan lebar minimal 2 m dan tinggi 0,25 m agar jalur tidak terputus • Penambahan 3 buah tanaman peneduh. Jenias tanaman yang disediakan yaitu pohon ketapang atau pohon mahoni • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm berjumlah 3 buah berderetan diletakkan pada satu titik • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas yang diletakkan dibagian luar jalur pejala kaki dengan menggunakan maksimal 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan dengan peletakan penanda yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal menggunakan maksimal 50 cm dari lebar jalur pejalan kaki dan diletakkan pada jalur amenitas bagian dalam jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman yang sudah ada dengan memastikan tanaman tidak tumbang saat cuaca ekstrim • Perawatan warna penyeberangan zebra agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--|----------|------|---|--|--|
| | | | <p>pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm. | | |
|  <p>TINDAKAN</p> <ul style="list-style-type: none">  Penyediaan  Penyediaan dan Perawatan  Penyediaan, Perbaikan dan Perawatan | Segmen 4 | A | <ul style="list-style-type: none"> • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm diletakkan berderet pada satu titik berjumlah 4 buah • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m. • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Penyediaan tanaman hias | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas yang diletakkan dibagian luar jalur pejala kaki dengan menggunakan maksimal 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan dengan peletakan penanda yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal menggunakan maksimal 50 cm dari lebar jalur pejalan kaki dan diletakkan pada jalur amenities bagian dalam jalur pejalan kaki • pedagang kaki lima yang berjualan di atas jalur pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman yang sudah ada dengan memastikan tanaman tidak tumbang saat cuaca ekstrim. Mengganti tanaman yang berjenis palem dengan pohon ketapang atau pohon mahoni agar dapat meneduhi pejalan kaki • Perawatan warna penyeberangan zebra agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--------|--------|------|--|---|--|
| | | | <p>sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm.</p> <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempat duduk berkanopi berukuran 150 cm x 150 cm x 200 cm diletakkan pada tempat pejalan kaki beristirahat. • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Pembuatan tempat beristirahat untuk pejalan kaki dengan luas maksimal 100 m² dilengkapi dengan fasilitas berupa tempat duduk, lampu penerangan dengan tinggi maksimal 8 m dan lampu taman dengan tinggi 2,5 m, toilet, tempat sampah dan air langsung minum • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata | <ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan halte Bus Damri, menyediakan tempat tunggu dengan ukuran 300 cm x 100 cm x 250 cm. Halte dilengkapi dengan tempat duduk berkanopi dan informasi keberangkatan bus • Penertiban PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk berjualan | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman yang sudah ada dengan memastikan tanaman tidak tumbang saat cuaca ekstrim. Mengganti tanaman yang berjenis palem dengan pohon ketapang atau pohon mahoni agar dapat meneduhi pejalan kaki • Perawatan warna penyeberangan zebra agar tidak pudar sehingga pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat dengan jelas • Perawatan kondisi rambu lalu lintas sehingga informasi dari rambu tersebut dapat tersampaikan kepada pengendara maupun pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|---|--|---|--|--|-----------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm. | | |
|  <p data-bbox="266 1134 383 1155">TINDAKAN</p> <ul data-bbox="266 1171 524 1270" style="list-style-type: none"> • Penyediaan • Penyediaan dan Perawatan • Penyediaan, Perbaikan dan Perawatan | <p data-bbox="819 491 909 544">Segmen 5</p> <p data-bbox="952 491 981 512">A</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalur pejalan kaki untuk jalur yang terputus namun tidak dibedakan tingginya dengan jalan. Jalur pejalan kaki akan disediakan dengan lebar 1,5 m dan diberi pembatas dengan material beton atau metal • Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm diletakkan berderet di depan pasar seni berjumlah 4 buah • Tempat sampah berukuran besar (110 cm x 50 cm x 110 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m. • Ramp ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45° • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi | <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas yang diletakkan dibagian luar jalur pejala kaki dengan menggunakan maksimal 30 cm dari lebar jalur pejalan kaki • Penataan penanda pribadi milik bangunan dengan peletakan penanda yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal menggunakan maksimal 50 cm dari lebar jalur pejalan kaki dan diletakkan pada jalur amenitas bagian dalam jalur pejalan kaki • Penertiban parkir yang menggunakan jalur pejalan kaki dengan memasang rambu dularang parkir | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman yang sudah ada dengan memastikan tanaman tidak tumbang saat cuaca ekstrim. Mengganti tanaman yang berjenis palem dengan pohon ketapang atau pohon mahoni agar dapat meneduhi pejalan kaki • Menjaga kebersihan lingkungan | |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--------|--------|------|--|-----------|---|
| | | | <p>berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m dan 2,5 untuk jalur pejalan kaki yang tidak memiliki batas ketinggian dan diletakkan tiap 10 m • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Menyediakan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm • Usulan yang diberikan pada pihak pasar seni diharapkan untuk merawat dan mempertahankan kebersihan bangunan dan menambah beberapa atraksi kebudayaan agar dapat menarik perhatian pejalan kaki yang berkunjung maupun yang melewati kawasan | | |
| | | B | <ul style="list-style-type: none"> • Tempat sampah berukuran besar (150 cm x 50 cm x 130 cm) dengan membedakan jenis sampah diletakkan tiap 60 m dan tempat sampah bentuk kecil (30 cm x 30 cm x 90 cm) diletakkan tiap 20 m • Lampu penerangan dengan tinggi 3 m • Ramp ditiap perpotongan | | <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan tanaman yang sudah ada dengan memastikan tanaman tidak tumbang saat cuaca ekstrim. Mengganti tanaman yang berjenis palem dengan pohon ketapang atau pohon mahoni agar dapat meneduhi pejalan kaki |

| Gambar | Segmen | Ruas | Penyediaan | Perbaikan | Perawatan |
|--------|--------|------|---|-----------|---|
| | | | <p>dengan sudut maksimal 45°</p> <ul style="list-style-type: none"> • Papan informasi wisata berukuran 150 cm x 30 cm x 170 cm. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata lengkap dengan jarak tempuh, lokasi wisata, fasilitas yang tersedia dan keunggulan obyek wisata • Memperindah estetika jalur pejalan kaki dengan mengubah permukaan menjadi ubin • Guiding block untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diletakkan pada permukaan jalur pejalan kaki • Penyediaan tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 30 cm. | | <ul style="list-style-type: none"> • Menjaga kebersihan lingkungan |

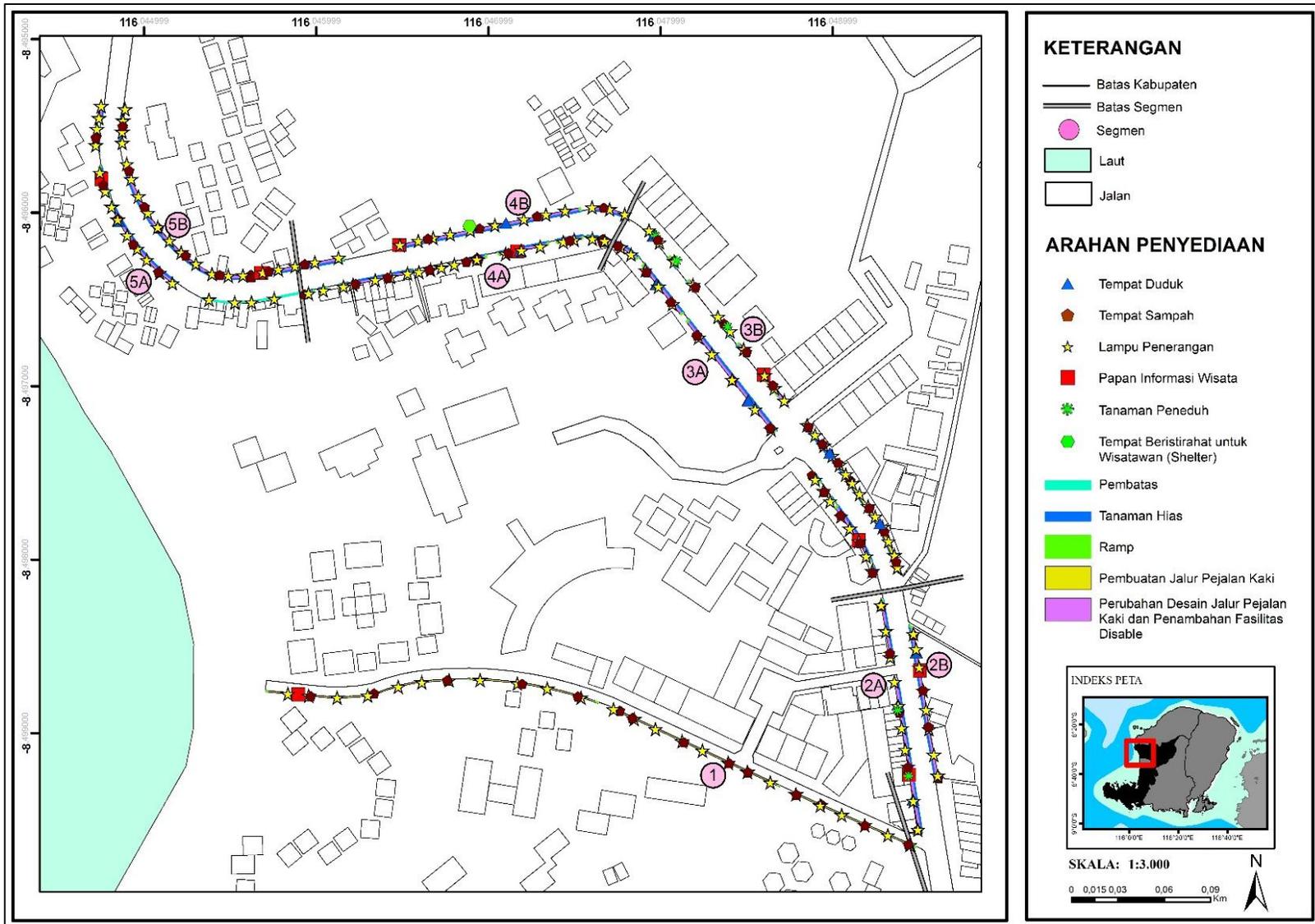
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Setelah dilakukan arahan berupa penyediaan perbaikan maupun perawatan maka akan mempengaruhi skor *walkability* jalur pejalan kaki di koridor Jalan Raya Senggigi. Diproyeksikan skor *walkability* jalur pejalan kaki yang sebelumnya 42,1 – 46,1 berarti sangat *walkable* dan surga pejalan kaki menjadi 52,4 – 55,2 yang berarti seluruh segmen didominasi oleh pejalan kaki. Maksudnya wisatawan maupun masyarakat melakukan kegiatan sehari-hari dengan berjalan kaki. Sehingga dengan dilakukannya arahan-arahan tersebut dapat meningkatkan minat wisatawan maupun masyarakat sekitar untuk berjalan kaki.

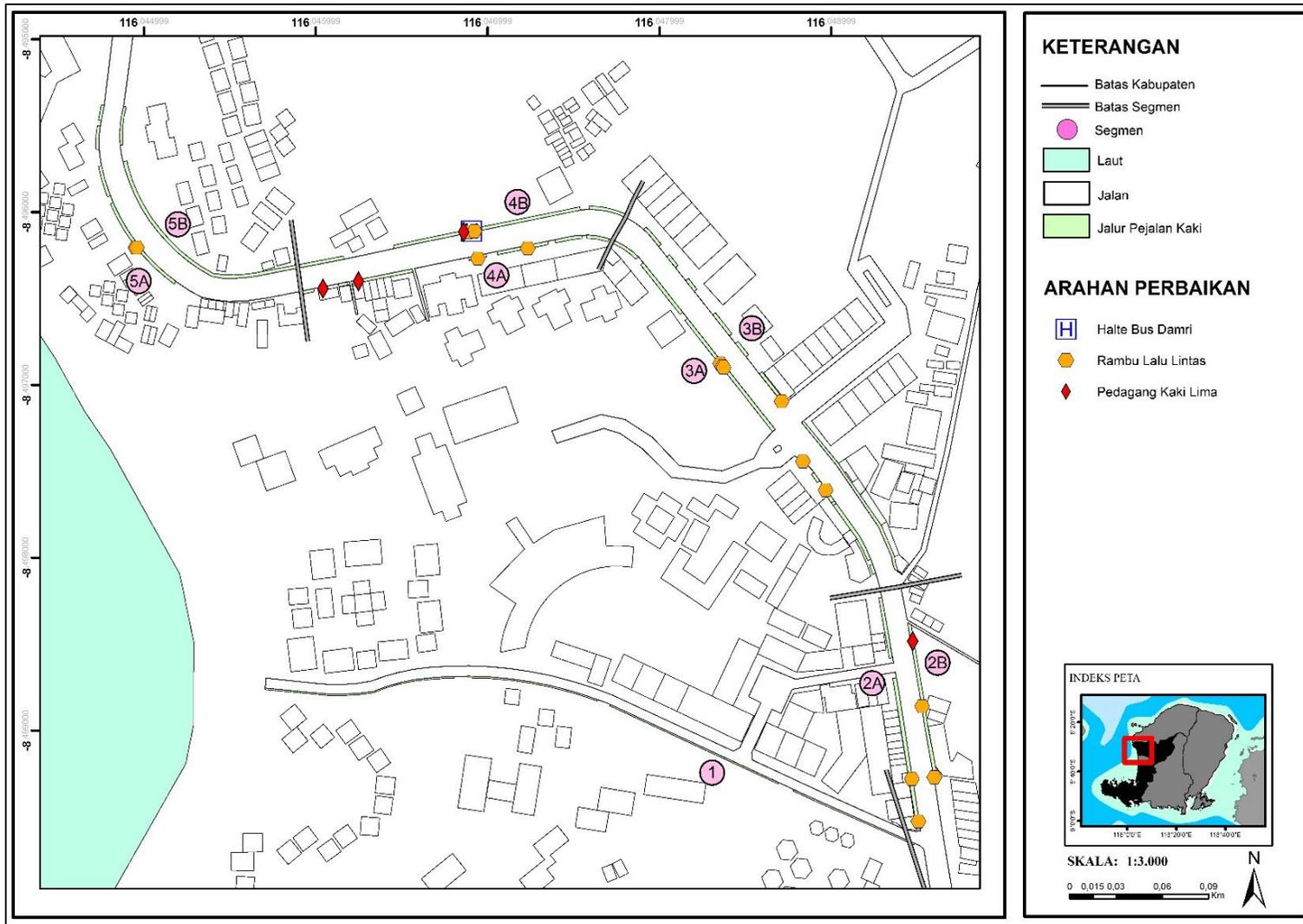
Tabel 4.23 Proyeksi Skor *Walkability*

| Variabel | Skor | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Seg 1AB | Seg 2A | Seg 2B | Seg 3A | Seg 3B | Seg 4A | Seg 4B | Seg 5A | Seg 5B |
| Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain | 75 | 69 | 70,7 | 67,5 | 73,3 | 72 | 71,7 | 63 | 70,5 |
| Keamanan dari kejahatan | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 |
| Perilaku pengendara motor | 50 | 46 | 45,7 | 42 | 44,4 | 43 | 43,3 | 45 | 45 |
| Keamanan penyeberangan | 46,7 | 41,33 | 43,6 | 43 | 47,8 | 42 | 47,8 | 44 | 45 |
| Ketersediaan penyeberangan | 25 | 20 | 19,6 | 20 | 19,4 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Amenities (fasilitas pendukung) | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Infrastruktur penunjang kelompok <i>difable</i> | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Pemeliharaan dan kebersihan | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Hal-hal yang menghalang | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Skor <i>Walkability</i> | 55,2 | 52,9 | 53,3 | 52,5 | 53,9 | 53,0 | 53,6 | 52,4 | 53,4 |

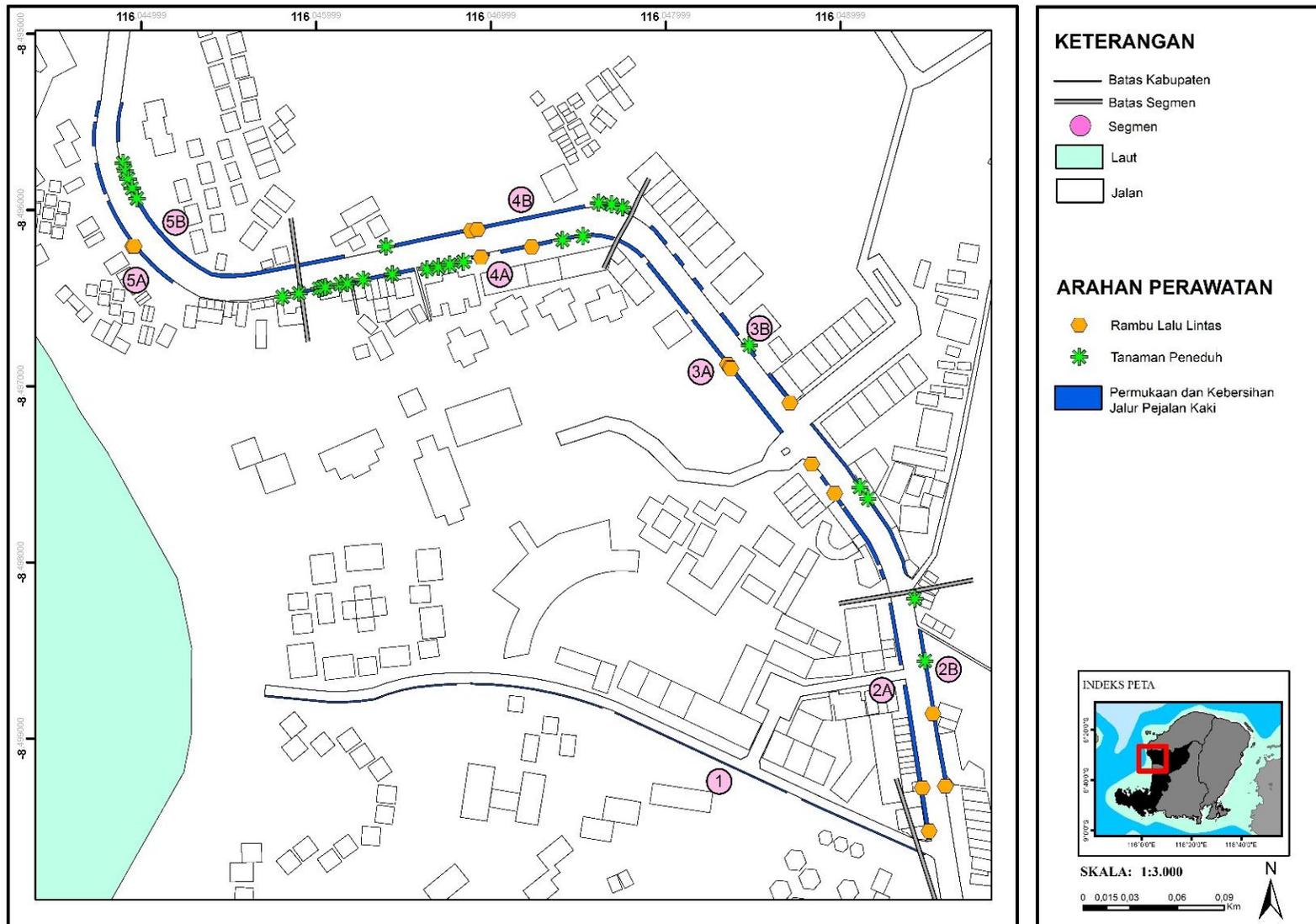
Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.41 Arahan Penyediaan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki



Gambar 4.42 Arahkan Perbaikan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki

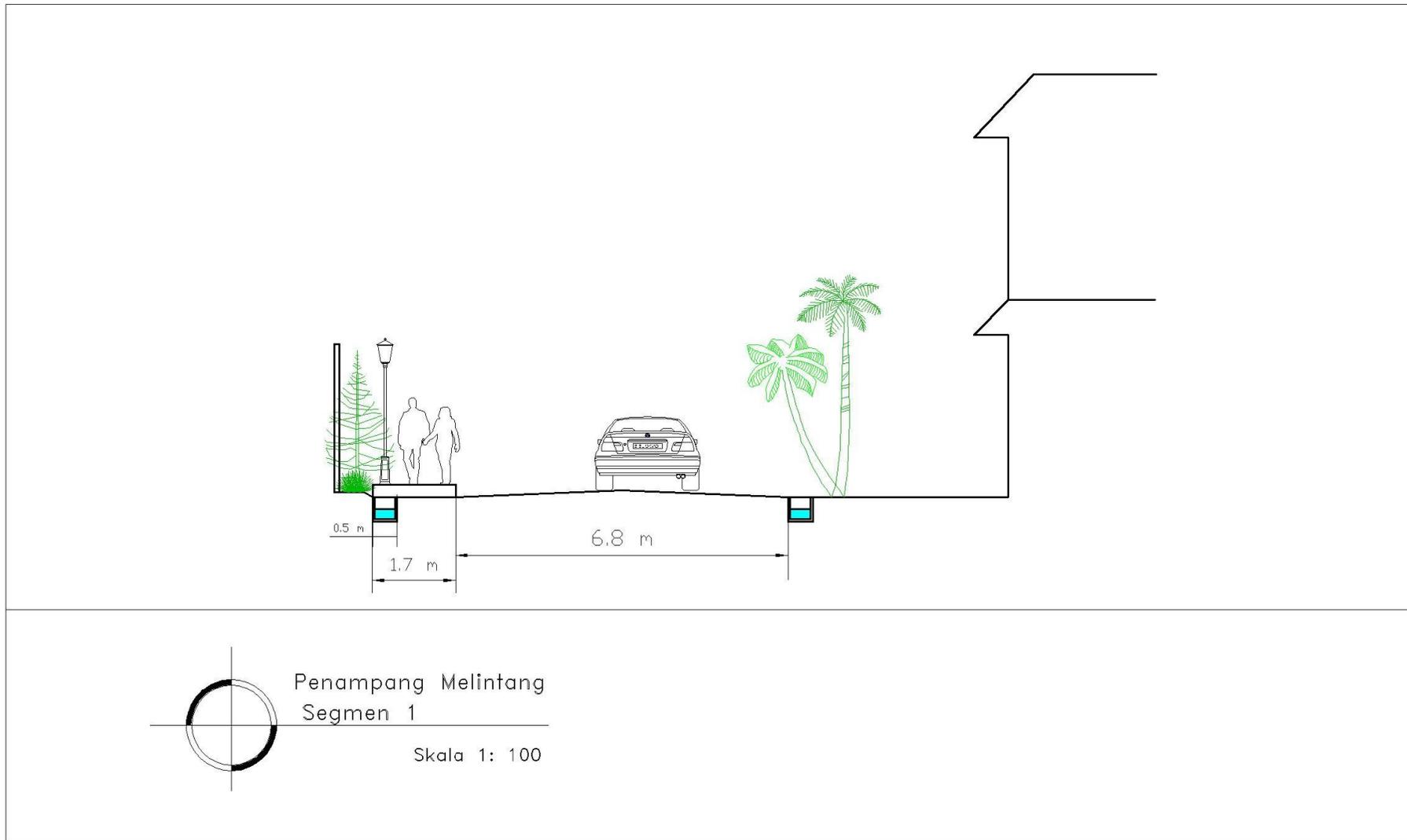


Gambar 4.43 Arahkan Perawatan Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki

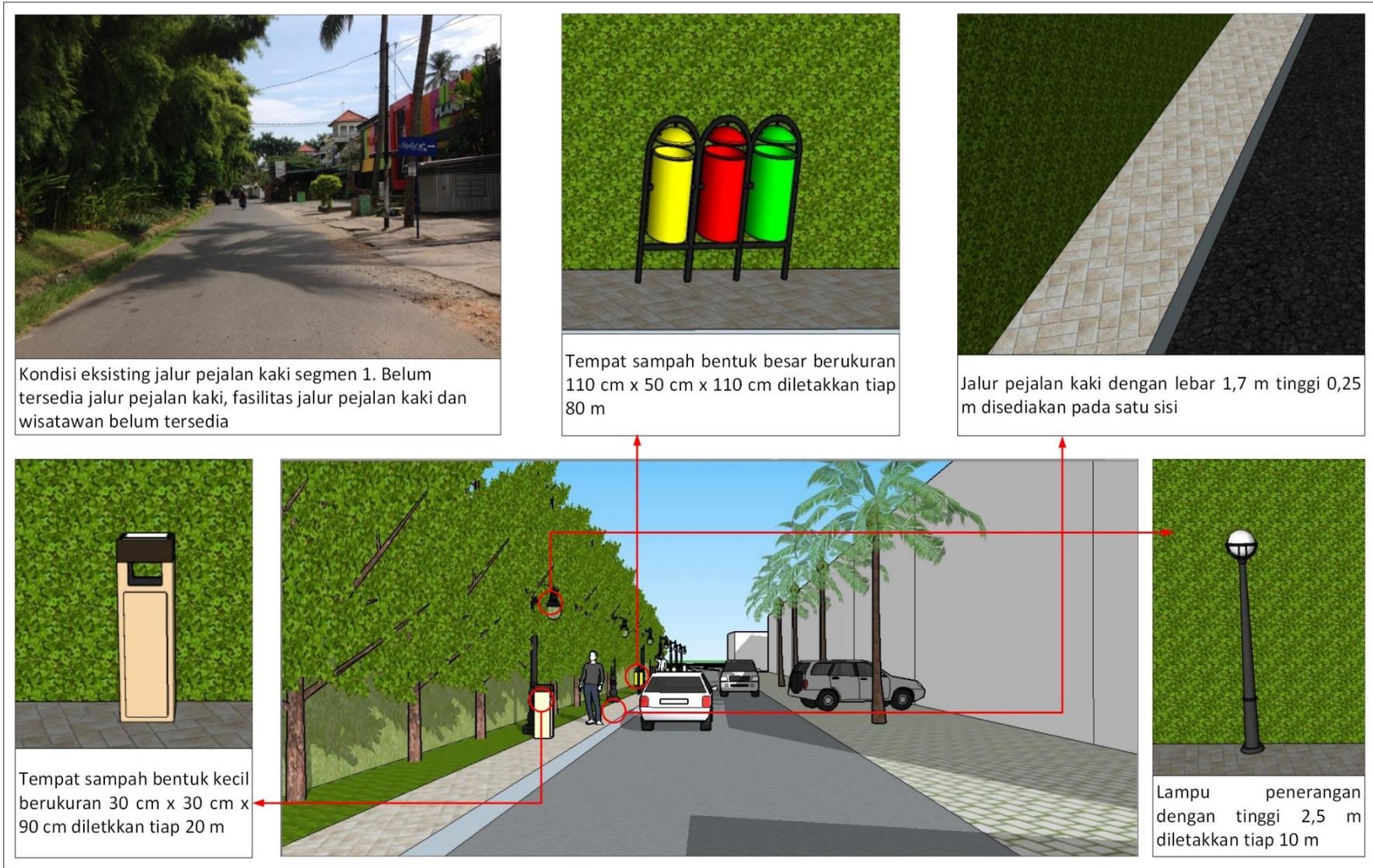
A. Segmen 1

Arahan pada segmen 1 sebagai berikut

1. Pembuatan jalur pejalan kaki pada ruas B dengan lebar 1,7 meter dan tinggi 0,25 meter. Pembuatan jalur hanya pada satu sisi karena jumlah pejalan kaki pada segmen 1 yang tidak banyak dan lahan yang tersedia sangat minim
2. Jalur pejalan kaki dilengkapi dengan fasilitas lampu penerangan berjarak 10 meter dengan tinggi 2,5 meter
3. Ramp yang diletakkan ditiap perpotongan dengan sudut maksimal 45°
4. Tempat sampah ukuran kecil akan disediakan tiap 20 meter dan tempat ukuran besar dengan membedakan tiap jenis sampah diletakkan tiap 80 meter
5. Fasilitas papan informasi wisata akan diletakkan dekat dengan pintu masuk Pantai Senggigi agar wisatawan selaku pejalan kaki yang baru tiba menggunakan kapal cepat dapat mengetahui informasi terkait kawasan Pantai Senggigi.



Gambar 4.44 Penampang Rencana Segmen 1



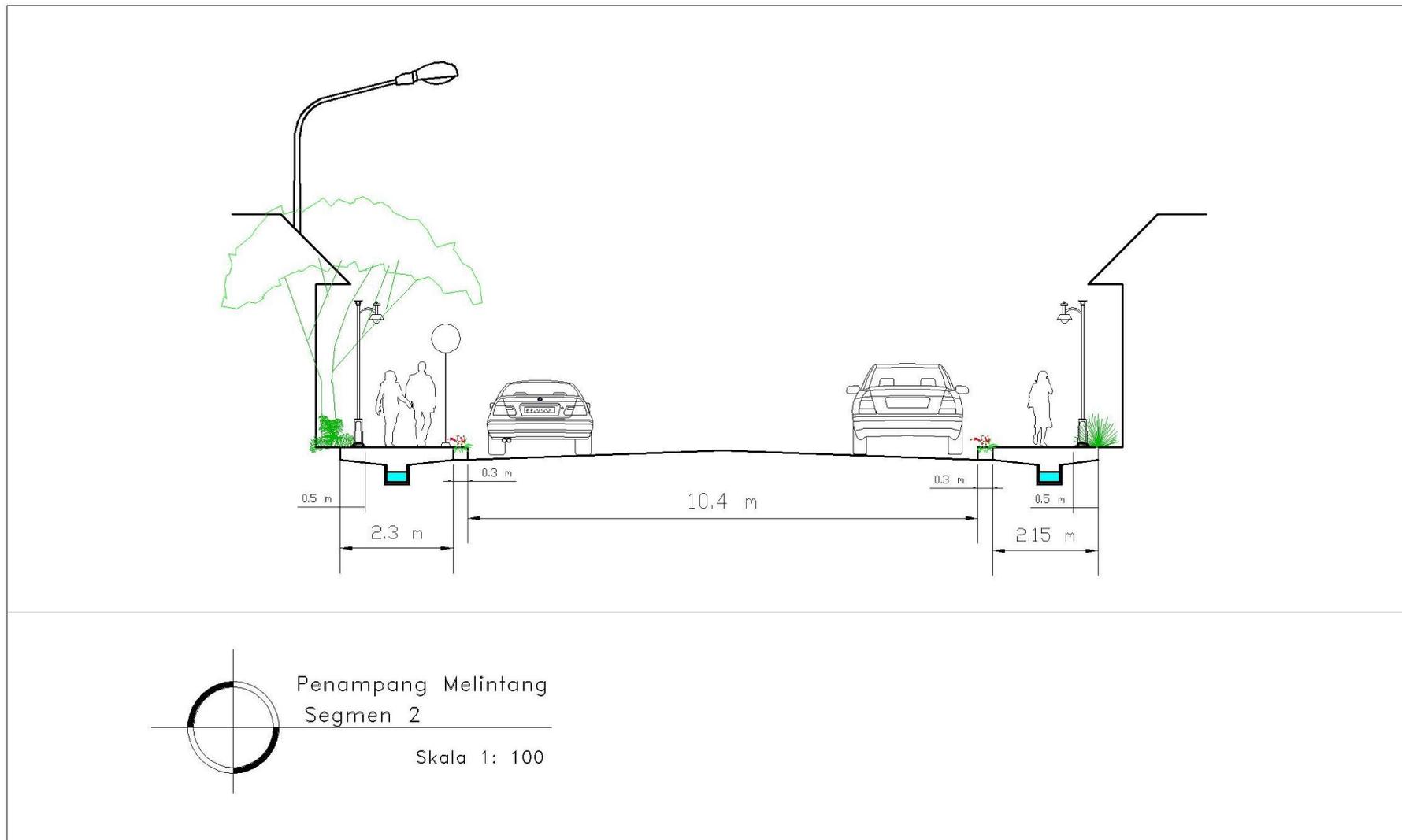
Gambar 4.45 Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 1

B. Segmen 2

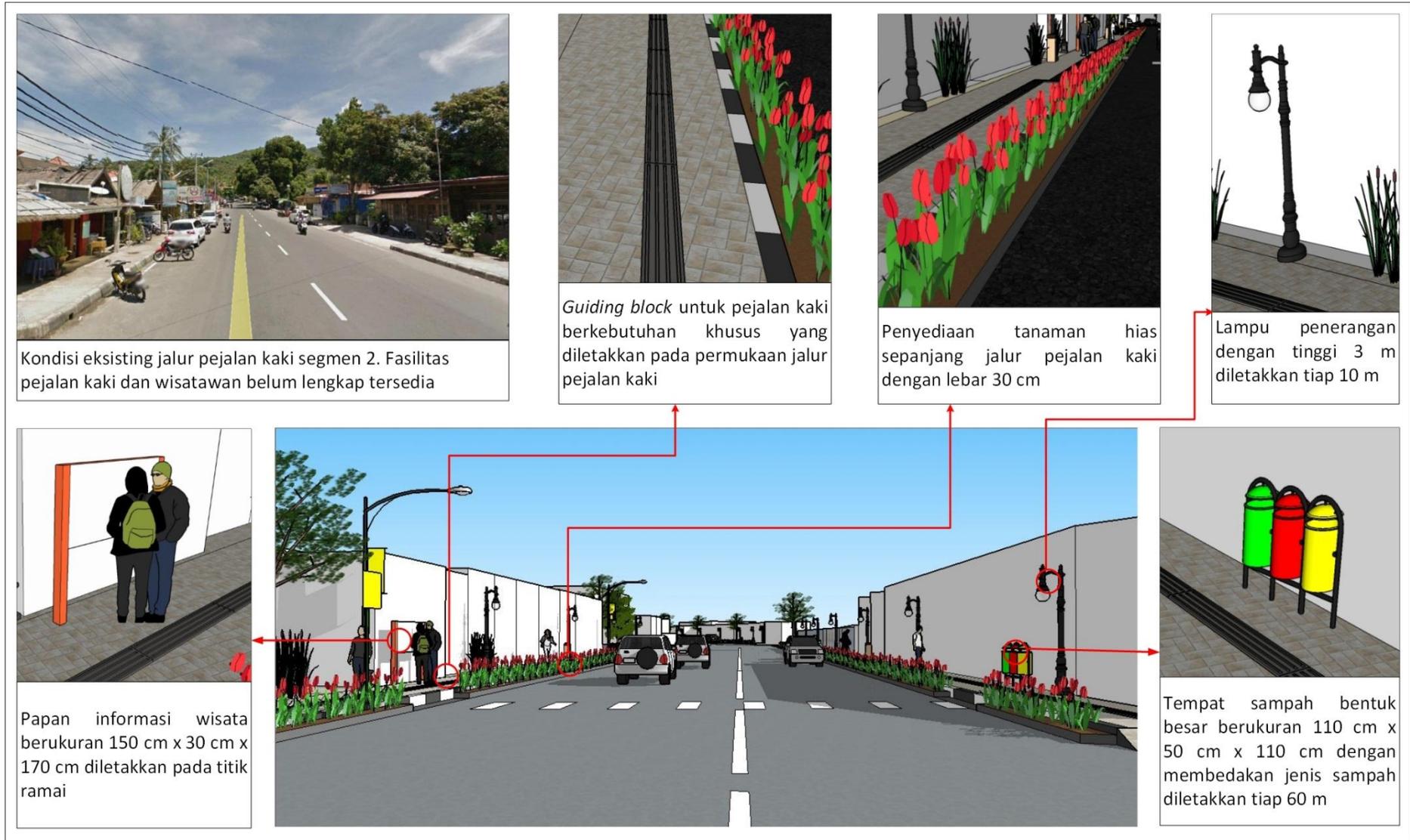
Arahan pada segmen 2 sebagai berikut:

1. Penertiban penanda pribadi miliki bangunan sepanjang segmen dengan mengubah peletakan yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal memakai jalur amenitas dengan lebar maksimal 50 cm
2. Peletakan rambu lalu lintas di bagian terluar jalur pejalan kaki sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki dan pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat rambu
3. Penertiban PKL pada ruas B yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk berjualan
4. Permukaan jalur pejalan kaki akan diganti menggunakan ubin
5. Pembuatan ramp pada tiap potongan dengan sudut maksimal 45°
6. Jalur pejalan kaki akan ditambahkan jalur khusus pengguna *difable* dengan menyediakan *guiding block* disepanjang ruas
7. Penyediaan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan yang diletakkan tiap 10 meter dan tinggi 3 meter diletakkan pada jalur amenitas
8. Tempat duduk yang akan diletakkan hanya pada satau titik, dimana pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 Tahun 2014 tempat duduk diletakkan tiap 10 meter. Hal tersebut dikarenakan penyediaan tempat duduk yang terlalu banyak akan tidak terpakai. Dan bangunan yang terdapat pada ruas A dan B tidak memiliki jarak yang luas antara bangunan dengan jalur pejalan kaki, sehingga peletakan tempat duduk akan mengganggu aktivitas keluar masuk bangunan. Disediakan 3 buah tempat duduk untuk masing-masng ruas yang diletakkan berderetan pada satu titik. Tempat duduk berukuran 150 cm x 55 cm x 70 cm diletakkan di jalur amenitas bagian dalam jalur pejalan kaki.
9. Tempat sampah dengan bentuk kecil yang diletakkan tiap 20 meter dan tempat sampah terpilah akan diletakkan tiap 60 meter
10. Papan informasi wisata yang diletakkan pada titik ramai sebanyak satu buah tiap ruas. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata
11. Penambahan 2 buah tanaman peneduh pada ruas A dengan jenis pohon kiara payung, karena bangunan pada segmen 2 ruas A didominasi oleh perdagangan dan jasa maka pohon yang terlalu besar dan rindang akan menutupi penanda bangunan dan visual bangunan

12. Penambahan tanaman hias sepanjang jalur dengan lebar 30 cm, tanaman hias berfungsi untuk meningkatkan keindahan pemandangan yang sekaligus meningkatkan kepuasan dan perasaan senang pejalan kaki saat berjalan.



Gambar 4.46 Penampang Rencana Segmen 2

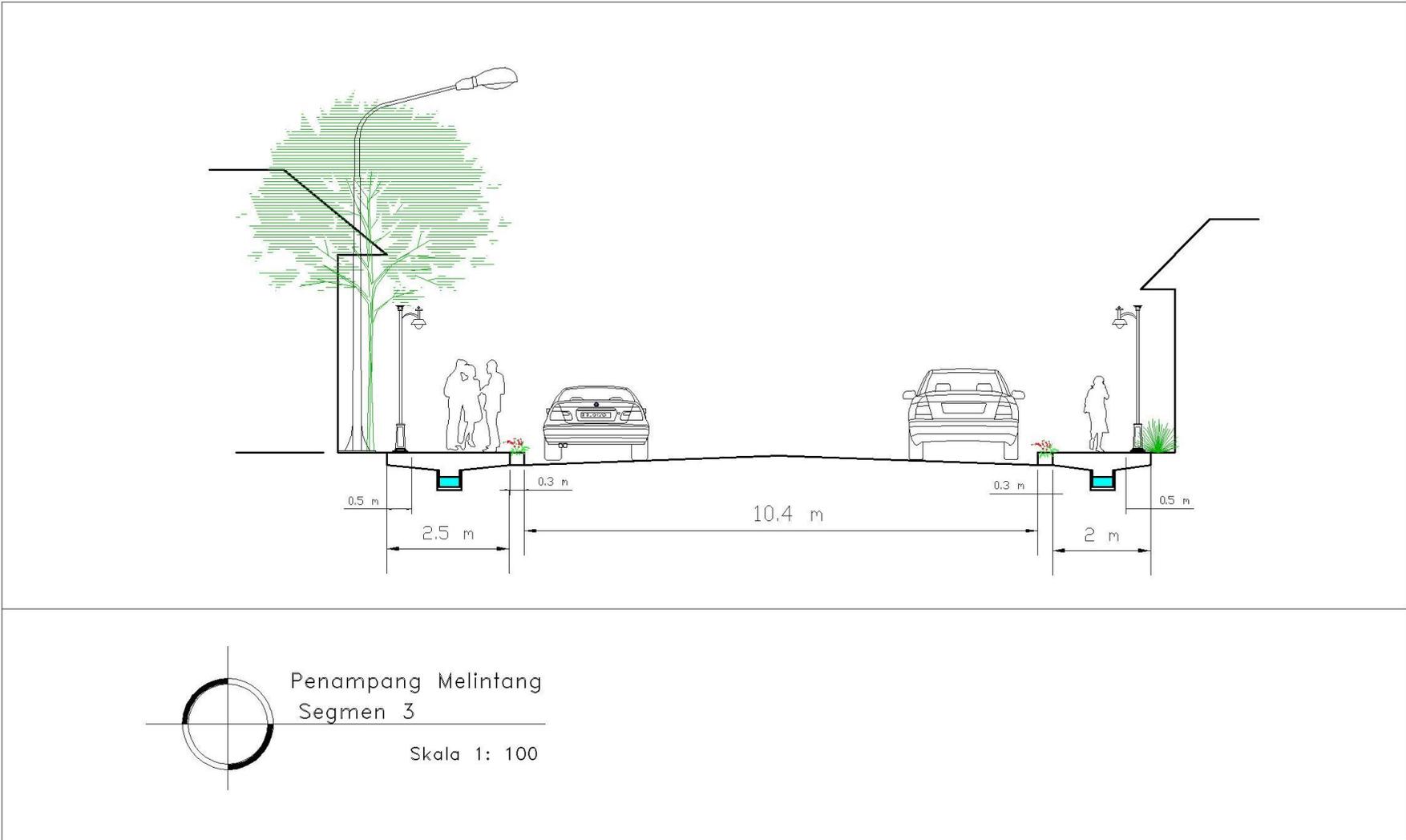


Gambar 4.47 Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 2

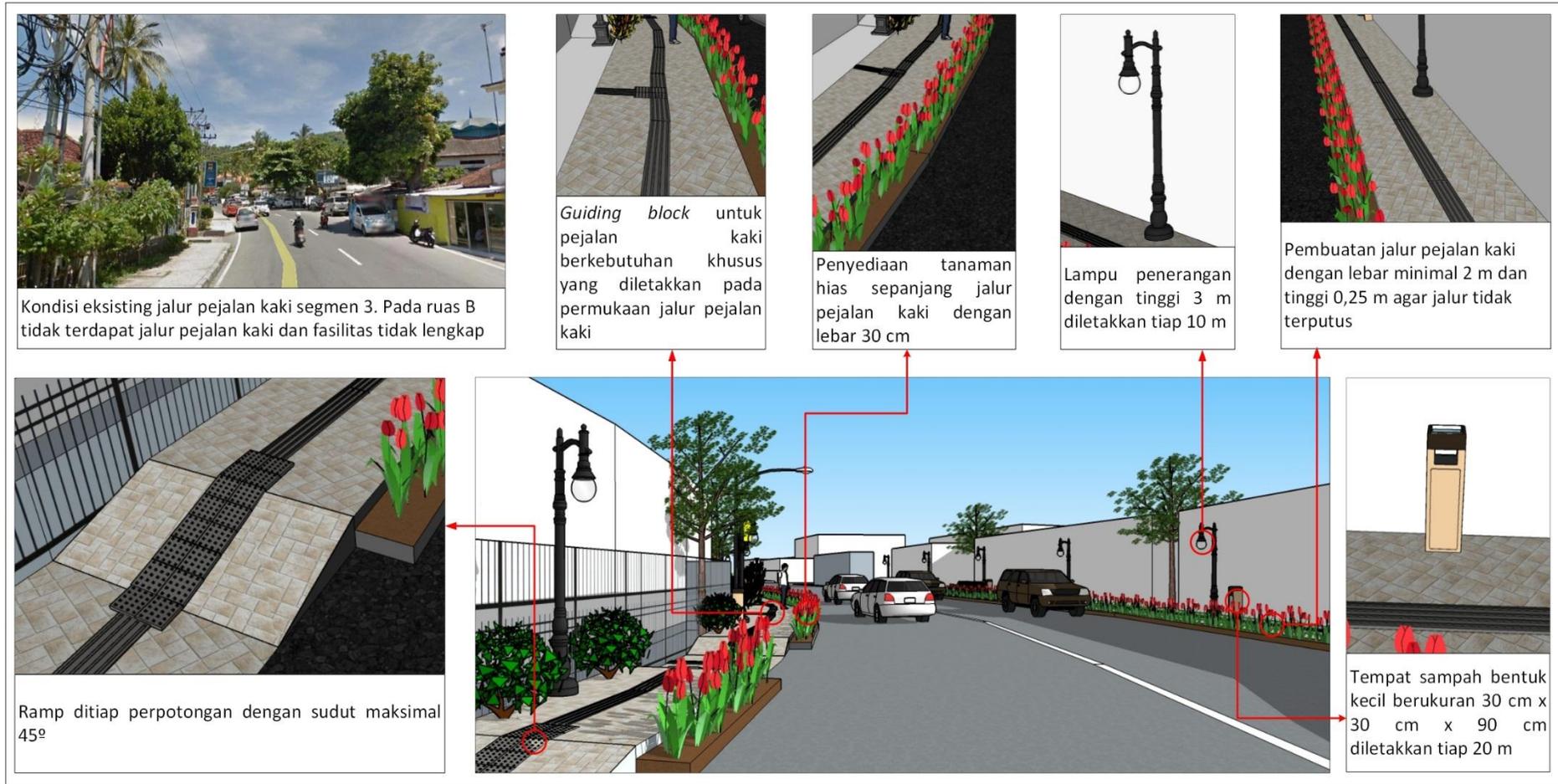
C. Segmen 3

Arahan pada segmen 3 sebagai berikut

1. Penertiban penanda pribadi miliki bangunan sepanjang segmen dengan mengubah peletakan yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal memakai jalur amenitas dengan lebar maksimal 50 cm
2. Peletakan rambu lalu lintas di bagian terluar jalur pejalan kaki sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki dan pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat rambu
3. Permukaan jalur pejalan kaki akan diganti menggunakan ubin
4. Pembuatan ramp pada tiap potongan dengan sudut maksimal 45°
5. Jalur pejalan kaki akan ditambahkan jalur khusus pengguna *difable* dengan menyediakan *guiding block* disepanjang ruas
6. Penyediaan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan yang diletakkan tiap 10 m dengan tinggi 3 m
7. Tempat duduk disediakan sebanyak 3 buah berderatan pada satu titik dimasing-masing ruas, penyediaan tempat duduk disatu titik dapat menjadi titik kumpul pejalan kaki yang digunakan untuk beristirahat.
8. Tempat sampah dengan bentuk kecil yang diletakkan tiap 20 meter dan tempat sampah terpilah akan diletakkan tiap 60 meter
9. Papan informasi wisata yang diletakkan pada titik ramai diletakkan satu buah pada masing-masing ruas
10. Penambahan tanaman hias sepanjang jalur dengan lebar 30 cm, tanaman hias berfungsi untuk meningkatkan keindahan pemandangan yang sekaligus meningkatkan kepuasan dan perasaan senang pejalan kaki saat berjalan
11. Penambahan 3 buah tanaman peneduh pada ruas B dengan jenis pohon ketapang atau pohon mahoni
12. Penggusuran bangunan pada ruas B dengan jarak 3 meter dari batas terluar jalan untuk pembuatan jalur pejalan kaki dengan lebar minimal 2 meter dan tinggi 0,25 meter



Gambar 4.48 Penampang Rencana Segmen 3



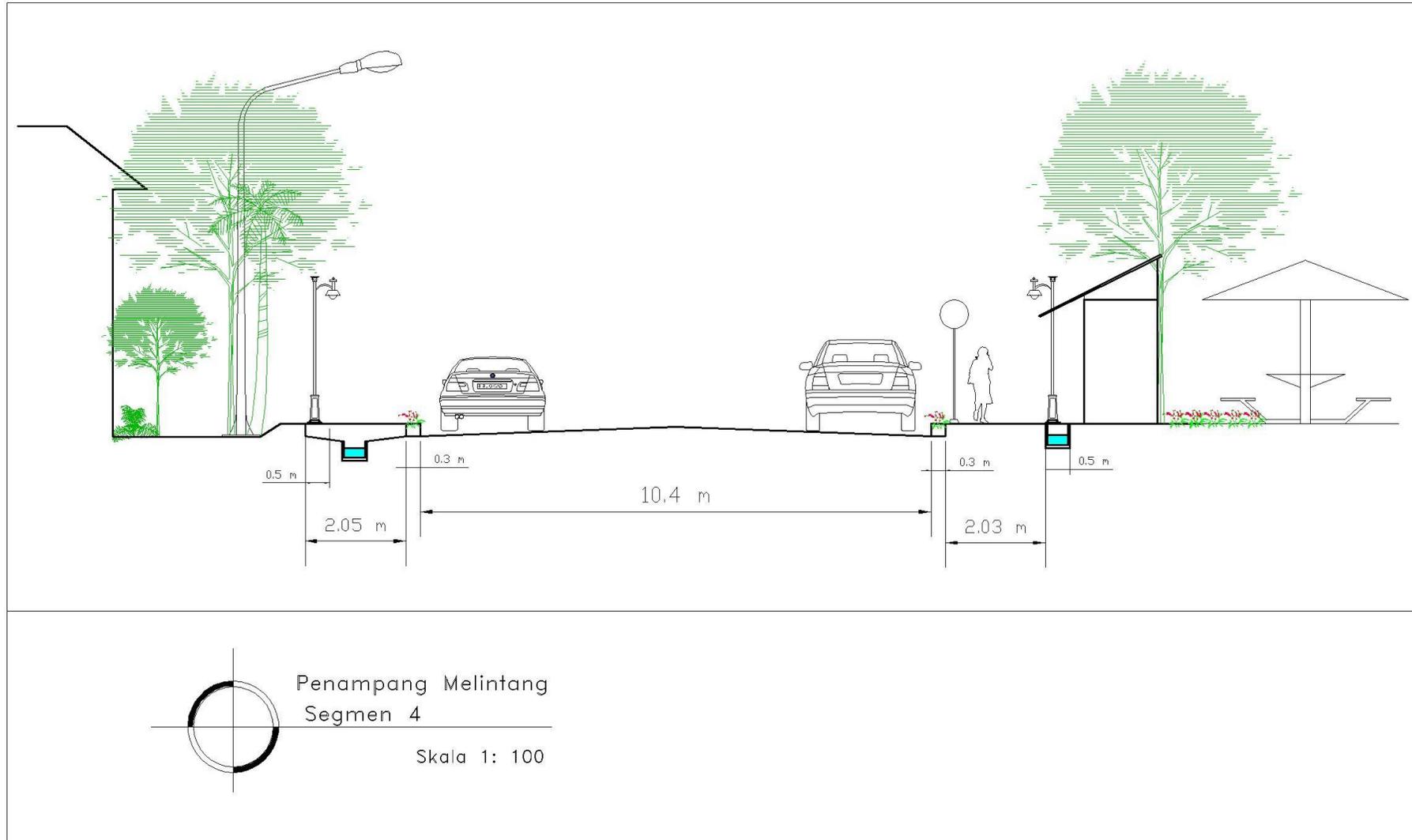
Gambar 4.49 Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 3

D. Segmen 4

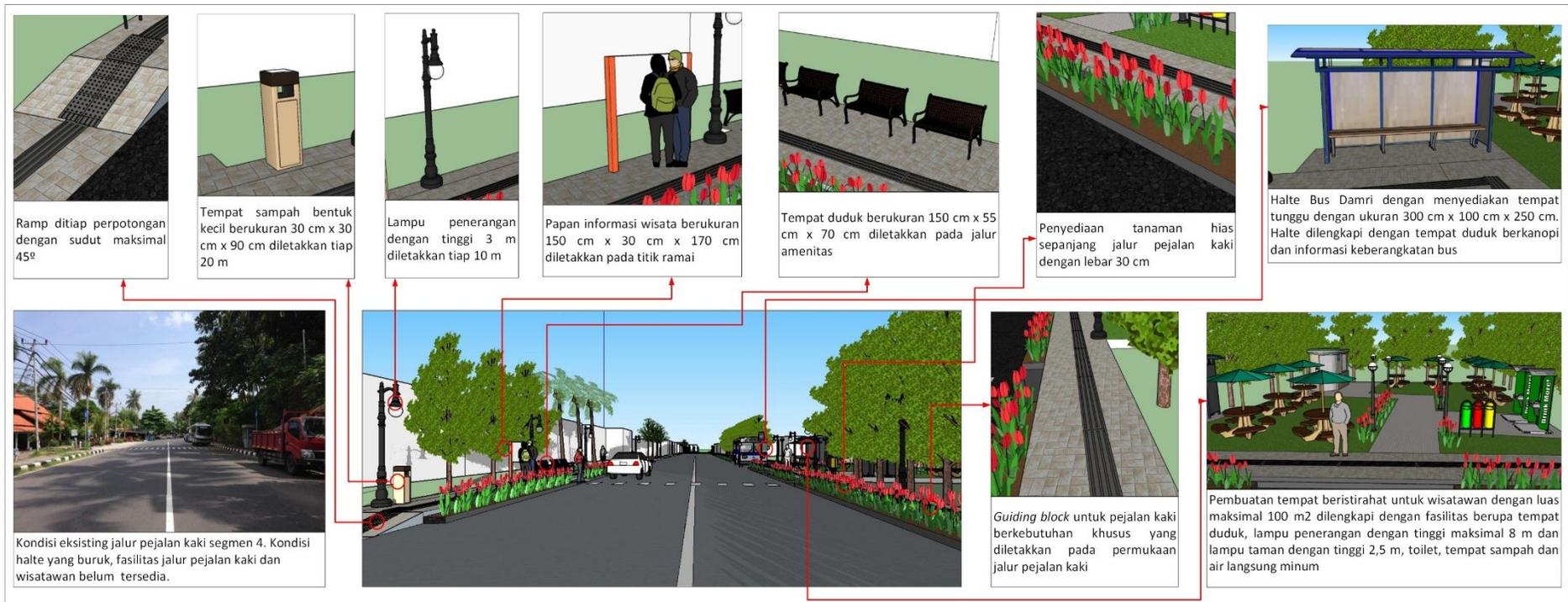
Arahan pada segmen 3 ruas A sebagai berikut

1. Penertiban penanda pribadi miliki bangunan sepanjang segmen dengan mengubah peletakan yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal memakai jalur amenitas dengan lebar maksimal 50 cm
2. Peletakan rambu lalu lintas di bagian terluar jalur pejalan kaki sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki dan pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat rambu
3. Penertiban PKL yang berada pada ruas A dan B
4. Permukaan jalur pejalan kaki akan diganti menggunakan ubin
5. Pembuatan ramp pada tiap potongan dengan sudut maksimal 45°
6. Jalur pejalan kaki akan ditambahkan jalur khusus pengguna *difable* dengan menyediakan *guiding block* disepanjang ruas
7. Penyediaan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan yang diletakkan tiap 10 meter dengan tinggi 3 meter
8. Tempat duduk pada ruas A diletakkan pada satu titik, akan disediakan 4 buah. Sedangkan pada ruas B akan diletakkan pada tempat beristirahat untuk pejalan kaki, tempat duduk yang disediakan yaitu tempat duduk berkanopi
9. Tempat sampah dengan bentuk kecil yang diletakkan tiap 20 m dan tempat sampah terpilah akan diletakkan tiap 60 meter
10. Papan informasi wisata yang diletakkan dekat dengan halte bus dan tempat beristirahat untuk pejalan kaki
11. Penambahan tanaman hias yang akan diletakkan 30 cm pada luar jalur pejalan kaki
12. Mengganti tanaman peneduh pada ruas A dari tanaman jenis pohon palem menjadi tanaman jenis pohon ketapang atau pohon mahoni
13. Perbaikan halte Bus Damri dengan memperbaiki tempat tunggu menjadi tempat duduk berkanopi dan dilengkapi informasi keberangkatan bus

14. Pembuatan tempat beristirahat untuk wisatawan. Dimana nantinya halte dan tempat beristirahat untuk wisatawan akan menggunakan lahan kosong yang berada pada segmen 4 ruas B. Adapun fasilitas yang akan disediakan pada halte dan *tempat* beristirahat untuk wisatawan yaitu dengan fasilitas tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, papan informasi wisata, air siap minum dan toilet. Dengan keberadaan halte dan tempat beristirahat untuk wisatawan yang digabung bermaksud apabila wisatawan yang baru datang atau akan pergi menggunakan Bus Damri maka wisatawan dapat beristirahat sejenak. Tidak hanya untuk wisatawan pengguna bus tapi juga wisatawan yang melewati jalur pejalan kaki dapat menikmati fasilitas tersebut



Gambar 4.50 Penampang Rencana Segmen 4

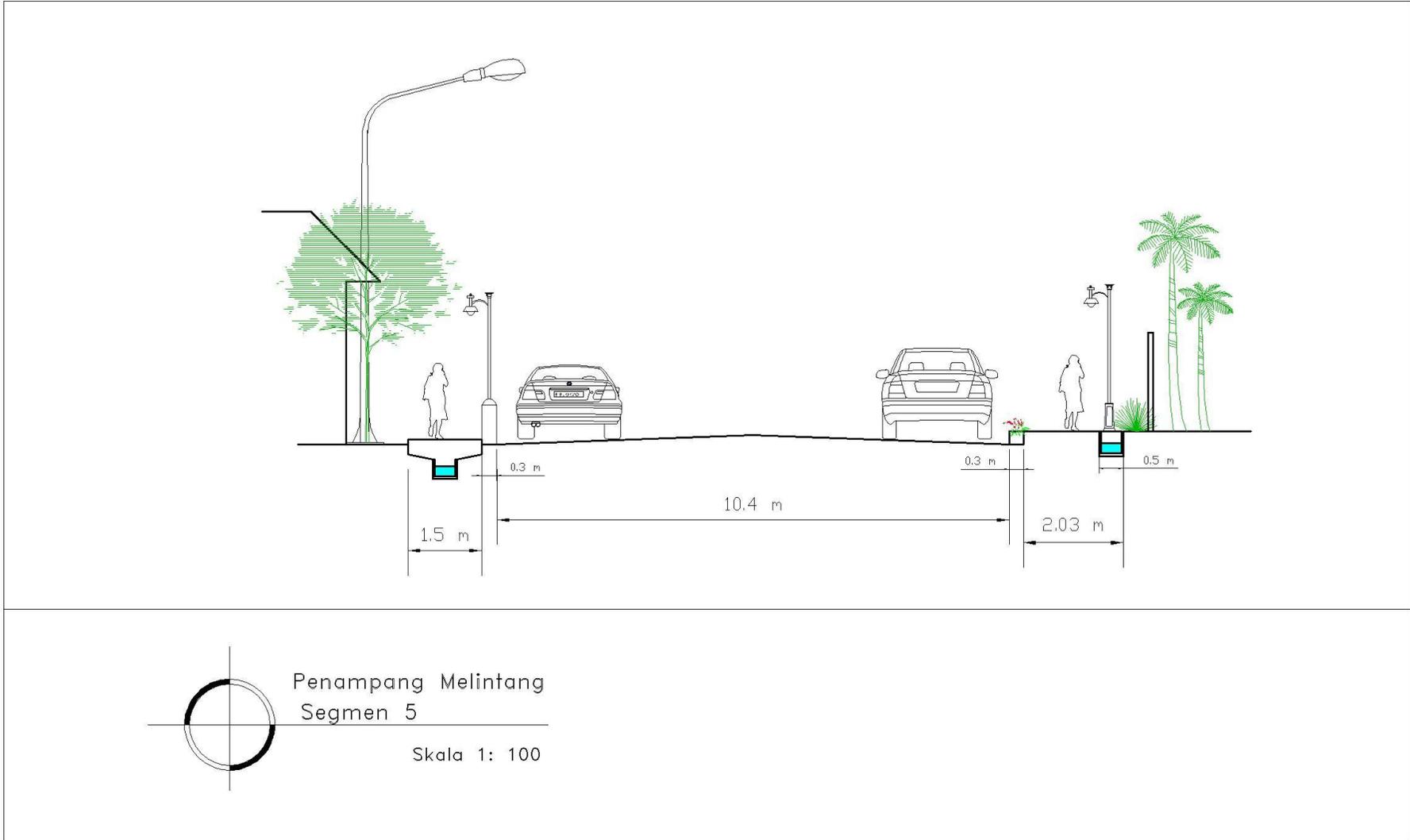


Gambar 4.51 Ilustrasi Arahkan Jalur Pejalan Kaki Segmen 4

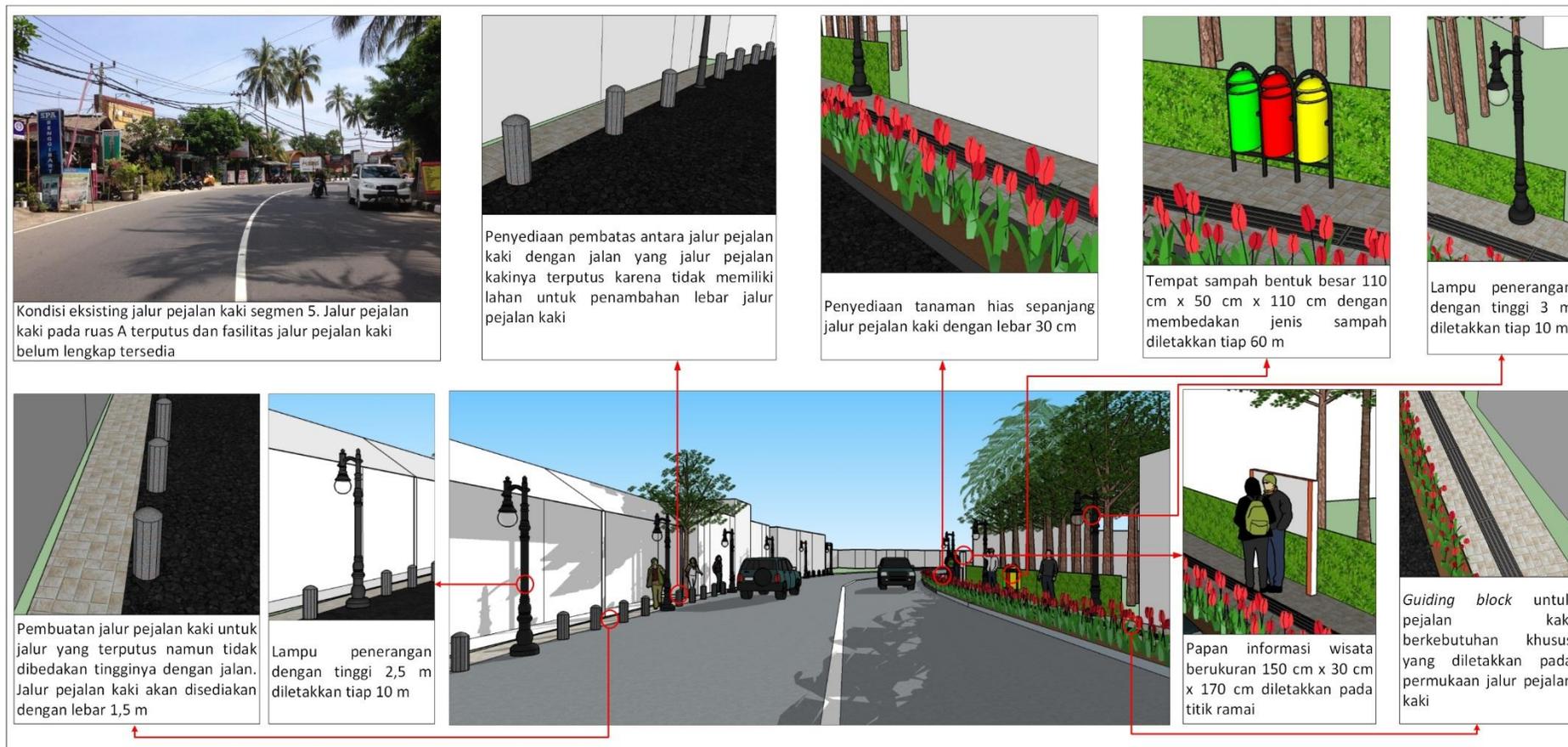
E. Segmen 5

Arahan pada segmen 3 ruas A sebagai berikut

1. Pembuatan jalur pejalan kaki pada bagian yang terputus. Jalur pejalan kaki dibuat dengan lebar 1,5 meter namun tidak dibedakan tinggi jalur pejalan kaki dengan jalan
2. Penyediaan pembatas atau penghalang antara jalur pejalan kaki dengan jalan pada ruas A yang jalur pejalan kakinya terputus karena tidak memiliki lahan untuk penambahan lebar jalur pejalan kaki
3. Penertiban penanda pribadi miliki bangunan sepanjang segmen dengan mengubah peletakan yang sebelumnya horizontal menjadi vertikal memakai jalur amenitas dengan lebar maksimal 50 cm
4. Peletakan rambu lalu lintas di bagian terluar jalur pejalan kaki sehingga tidak mengurangi lebar efektif dan pengendara maupun pejalan kaki dapat melihat rambu
5. Penertiban parkir yang menggunakan jalur pejalan kaki dengan memasang rambu dilarang parkir
6. Permukaan jalur pejalan kaki akan diganti menggunakan ubin
7. Pembuatan ramp pada tiap potongan dengan sudut maksimal 45°
8. Jalur pejalan kaki akan ditambahkan jalur khusus pengguna *difable* dengan menyediakan *guiding block* disepanjang ruas
9. Penyediaan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan yang diletakkan tiap 10 meter dengan tinggi 3 meter dan 2,5 meter untuk jalur pejalan kaki ruas A yang tidak memiliki perbedaan tinggi dengan jalan
10. Tempat duduk yang akan diletakkan hanya pada ruas A. Tempat duduk akan diletakkan pada satu titik yaitu didepan pasar seni sebanyak 4 buah.
11. Tempat sampah dengan bentuk kecil yang diletakkan tiap 20 meter dan tempat sampah terpilah akan diletakkan tiap 60 meter
12. Papan informasi wisata sebanyak 1 buah diletakkan pada masing-masing ruas. Papan informasi berisikan informasi obyek wisata.
13. Penambahan tanaman hias yang akan diletakkan 30 cm pada luar jalur pejalan kaki



Gambar 4.52 Penampang Rencana Segmen 5



Gambar 4.53 Ilustrasi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 5

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan identifikasi masalah dan rumusan masalah maka kesimpulan untuk penelitian ini adalah

1. Dari hasil analisis didapatkan fasilitas jalur pejalan kaki belum lengkap tersedia baik fasilitas pelengkap seperti lampu penerangan, tempat duduk dan tempat sampah, maupun fasilitas difable. Untuk hasil tingkat pelayanan jalur pejalan kaki setiap segmen mendapat nilai A baik di hari kerja maupun hari libur. Tingkat pelayanan A menunjukkan bahwa volume pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki rendah. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki belum digunakan secara maksimal oleh pejalan kaki, sehingga volume pejalan kaki di lokasi studi masih rendah. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa jalur pejalan kaki tidak memiliki daya tarik untuk membuat wisatawan dan masyarakat sekitar mau melewati koridor dengan berjalan kaki. Serta hasil perhitungan skor *walkability* tiap ruas per segmen berkisar antara 42,2 – 46,1 yang berarti sangat *walkable* dan dominan pejalan kaki. Menurut CAI tingkat *walkable* suatu kawasan lebih dominan dipengaruhi oleh keamanan kawasan tersebut. Sehingga didapatkan bahwa koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi memiliki lingkungan yang aman untuk berjalan kaki. Namun untuk variabel lain seperti kenyamanan dan daya tarik, koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi masih memiliki nilai yang rendah.
2. Persepsi wisatawan terhadap pelayanan jalur pejalan kaki dianalisis menggunakan *Importance Performance Analysis (IPA)* dengan 5 variabel yakni konektivitas, kenyamanan, keselamatan, daya tarik dan perasaan saat berjalan. Dari masing-masing variabel didapatkan 26 atribut yang dinilai kepuasan dan kepentingannya. Hasil tingkat kepuasan jalur pejalan kaki menurut persepsi wisatawan berkisar antara 2,00 – 2,53 yang berarti tidak puas. Hal tersebut mengartikan bahwa jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata tidak harus memiliki jalur yang lebar agar tingkat pelayanannya tinggi ataupun *walkable* namun jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata dimana penggunaannya didominasi oleh wisatawan menginginkan jalur pejalan kaki yang nyaman dan menarik

3. Arahan penataan fasilitas jalur pejalan kaki dilakukan berdasarkan hasil analisis fasilitas, analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, analisis *index walkability* dan analisis IPA. Arahan untuk tiap segmennya sebagai berikut
 - a. Arahan segmen 1 yaitu pembuatan jalur pejalan kaki disatu sisi yaitu pada ruas B. Jalur pejalan kaki akan dibuat selebar 1,7 meter dengan material ubin dilengkapi fasilitas lampu penerangan, tempat sampah, papan informasi wisata dan ramp disetiap perpotongan.
 - b. Arahan segmen 2 yaitu perubahan material permukaan jalur pejalan kaki menjadi ubin dilengkapi dengan *guiding block* dan ramp untuk pengguna *difable*, fasilitas lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi wisata, tanaman peneduh pada ruas A dan tanaman hias disepanjang jalur pejalan kaki. Serta penertiban PKL yang berada pada ruas B.
 - c. Arahan segmen 3 yaitu perubahan material permukaan jalur pejalan kaki menjadi ubin dilengkapi dengan *guiding block* dan ramp, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi wisata, tanaman hias dan pohon peneduh pada ruas B. Serta penggusuran bangunan pada ruas B selebar 3 meter untuk penyediaan jalur pejalan kaki dengan lebar minimal 2 meter.
 - d. Arahan segmen 4 yaitu perubahan material permukaan jalur pejalan kaki menjadi ubin dilengkapi dengan *guiding block* dan ramp, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi wisata, mengganti jenis tanaman peneduh yang sebelumnya palem menjadi jenis pohon ketapang atau mahoni dan penyediaan tanaman hias sepanjang jalur. Perbaiki halte bus damri dan penyediaan tempat istirahat untuk wisatawan yang digabung dengan halte. Serta penertiban PKL yang berada pada ruas A dan B.
 - e. Arahan segmen 5 yaitu perubahan material permukaan jalur pejalan kaki menjadi ubin dilengkapi dengan *guiding block* dan ramp, lampu penerangan, tempat duduk hanya di ruas A, tempat sampah, papan informasi wisata dan tanaman hias. Untuk ruas A diletakkan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan karena ruang untuk pembuatan jalur pejalan kaki tidak memenuhi.

5.2 Saran

1. Saran kepada pemerintah agar melakukan evaluasi untuk memelihara dan merawat fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Pantai Senggigi dan Raya Senggigi dan mempromosikan kawasan pariwisata Pantai Senggigi menjadi kawasan pariwisata yang *walkable*.
2. Saran kepada masyarakat sekitar maupun wisatawan sebagai pengguna jalur pejalan kaki koridor Jalan Pantai Senggigi dan Jalan Raya Senggigi untuk ikut serta dalam upaya perawatan dan pemeliharaan fasilitas dan jalur pejalan kaki yang telah disediakan di lokasi studi demi kenyamanan bersama.

5.3 Penelitian Selanjutnya

Saran yang diberikan untuk penelitian selanjutnya didasari oleh kelemahan penelitian ini yaitu

1. Membahas keterkaitan antara kualitas visual kawasan dengan minat wisatawan berjalan kaki dan mendesain bangunan sepanjang koridor lebih detail
2. Mengembangkan variabel penelitian. Pada pembahasan persepsi wisatawan, penelitian ini hanya menerapkan 5 variabel dari 6 variabel yang digunakan oleh Norsidah Ujang. Untuk selanjutnya dapat mencari variabel lain yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki pada kawasan pariwisata.
3. Mencari variabel yang dapat mempengaruhi minat wisatawan berjalan kaki pada kawasan pariwisata.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR PUSTAKA

- Gota, S., Fabian, H., Meija, A., Punte., S. 2010. *Walkability Surveys in Asian Cities Air Initiative for Asian Cite (CAI Asia)*.
- Huang, K.K. 2011. *The Effect of Walkability on Air Pollution and Public Health. Degree of Master of Public Health*. University of Hong Kong.
- Kementrian PU. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementrian PU.
- Krambeck, H.V. 2006. *The Global Walkability Index. Massachusetts Institute of Technology*. United States.
- Prahasta, Eddy. 2006. *Sistem Geografis (Membangun Web Based GIS dengan Mapserver)*. Bandung: CV. Informatika.
- Putra, M.S. & Yusandy, A. 2012. *Analisis Karakteristik dan Aktivitas Pedestrian*. Departemen Teknik Sipil: Universitas Sumatera Utara.
- Peraturan Daerah Kabupaten Lombok Barat Nomor 11 Tahun 2011. *Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lombok Barat Tahun 2011-2031*
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Bisnis Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung.
- Supranto, J. 2001. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk Menaikkan Pangsa Pasar*. Jakarta: Rieneka Cipta.
- Tanan, Natalia. 2011. *Fasilitas Jalur Pejalan Kaki*. Kementrian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Bandung.
- Ujang, Norsidah. 2014. *Walkability and Attachment to Tourism Places in the City of Kuala Lumpur, Malaysia*. Athens Journal of Tourism.
- Undang-undang RI Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan
- Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- Yuliver, 2009. *Strategi Peningkatan Penggunaan Terminal Bingkuang di Kota Padang Dengan Menggunakan Analisis Kesenjangan*. Tesis tidak dipublikasikan. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November
- Zakariaa, R., Farzaneh, M., Yeoh, B., Mushairry, M., Othman, C., Irina, S.Z. & Mustafa, M.A. 2013. *Conseptualising The Indicators of Walkability for Sustainable Transportation. Jurnal Teknologi (Sciences & Engineering) Vol 65:3 Hal 85 – 90*
- <http://travel.kompas.com/read/2015/01/11/091200227/Kunjungan.Wisatawan.ke.NTB.Mencapai.1.6.Juta.Orang> Diakses: 6 April 2015
- <https://www.redfin.com/how-walk-score-works> Diakses: 12 November 2016