

SKRIPSI

**STRATEGI PENINGKATAN KUALITAS JALUR PEDESTRIAN
KAWASAN WISATA DAN BELANJA LOSARI (KWBL)**

Disusun dan diajukan oleh:

REGINA ARASY AGUNG

D101171306



**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

**STRATEGI PENINGKATAN KUALITAS JALUR PEDESTRIAN
KAWASAN WISATA DAN BELANJA LOSARI (KWBL)**

Disusun dan diajukan oleh

Regina Arasy Agung

D101171306

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 2 Agustus 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui

Pembimbing Utama,

Prof. Dr. Ir Ananto Yudono, M.Eng

NIDK. 8814701019

Pembimbing Pendamping,

Marly Valenti Patandianan, ST., MT., Ph.D.

NIP. 19730328 200604 2 001

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Dr. Eng. Abdul Rachman Rasvid, ST., M.Si

NIP. 19741006 200812 1 002

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Regina Arasy Agung
NIM : D101171306
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

Strategi Peningkatan Kualitas Jalur Pedestrian Kawasan Wisata dan Belanja Losari (KWBL)

adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 2 Agustus 2022

Yang Menyatakan



5EB5AJX968505412

(Regina Arasy Agung)

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Pengasih atas segala limpahan kasih, karunia, dan kehendak-Nya sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan.

Penelitian ini berlokasi pada jalur pedestrian kawasan wisata dan belanja Pantai Losari (KWBL) yang dimana kualitas sarana prasarana khususnya pedestrian masih kurang baik. Fokus lokasi penelitian adalah jalur pejalankaki di KWBL meliputi tiga destinasi wisata: (1) Fort Rotterdam; (2) Perbelanjaan Somba Opu; (3) Anjungan Losari. Fokus Pemasalahan berupa kesenjangan antara prinsip-prinsip jalur pedestrian perkotaan berkualitas tinggi dengan kondisi eksisting jalur pedestrian dan lingkungan di KWBL yang kualitasnya masih kurang baik.

Penelitian ini ditujukan untuk mengobservasi kondisi jalur pedestrian di KWBL sehingga dapat ditemukan penyebab kesenjangan dalam pemanfaatan jalur pedestrian di KWBL. Terdapat hal menarik yang membahas prinsip-prinsip jalur pedestrian berkualitas tinggi adalah menjamin keamanan, kelancaran, kenyamanan, ketertiban, dan daya atraktif lingkungan serta sarana dan prasarana jalur pedestrian. Dengan demikian, ditemukan apa saja faktor yang perlu ditingkatkan mengenai sarana prasarana jalur pedestrian di KWBL. Selain itu, dilihat bagaimana pendapat opini masyarakat mengenai tingkat kepentingan dan tingkat kualitas lingkungan dan sarana prasarana yang menentukan kualitas jalur pedestrian di KWBL. Selanjutnya, menyusun arahan pengembangan kualitas jalur pedestrian di KWBL. Penelitian ini dapat menambah wawasan mengenai apa saja strategi yang dapat meningkatkan kualitas jalur pedestrian.

Melalui survey lapangan dan dokumentasi serta penyebaran kuesioner skala likert, kemudian data survey lapangan dianalisis menggunakan faktor model regresi linear berganda dan hasil kuesioner menggunakan analisis IPA (*Importance Perfomance Analisis*) lalu disusun strategi dengan analisis deskriptif kualitatif.

Skripsi Penelitian ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin. Namun, Skripsi penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan dan mohon maaf apabila ada kesalahan. Oleh karena itu, kritik dan saran dengan rendah hati akan sangat diterima dari semua pihak yang bersifat membantu sebagai bahan perbaikan dan dapat menjadi bekal dimasa yang akan datang.

Makassar, 22 Februari 2022

(Regina Arasy Agung)

Sitasi dan Alamat Kontak:

Harap menuliskan sumber skripsi ini dengan cara penulisan sebagai berikut.

Agung, Regina A. 2022. *Strategi Peningkatan Kualitas Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Dan Belanja Losari (KWBL)*. Makassar. Skripsi Sarjana, Prodi S1 PWK Universitas Hasanuddin.

Demi peningkatan kualitas dari skripsi ini, kritik dan saran dapat disampaikan ke penulis melalui alamat email berikut: agungra17d@student.unhas.ac.id

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam penyelesaian skripsi ini, tidak terlepas dari berbagai ilmu pengetahuan, bimbingan, bantuan, kritik dan saran, motivasi dan dukungan yang luar biasa. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua Penulis yang tercinta, Ayah Tamzil Agung atas kasih sayang dan menghadapi saya selama ini dengan dukungan yang luar biasa tak terhitung, serta Ibu Nurhaya untuk kesabaran dan pengertiannya hingga saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini;
2. Rektor Universitas Hasanuddin Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. serta Rektor terdahulu Ibu Prof Dwia Aries Tina Pulubuhu, MA. jabatan tahun 2018-2022 atas dukungannya;
3. Dekan Fakultas Teknik Hasanuddin Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T. serta Dekan terdahulu Bapak Prof. Dr. Ir. Muh. Arsyad Thaha, MT. jabatan tahun 2018-2022 atas segala dukungan dan kebijakannya;
4. Kepala Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin Bapak Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, ST., MT. atas ilmu dan nasehat yang diberikan selama Penulis menempuh pendidikan di FTUH;
5. Sekretaris Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin Ibu Sri Aliah Ekawati, ST., MT. atas ilmu dan pengalaman belajar yang telah diberikan;
6. Dosen Penasehat Akademik, Ibu Marly Valenti Patandianan, ST., MT., PhD. sekaligus dosen pembimbing pendamping saya atas arahan, nasehat dan bimbingan yang telah diberikan;
7. Kepala Studio Dr. techn. Yashinta K. D. Sutopo, ST., MIP. atas arahan, nasehat, motivasi luar biasa dan bimbingan yang telah diberikan selama perkuliahan maupun saat penyelesaian tugas akhir.
8. Dosen *Urban Planning Labo-based Education* (LBE), Bapak Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT. dan Sri Wahyuni, ST., MT serta Prof. Dr. Ir Ananto Yudono, M.Eng. juga sebagai Dosen Pembimbing Utama atas bimbingan, ilmu, dukungan dan nasehat yang tak terhingga sampai saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini;
9. Dosen Penguji Pertama Bapak Dr. Eng. Ihsan, ST., MT atas segala nasihat, dukungan, serta ilmu yang diberikan kepada penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini;

10. Dosen Penguji Kedua Ibu Jayanti Mandasari Andi Munawarah Abduh, ST.,M.Eng atas segala bimbingan, dukungan, serta ilmu yang diberikan kepada penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini;
11. Dosen-dosen, staf, *cleaning service* Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin untuk ilmu, pengurusan administrasi dan pengalaman yang didapatkan selama Penulis menempuh Pendidikan di FTUH.
12. Saudara Anabella Juniarti Sufardy yang telah bertahan untuk tetap menjadi sahabat spesial dalam hidup saya hingga detik ini dalam suka maupun duka, selalu menghibur dan memotivasi saya bagaimanapun caranya;
13. Kevin Atha Yusuf yang selalu semangat saya selama mengerjakan tugas akhir ini, terimakasih atas semua yang sudah kita lalui bersama dan keceriaannya selama di sekolah maupun hingga sekarang dimasa akhir perkuliahan;
14. Keluarga Bunda Rezki Indah Sari dan Muh. Ryamizard Rasyid atas semua nasehat dan dukungannya yang luar biasa selama saya tinggal di Makassar;
15. Teman-teman terbaik saya, Karania Melody, Jessica Shanin Tambunan, Alvin Edgard Toding, Anindya Agung Laksmidasari, Sugeszan atas keceriaan, dukungan dan kebersamaannya;
16. Wanda Kurnia Inri, Rahmi Eka, juga seluruh rekan-rekan di SPASIAL 2017 dan tim Studio Akhir terima kasih atas dukungannya selama perkuliahan ini;
17. Semua pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya pembuatan Tugas Akhir maupun dalam penyusunan Tugas Akhir yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata Semoga laporan skripsi penelitian ini dapat memberikan manfaat untuk pembaca, dan masyarakat Indonesia umumnya.

Makassar, 22 Februari 2022

(Regina Arasy Agung)

DAFTAR ISI

SAMPUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR RUMUS.....	xv
ABSTRAK.....	xvi
ABSTRACT.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	5
1.4 Tujuan	5
1.5 Manfaat	5
1.6 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.6.1 Lingkup Substansi.....	6
1.6.2 Lingkup Lokasi.....	6
1.7 <i>Output</i>	9
1.8 <i>Outcome</i>	9
1.9 Sistematika Penulisan.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Pedestrian dan Hak Pejalan Kaki.....	11
2.2 Kriteria Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki.....	13
2.2.1 Karakteristik Pejalan Kaki.....	13

2.2.2 Karakteristik Lingkungan.....	15
2.2.3 Jenis Penggunaan Lahan serta Keterkaitan antar Kegiatan dan Intermoda Transportasi.....	16
2.3 Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki.....	17
2.4 Pariwisata, Atraksi dan Fasilitas Wisata.....	22
2.5 Teori Konsep Jalur pedestrian di Kawasan Wisata.....	24
2.51 <i>The "5 Cs" - Criteria For Measuring Walkability</i>	24
2.52 Sapta Pesona Pariwisata.....	24
2.6 Kesimpulan Kajian Pustaka.....	25
2.7 Penelitian Terdahulu	29
2.8 Kerangka Konsep.....	30
BAB III METODE PENELITIAN.....	31
3.1 Jenis Penelitian.....	31
3.2 Waktu dan Lokasi.....	31
3.3 Jenis Data.....	32
3.4 Populasi dan Sampel.....	32
3.5 Pengumpulan Data.....	34
3.6 Analisis.....	35
3.7 Variabel Penelitian	45
3.8 Kerangka Penelitian.....	49
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	50
4.1 Gambaran Umum Wilayah.....	50
4.1.1 Gambaran Umum Kota Makassar.....	50
4.1.2 Wilayah Penelitian KWBL.....	52
4.1.3 Jaringan Jalan dan Eksisting Jalur pedestrian KWBL.....	60
4.2 Faktor-faktor yang Berpengaruh terhadap Kualitas Kondisi Lingkungan maupun Sarana Prasarana Jalur pedestrian di KWBL	65
4.3 Opini Pejalan Kaki Mengenai Kondisi Lingkungan dan Sarana Prasarana Fasilitas Jalur pedestrian di KWBL	69
4.3.1 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Responden.....	69

4.3.2 Opini Pejalan Kaki di KWBL.....	72
4.4 Strategi Peningkatan Kualitas Jalur pedestrian di KWBL	80
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	97
5.1 Kesimpulan.....	97
5.2 Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA.....	99
LAMPIRAN.....	102
<i>CURRICULUM VITAE</i>.....	128

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Penyalahgunaan Jalur Pedestrian	3
Gambar 1.2	Pejalan Kaki Berjalan Kaki Tidak pada Jalur Kendaraan.....	4
Gambar 1.3	Peta Lokasi Studi.....	8
Gambar 2.1	Fasilitas Jalur Hijau.....	19
Gambar 2.2	Fasilitas Lampu Penerangan.....	19
Gambar 2.3	Fasilitas Tempat Duduk.....	20
Gambar 2.4	Fasilitas Pagar Pengaman.....	20
Gambar 2.5	Fasilitas Tempat Sampah.....	20
Gambar 2.6	Fasilitas Marka, Perambuan, dan Papan Informasi.....	21
Gambar 2.7	Fasilitas Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu.....	21
Gambar 2.8	Kerangka Konsep.....	30
Gambar 3.1	Kuadran Analisis IPA.....	42
Gambar 3.2	Model Analisis Data Interaktif Miles dan Huberman.....	43
Gambar 3.3	Kerangka Penelitian.....	49
Gambar 4.1	Peta Administrasi Kota Makassar (RTRW Makassar 2015-2034)...	51
Gambar 4.2	Anjungan Pantai Losari.....	53
Gambar 4.3	Anjungan Bugis-Makassar.....	53
Gambar 4.4	Anjungan Toraja Mandar.....	54
Gambar 4.5	Gapura Pusat Perbelanjaan Somba Opu.....	54
Gambar 4.6	Toko-toko di Perbelanjaan Somba Opu.....	55
Gambar 4.7	Gerbang masuk Benteng Fort Rotterdam.....	56
Gambar 4.8	Pelataran Lego-Lego dan Masjid 99 Kubah Center Point Indonesia...	56
Gambar 4.9	Atraksi Lainnya Sekitar Pelataran Lego-Lego.....	57
Gambar 4.10	Peta Sebaran Spot Wisata.....	58
Gambar 4.11	Peta Fungsi Bangunan KWBL.....	59
Gambar 4.12	Peta Jaringan Pedestrian KWBL	61
Gambar 4.13	Dokumentasi Eksisting Jalur pedestrian Berdasarkan Titik Lokasi di KWBL.....	64
Gambar 4.14	Diagram Kartesius Opini Pejalan Kaki KWBL.....	77
Gambar 4.15	Rencana Jalur pedestrian Menurut Regulasi.....	82
Gambar 4.16	Eksisting Fasilitas Jalur pedestrian KWBL.....	83

Gambar 4.17 Eksisting depan Fort Rotterdam (Jl. Ujung Pandang)	93
Gambar 4.18 Pelican Crossing dengan <i>Median Cut-through</i>	94
Gambar 4.19 Eksisting trotoar Somba Opu <i>Shopping Center</i> (Jl. Somba Opu)...	94
Gambar 4.20 Ruang Pejalan Kaki Ramah Disabilitas.....	95
Gambar 4.21 Eksisting Trotoar Anjungan Losari (Jl. Penghibur)	95
Gambar 4.22 Pemanfaatan Trotoar Sebagai Ruang Usaha.....	96

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Kelompok Umur.....	14
Tabel 2.2	Kebutuhan Lebar Jalur pedestrian.....	18
Tabel 2.3	Studi Pustaka Jalur pedestrian Berkualitas.....	25
Tabel 2.4	Penelitian Terdahulu.....	28
Tabel 3.1	Jumlah Sampel Berdasarkan Jumlah Populasi.....	33
Tabel 3.2	Kriteria Penilaian Lingkungan Jalur pedestrian KWBL.....	36
Tabel 3.3	Kriteria Penilaian Opini dengan Skala Likert.....	40
Tabel 3.4	Kriteria Penilaian Opini Pejalan Kaki KWBL.....	40
Tabel 3.5	Matriks SWOT.....	44
Tabel 3.6	Variabel Penelitian.....	45
Tabel 4.1	Jumlah Penduduk Kota Makassar.....	52
Tabel 4.2	Fungsi Bangunan KWBL Berdasarkan Luasnya.....	60
Tabel 4.3	Fasilitas Trotoar di KWBL.....	61
Tabel 4.4	Rata-rata Hasil Penilaian Jalur pedestrian KWBL.....	65
Tabel 4.5	Hasil Analisis dengan <i>Analysis ToolPak Ms. Excel 2010</i>	66
Tabel 4.6	Pembahasan Persamaan Regresi.....	67
Tabel 4.7	Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov.....	67
Tabel 4.8	Usia Pejalan Kaki.....	69
Tabel 4.9	Jenis Kelamin Pejalan Kaki.....	70
Tabel 4.10	Pekerjaan Pejalan Kaki.....	70
Tabel 4.11	Frekuensi Pejalan Kaki Berjalan di KWBL.....	70
Tabel 4.12	Jarak Pejalan Kaki ke KWBL.....	71
Tabel 4.13	Tujuan Pejalan Kaki ke KWBL.....	71
Tabel 4.14	Uji Validasi Penilaian Lingkungan Pedestrian di KWBL.....	72
Tabel 4.15	Tingkat Kesesuaian Opini Pejalan Kaki di KWBL.....	75
Tabel 4.16	Klasifikasi Kuadran Opini Pejalan Kaki di KWBL.....	77
Tabel 4.17	Variabel Prioritas Utama.....	78
Tabel 4.18	Variabel Pertahankan Prestasi.....	78
Tabel 4.19	Variabel Prioritas Rendah.....	79
Tabel 4.20	Variabel Berlebihan.....	79
Tabel 4.21	Penjelasan dari Faktor Penilaian.....	80

Tabel 4.22	Penerapan Kriteria Pada Jalur pedestrian di KWBL.....	81
Tabel 4.23	Matriks Strategi SO.....	86
Tabel 4.24	Matriks Strategi WO.....	87
Tabel 4.25	Matriks Strategi ST.....	88
Tabel 4.26	Matriks Strategi WT.....	89
Tabel 4.27	Matriks SWOT.....	90

DAFTAR RUMUS

Rumus 1	Lebar Efektif Trotoar.....	17
Rumus 2	Dasar Pengambilan Ukuran Sampel Krecjie dan Morgan.....	33
Rumus 3	Mengukur Rata-Rata.....	36
Rumus 4	Model Regesi Linear Berganda.....	37
Rumus 5	Persamaan Hipotesis.....	38
Rumus 6	Koefisien Determinasi.....	39
Rumus 7	Rata-Rata Kinerja/Kepuasan dan Kepentingan/Harapan.....	41
Rumus 8	Tingkat Kesesuaian	41
Rumus 9	Hasil Analisis Model Regesi Linear Berganda.....	66

STRATEGI PENINGKATAN KUALITAS JALUR PEDESTRIAN KAWASAN WISATA DAN BELANJA LOSARI (KWBL)

Regina Arasy Agung¹⁾, Ananto Yudono²⁾, Marly Valenti Patandianan³⁾

¹⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: agungra17d@student.unhas.ac.id

²⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: yudono@unhas.ac.id

³⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: marly.patandianan@gmail.com

ABSTRAK

Makassar adalah kota pesisir dengan pemandangan *sunset* yang indah, bangunan-bangunan *heritage* di Fort Rotterdam dan sekitarnya, koridor wisata belanja souvenir di jalan Somba Opu, dan Anjungan Losari. Lokasi ini juga menjadi ruang publik multi guna untuk rekreasi, interaksi sosial, atraksi budaya dan berpotensi sebagai Kawasan Wisata dan Belanja Pantai Losari (KWBL). Berdasarkan prinsip-prinsip jalur pedestrian seperti keamanan, kelancaran, ketertiban, kenyamanan dan keindahan yang atraktif bagi pejalan kaki, dinilai kualitas jalur pedestrian kawasan ini masih belum layak. Penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengidentifikasi variabel signifikan terhadap tingkat kualitas jalur pedestrian di KWBL; (2) mengeksplorasi opini masyarakat tentang tingkat kepentingan dan kualitas lingkungan dan sarana prasarana di KWBL; dan (3) strategi pengembangan jalur pedestrian di KWBL. Penelitian ini adalah penelitian deskriptif menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Data primer diperoleh dari dokumentasi lapangan dan pembagian kuesioner, sedangkan data sekunder diperoleh dari studi literatur. Penelitian ini menggunakan teknik *Importance Performance Analysis* (IPA) yang menghasilkan beberapa faktor prioritas perbaikan berupa: (1) sarana prasarana penyeberangan pejalan kaki jarak ± 200 m; (2) lampu penerangan jalan; (3) sarana prasarana khusus disabilitas; (4) sarana prasarana peneduh dari hujan dan terik matahari; (5) trotoar yang bersih dari sampah. Hasil ini mengarahkan strategi peningkatan kualitas 5 faktor prioritas berupa keamanan, kelancaran, ketertiban, kenyamanan, dan keindahan jalur pedestrian di KWBL.

Kata kunci: *Pejalan Kaki, Pariwisata, Kota Makassar, SWOT, Importance Performa Analysis (IPA)*

**STRATEGY TO IMPROVE THE QUALITY OF PEDESTRIAN PATH AT
LOSARI TOURISM AND SHOPPING AREA (LTSA)**

Regina Arasy Agung¹⁾, Ananto Yudono²⁾, Marly Valenti Patandianan³⁾

¹⁾Department of Urban and Regional Planning, Engineering Faculty of Hasanuddin University. Email: agungra17d@student.unhas.ac.id

²⁾Department of Urban and Regional Planning, Engineering Faculty of Hasanuddin University. Email: yudono@unhas.ac.id

³⁾Department of Urban and Regional Planning, Engineering Faculty of Hasanuddin University. Email: marly.patandianan@gmail.com

ABSTRACT

Makassar City as a Waterfront City rich with beautiful sunset views, heritage buildings at Fort Rotterdam and its surroundings, Somba Opu Street shopping area, and Losari Platform. as a multi-use public space for recreation, social interaction, cultural attractions, so that Losari Beach Tourism and Shopping Area (KWBL) has potential. Based on the principles of pedestrian paths such as Safety, Accessible, Comfort, Discipline, and Aesthetic for pedestrians. It is assessed that the quality of the pedestrian path in this area is still inadequate. This study aims to: (1) identify significant variables on the quality level of pedestrian paths in KWBL; (2) explore public opinion about level of importance and quality of the environment and infrastructure in KWBL; and (3) clue of pedestrian path development in KWBL. This is a descriptive research with quantitative-qualitative approach. Primary data was obtained from field documentation and distribution of questionnaires, while secondary data was obtained from literature research. Using the Importance Performance Analysis (IPA) technique, the research resulted in several priority factors for improvement, namely: (1) infrastructure for pedestrian crossings at a distance of $\pm 200m$; (2) street lighting; (3) special infrastructure for people with disabilities; (4) shelters for shade from the rain and the hot sun; (5) sidewalks that are clean of garbage and liquid waste. These results fulfill strategy to improve the quality of the five priority factors as follow Safety, Accessible, Comfort, Discipline, and Aesthetic of pedestrian paths in KWBL.

Keywords: *Pedestrians, Tourism, Makassar City, SWOT, Importance Performance Analysis (IPA)*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (*linkage system*) yang berperan penting. Karena dengan berjalan kaki dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat di tempuh dengan kendaraan (Adisasmita dalam Syafiz Harsono, 2016). Berjalan kaki dapat menjadi cara cepat untuk menyelesaikan perjalanan pendek di daerah perkotaan serta merupakan moda transportasi paling alami dan murah. Selain itu juga mempunyai manfaat sosial sebagai tempat pertemuan antar individu sehingga terjadi interaksi sosial (Jakarta NMT *Vision and Design Guideline*, 2019). Wasilah dan Hildayanti (2019) menyatakan bahwa sistem pedestrian yang baik mampu mengurangi ketergantungan dari kendaraan bermotor dalam area kota, meningkatkan kualitas lingkungan dengan memprioritaskan manusia, dan lebih mengekspresikan aktifitas pedestrian dan meningkatkan kualitas udara.

Keberadaan jalur pedestrian di kawasan wisata dapat menentukan tujuan kunjungan wisatawan sehingga komponen ini menjadi objek penting dalam menunjang aktifitas pengunjung berjalan kaki di kawasan pariwisata. Bagi warga kota maupun wisatawan, moda transportasi berjalan kaki yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti bis kota, bis wisata, angkot, taxi dan sebagainya memudahkan seseorang dalam menikmati atau merekam image kota dengan lebih mudah dan leluasa. *Image* kota yang terbangun dari suasana dan pemandangan tentang keunikan elemen-elemen kota seperti *path*, *edge*, *district*, *node* dan *landmark* (Kevin Lynch, 1960).

Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian Selatan Pulau Sulawesi yang dahulu disebut Ujung Pandang. Kota ini terletak dekat dengan pantai yang membentang sepanjang koridor barat dan utara dan juga dikenal sebagai “*Waterfront City*”. Kota ini didalamnya mengalir beberapa sungai (Sungai Tallo, Sungai Jeneberang, dan Sungai Pampang). Rencana struktur ruang wilayah kota Berdasarkan Perda Kota Makassar No. 4 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2015 - 2034, Kawasan pesisir bagian barat kota pada kecamatan Ujung

Pandang dan sebagian kecamatan Wajo yang dilewati sepanjang jalan tersebut juga menembus pusat kegiatan budaya, dan pusat perdagangan dan jasa, landmark kota dan ruang terbuka hijau hingga kawasan pusat kota. Letak strategis ini menyebabkan kota Makassar berpeluang menjadi destinasi pariwisata dan perbelanjaan.

Wilayah penelitian adalah kawasan pariwisata dan perbelanjaan Fort Rotterdam – Anjungan Losari (**Gambar.1.3**). Dalam kawasan tersebut meliputi berbagai aktivitas masyarakat seperti: 1) rekreasi di Anjungan Losari; 2) berbelanja di pertokoan Somba Opu; 3) Wisata bangunan *heritage* di Fort Rotterdam dan sekitarnya; dan 4) Lalu-lalang kendaraan kota. Adapun alasan lokasi tersebut di pilih karena sepanjang ruas jalan tersebut memiliki daya tarik wisata sekitar seperti pantai losari sebagai Wisata alam bahari. Adapun Benteng dan museum pada Pesisir Pantai sebagai Wisata Sejarah, serta keanekaragaman wisata budaya contohnya kawasan Pecinan (China Town) pada sebagian wilayah Kecamatan Wajo. Wilayah ini juga sebagai pusat perbelanjaan cendramata atau sebagai tempat Wisata Belanja.

Bahkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar 2015-2034, dibangunnya Center Point of Indonesia (CoI) kedepannya akan menjadi Kawasan Terpadu Pusat Bisnis, Sosial, Budaya dan pariwisata. Disebut Kawasan Pusat Bisnis Terpadu Indonesia CoI adalah kawasan strategis provinsi dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar berupa satu kesatuan kawasan bisnis berskala global. Hal ini menjadi daya tarik masyarakat untuk sekedar melewati atau berkunjung di kawasan ini. Kawasan ini dikunjungi oleh berbagai macam lapisan masyarakat dan berbagai tujuan, berbagai waktu sehingga mampu menghidupkan suatu kawasan sepanjang hari.

Arifia dalam Ardyanti V. Rachma (2018) menyatakan bahwa perkembangan suatu aktifitas pada pusat kegiatan kota memicu pertumbuhan kegiatan-kegiatan lain dan mengakibatkan tarikan pergerakan pengunjung. Seperti di kawasan pesisir KWBL yang merupakan wilayah penelitian dengan penggunaan lahannya untuk kegiatan wisata, belanja dan rekreasi dapat menarik pengunjung dan membuat pergerakan manusia menuju kawasan KWBL untuk beraktifitas, sehingga pelayanan fasilitas pedestrian berkualitas diperlukan agar menarik dan memotivasi pejalan kaki.

(Wahyuni Kurniawati dan Aris Ananta, 2020) nilai walkability kawasan yang menggambarkan fasilitas pejalan kaki berkualitas berada pada batas radius maksimal 200 meter. Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, dan nyaman, termasuk kemandirian bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik (Permen PU No. 03/PRT/M/2014).



Gambar 1.1 Penyalahgunaan Jalur Pedestrian
Sumber: Penulis, 2021

Penelitian ini dilakukan karena masih ada ketidakseimbangan antara prinsip dengan keadaan jalur pedestrian di KWBL yang terhalang gerai pedagang kaki lima, pot tanaman, parkir kendaraan, sepeda motor naik keatas trotoar, penyebrang jalan tidak teratur seperti pada **gambar 1.1** dan **gambar 1.2**, serta pengemis dan fasilitas trotoar yang kurang memadai (Selengkapnya dibahas pada gambaran umum **sub bab 4.1**).

Kondisi ini menunjukkan ketidakamanan fasilitas pejalan kaki serta kurang tertib dalam penggunaan jalur pedestrian. Kedisiplinan tertibnya bagi pejalan kaki adalah wajib menggunakan jalur khusus pejalan kaki dan menyebrang pada tempat yang telah ditentukan (UU No. 22 th. 2009 Pasal 132). Selain itu, hal ini juga menyebabkan terjadinya ketidakteraturan dalam memanfaatkan fungsi fasilitas jalur pedestrian yang

menyebabkan akses antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga dapat mengganggu aktivitas berjalan kaki. Fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki adalah untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin perjalanan lancar tanpa hambatan dan mudah bagi pejalan kaki untuk berkegiatan maupun berjalan menikmati lingkungan KWBL (UU No. 22 th. 2009 Pasal 132, Permen PU No. 03/PRT/M/2014, dan Kevin Lynch, 1960).



Gambar 1.2 Pejalan Kaki Berjalan Kaki pada Jalur Kendaraan
Sumber: Penulis, 2021

Jika kondisi tersebut tetap diabaikan, dapat mengakibatkan wisatawan enggan berjalan kaki pada jalur yang seharusnya disediakan dalam melakukan perjalanan pada area wisata dalam Kawasan Pantai Losari. Oleh karena itu, perlu adanya strategi sebagai rekomendasi dalam memperbaiki kualitas jalur pedestrian sehingga jalur pedestrian yang ada menjadi lebih aman, nyaman, lancar, tertib serta memiliki daya tarik.

1.2 Rumusan Masalah

Adanya kesenjangan antara prinsip-prinsip jalur pedestrian perkotaan berkualitas tinggi dengan kondisi eksisting jalur pedestrian dan lingkungan di sekitarnya yang kualitasnya masih rendah. Prinsip-prinsip jalur pedestrian berkualitas tinggi dalam arti menjamin keamanan, kelancaran, kenyamanan, ketertiban sarana prasarana dan daya atraktif lingkungan jalur pedestrian.

Berdasarkan observasi, secara umum kondisi eksisting lingkungan, sarana dan prasarana (sarpras) jalur pedestrian di KWBL yang kualitasnya masih rendah. Selain prinsip atraktif yang kualitasnya cukup baik, maka prinsip-prinsip lainnya seperti: (a) keamanan dan keselamatan terhadap lakalintas dan kriminalitas; (b) ketidak lancaran berjalan kaki ke pusat-pusat kegiatan di KWBL yang terganggu oleh fungsi lain di jalur pedestrian; (c) ketidaknyamanan berjalan kaki di jalur pedestrian yang di beberapa tempat tidak rata, kekurangan sarana peneduh; dan (d) Kekurang tertiban dan kedisiplinan pejalan kaki, kebersihan, keberadaan pengemis, dan ketidak paduan dengan intermoda transportasi lainnya.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka disusun pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor yang signifikan berpengaruh terhadap kualitas kondisi lingkungan maupun sarana prasarana jalur pedestrian di KWBL?
2. Bagaimana opini pengguna jalur pedestrian tentang tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan kondisi lingkungan maupun sarana prasarana jalur pedestrian di KWBL?
3. Bagaimana strategi peningkatan kualitas jalur pedestrian KWBL?

1.4 Tujuan

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang signifikan berpengaruh terhadap tingkat kualitas jalur pedestrian di KWBL.
2. Mengidentifikasi tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan lingkungan dan Sarpras yang menentukan kualitas jalur pedestrian di KWBL.
3. Menyusun strategi peningkatan kualitas jalur pedestrian di KWBL.

1.5 Manfaat

Hasil dari penelitian berikut diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Manfaat bagi pengkayaan ilmu PWK khususnya tentang strategi peningkatan kondisi dan Sarpras jalur pedestrian berdasarkan pada prinsip-prinsip jalur pedestrian.
2. Manfaat bagi masyarakat untuk memberi kesadaran akan pentingnya fasilitas jalur pedestrian yang berkualitas agar masyarakat dapat lebih termotivasi untuk berjalan kaki.

3. Manfaat bagi perencanaan pengembangan jalur pedestrian di kawasan wisata perkotaan, sebagai bahan pertimbangan.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian adalah batasan supaya penelitian ini lebih terarah. Ruang lingkup penelitian terdiri dari lingkup substansi dan lingkup lokasi.

1.6.1 Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi merupakan pembatasan materi pembahasan yang mengacu inti pembahasan. Pada penelitian ini, ruang lingkup substansi dikemukakan berdasarkan tujuan penelitian yang dibatasi sebagai berikut:

1. Materi dalam pembahasan ini adalah memberikan penilaian kondisi lingkungan dan Sarana Prasarana jalur pedestrian di KWBL. Setelah itu, mengidentifikasi dengan analisis faktor-faktor yang signifikan mempengaruhi terhadap tingkat kualitas jalur pedestrian di KWBL.
2. Melakukan penyebaran kuesioner untuk mengetahui opini pengguna jalur pedestrian tentang tingkat kepentingan dan tingkat kualitas kondisi lingkungan maupun sarana prasarana jalur pedestrian di KWBL. Dalam materi ini dilakukan *Importance Performance Analysis* (IPA) sehingga dapat mengidentifikasi tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan lingkungan dan Sarpras yang menentukan kualitas jalur pedestrian di KWBL.
3. Melakukan pembahasan mengenai kebijakan yang dapat diambil dalam upaya menyusun strategi pengembangan jalur pedestrian di KWBL berdasarkan 5 faktor (keamanan, kenyamanan, kelancaran, ketertiban dan keindahan)

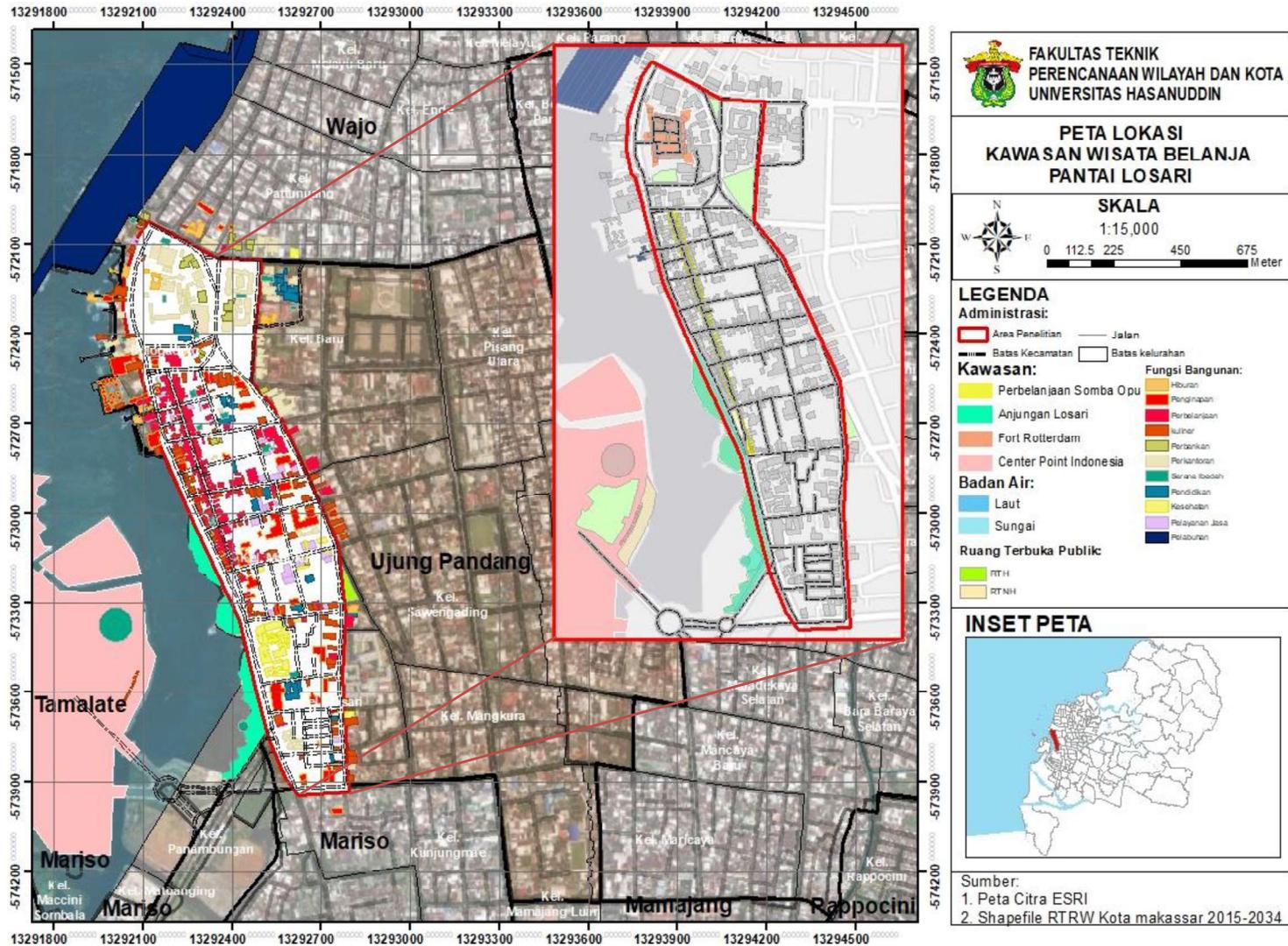
1.6.2 Lingkup Lokasi

Untuk memudahkan penelitian tugas akhir ini, maka perlu untuk melakukan pembatasan wilayah yang disebut lingkup lokasi. Adapun batasan lokasinya meliputi:

1. Jalur pedestrian kawasan wisata dan belanja pantai losari menjadi lokasi untuk fokus penelitian, meliputi tiga destinasi wisata:
 - a. Fort Rotterdam
 - b. Perbelanjaan Somba Opu
 - c. Anjungan Losari

2. Pembahasan mengenai penilaian sarana prasarana lingkungan jalur pedestrian pada Kawasan Wisata Belanja Losari. Selanjutnya, tanggapan pejalan kaki mengenai tingkat kepentingan dan kepuasan lingkungan dan Sarpras yang menentukan kualitas jalur pedestrian di KWBL dalam beraktivitas di kawasan tersebut khususnya pada puncak *Car Free Day* di hari Minggu.

Saat ini berbagai obyek dan atraksi wisata Kota Makassar teraglomerasi di bagian kota lama dan di Pantai Losari, seperti wisata pusaka kota lama Makassar berupa warisan arsitektur Fort Rotterdam, arsitektur bangunan-bangunan kolonial, Taman Macan, serta ruang publik Anjungan Losari yang merupak revitalisasi tempat menikmati sunset dan ragam kuliner Makassar Pantai Losari yang legendaris, serta pusat perbelanjaan cinderamata Jalan Sombaopu. Selanjutnya wilayah studi ini disebut Kawasan Wisata dan Belanja Losari (KWBL), lihat **gambar 1.3**.



Gambar.1.3 Peta Lokasi Studi
 Sumber: RTRW Kota makassar 2015-2034

1.7 Output

Pencapaian dari penelitian ini adalah untuk menyusun strategi pengembangan jalur pedestrian di KWBL yang berkualitas. Berdasarkan faktor-faktor yang signifikan berpengaruh terhadap tingkat kualitas jalur pedestrian di KWBL, strategi disusun dan disesuaikan dari opini pejalan kaki mengenai tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan lingkungan dan Sarpras yang menentukan kualitas jalur pedestrian di KWBL. Dalam penelitian ini dihasilkan *output* sebagai berikut:

1. Skripsi Tugas Akhir yang terdiri dari 5 BAB tersusun secara sistematis dengan judul “Strategi Peningkatan Kualitas Jalur Pedestrian Kawasan Wisata dan Belanja Losari (KWBL)”
2. Paper hasil penelitian sebagai bahan publikasi dalam Jurnal Wilayah dan Kota Maritim dengan judul penelitian “Strategi Peningkatan Kualitas Jalur Pedestrian Kawasan Wisata dan Belanja Losari (KWBL)”
3. Poster yang menjabarkan strategi hasil dari penelitian dengan judul “Strategi Peningkatan Kualitas Jalur Pedestrian Kawasan Wisata dan Belanja Losari (KWBL)”
4. *Summary Book*.

1.8 Outcome

Peningkatan keamanan, kelancaran, kenyamanan, ketertiban dan keindahan di KWBL. Peningkatan lima aspek tersebut berdampak pada peningkatan jumlah dan lama kunjungan wisatawan yang melakukan wisata belanja di KWBL dengan berjalan kaki. Semakin banyak dan semakin lama wisatawan berkunjung diduga akan berdampak pula pada peningkatan kegiatan perekonomian termasuk UMKM di KWBL dan sekitarnya.

1.9 Sistematika Penulisan

Penelitian yang dibahas dalam skripsi ini dibuat sesuai dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi uraian latar belakang pemilihan penelitian, identifikasi dan rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup penelitian, sistematika pembahasan serta *output* dan *outcome* penelitian.

Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi memuat kajian atau studi pustaka, teori-teori, penelitian terdahulu dan alur pikir yang berkaitan dan digunakan untuk mendukung penelitian yang akan dilakukan. Bab ini berisi tentang tinjauan teori mengenai definisi pejalan kaki serta jalur pedestrian.

Bab III Metode Penelitian

Bab ini berisi tentang gambaran umum wilayah penelitian, jenis penelitian dan metode apa saja yang akan digunakan dalam penelitian seperti metode pengumpulan data, penentuan sampel penelitian, metode analisis data.

Bab IV Hasil dan Pembahasan

Bagian ini berisi analisis dari hasil pengolahan data yang sesuai dengan metode yang telah ditentukan dan pembahasan yang akan menjawab rumusan masalah.

Bab V Kesimpulan Dan Saran

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil pembahasan dari penelitian ini. Adapun terdapat saran yang diberikan peneliti sebagai masukan dalam penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pedestrian dan Hak Pejalan Kaki

Pedestrian berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pejalan kaki diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Menurut Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum Perumahan dan Rakyat No.02 tahun 2018 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, baik dengan maupun tanpa alat bantu. N. Tanan (2011) menyatakan bahwa berjalan kaki merupakan moda transportasi penting pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan untuk dicapai dengan angkutan lainnya.

Berdasarkan pernyataan sebelumnya, maka dapat disimpulkan jalur pedestrian merupakan suatu sarana ruang pergerakan atau perpindahan orang atau sekelompok orang dari satu tempat ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Atau bisa dikatakan sebagai suatu sarana untuk pengguna jalan yaitu pejalan kaki untuk melakukan aktivitas dan menjangkau pada suatu tempat, dan secara fisik terletak pada sisi pinggir jalan raya atau ruang yang menghubungkan antara bangunan dengan jalan raya.

Adapun manfaat berjalan kaki sebagai berikut (Pricewaterhouse Cooper dalam FIT, 2012):

a. *Health cost savings* (penghematan biaya kesehatan)

Dengan berjalan kaki menyebabkan peningkatan aktivitas fisik dapat menjadikan pribadi lebih kuat dan berdampak pada kesehatan serta mengurangi resiko penyakit lain yang disebabkan ketidakaktifan. Kemungkinan jika memiliki hasil kesehatan yang lebih baik akan mengurangi biaya perawatan kesehatan bagi masyarakat. Juga ada pendapat bahwa peningkatan kesehatan dapat meningkatkan produktivitas.

b. *Congestion savings* (pengurangan kemacetan)

Karena dengan berjalan kaki sebagai peralihan moda dari kendaraan bermotor ke jalan kaki akan meminimalisir kemacetan lalu lintas dan mengurangi

kepadatan jalan. Khususnya pada pusat kegiatan kota dengan tingkat pengguna kendaraan bermotor yang tinggi.

c. *Vehicle operating cost savings* (biaya operasi kendaraan)

Individu yang lebih sering berjalan kaki dapat menghemat biaya perawatan kendaraan termasuk biaya bahan bakar dan ganti ban.

d. *Changes in the level of road and pedestrian safety* (perubahan tingkat keamanan jalan dan pejalan kaki)

Ketika ada jalur terpisah dan pentingnya menerapkan inisiatif kesadaran ketertiban dalam jalan raya karena peluang yang berkurang untuk kecelakaan antara kendaraan dan pejalan kaki

e. *Environmental pollution savings* (Mengurangi pencemaran lingkungan)

melalui pengurangan pencemaran akibat emisi gas buang kendaraan yang menimbulkan efek rumah kaca, polusi udara, dan polusi air sehingga memberikan dampak negatif terhadap kesehatan dan kesejahteraan manusia, serta lingkungan hidup.

f. *Noise reduction* (pengurangan kebisingan)

Perpindahan dari kendaraan bermotor ke berjalan kaki sebagai moda transportasi dapat mengurangi kebisingan kendaraan, terutama di daerah perkotaan di mana dengan tingkat kebisingan yang cukup tinggi.

Menikmati sarana prasarana publik yang nyaman merupakan idaman setiap individu. Artinya, pembangunan jalur pedestrian tetap mengedepankan hak-hak asasi manusia. Dan di atur dalam UU No. 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia pasal 3 berbunyi sebagai berikut:

- 1) Setiap orang dilahirkan bebas dengan harkat dan martabat manusia yang sama dan sederajat serta dikaruniai akal dan hati nurani untuk hidup bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam semangat persaudaraan;
- 2) Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan perlakuan hukum yang adil serta mendapat kepastian hukum dalam semangat di depan hukum;
- 3) Setiap orang berhak atas perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan manusia, tanpa diskriminasi.

Hak pejalan kaki dalam berlalu lintas juga diatur sebagaimana dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 131 menyebutkan bahwa pejalan

kaki memiliki hak atas ketersediaan trotoar atau tempat menyebrang dan memiliki prioritas untuk menyebrang di tempat tersebut. Pejalan kaki berhak menyebrang dan memperhatikan keselamatan masing-masing.

Dijelaskan ketertiban pejalan kaki dalam berlalu lintas pada pasal 132 yang menjelaskan bahwa pejalan kaki harus menggunakan jalur khusus pejalan kaki dan menyebrang pada tempat yang telah ditentukan, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas, dan penyandang cacat wajib menggunakan tanda khusus dan mudah dikenali. Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, dan nyaman, termasuk kemandirian bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik (Permen PU No. 03/PRT/M/2014).

Berdasarkan kebijakan di atas, dapat dijabarkan konsep jalur pedestrian dimana setiap orang termasuk yang memiliki disabilitas berhak pemberlakuan sama atas fasilitas jalur pedestrian yang dapat dicapai/diakses secara mandiri tanpa ada perbedaan maupun diskriminasi. Setiap pejalan kaki berhak dan terjamin keamanannya dari tindakan kriminalitas maupun bencana alam dan kecelakaan lalulintas dalam menggunakan jalur pedestrian. Jalur pedestrian juga harus menjamin ketertiban dan kelancaran bagi penggunaanya.

2.2 Kriteria Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki

Permen PU No. 03 tahun 2014 pasal enam menyebutkan bahwa ada empat kriteria dalam menentukan tingkat pelayanan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki berupa: karakteristik pejalan kaki; karakteristik lingkungan; keterkaitan antar kegiatan dan inter moda transportasi serta jenis penggunaan lahan.

2.2.1 Karakteristik Pejalan Kaki

Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat empat jenis pejalan kaki menurut sarana perjalanannya, yaitu:

a. Pejalan kaki penuh

Pejalan kaki yang menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan.

b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum

Pejalan kaki yang berjalan kaki sebagai moda antara, dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute Kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.

- c. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum

Pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.

- d. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh

mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

Karakteristik pejalan kaki berupa perilaku dan psikis pejalan kaki. Perilaku pejalan kaki adalah tindakan seseorang dalam melakukan respon keadaan selama berjalan kaki. Psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Layanan jalur pedestrian yang tersedia sebisanya memenuhi kebutuhan setiap kalangan pejalan kaki. Karakteristik perilaku dan psikis pejalan kaki dikelompokkan berdasarkan usia seperti pada **tabel 2.1**.

Tabel 2.1 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Kelompok Umur

<i>Walking characteristics and abilities of different pedestrian age groups.</i>	
<i>Age (Usia)</i>	<i>Characteristic (Karakteristik)</i>
<i>Infants and Toddlers (ages 0 to 4)</i>	Keterampilan berjalan baru dikembangkan dan membutuhkan pengawasan orang tua. Penglihatan dan kemampuan persepsi dalam perkembangan.
<i>Young Children (ages 5 to 12)</i>	Mulai meningkatnya kemandirian namun masih membutuhkan pengawasan orangtua.
<i>Preteens (ages 13 to 14)</i>	Rentan tergesa-gesa yang membuat mereka berani mengambil resiko atau gegabah.
<i>Teens (ages 15 to 18)</i>	Kesadaran akan tentang lalu lintas meningkat, namun pengambilan keputusan masih cenderung gegabah.
<i>Adults (19 to 40)</i>	Aktif dan berhati-hati terhadap lalu lintas.
<i>Middle-Aged Adults (41 to 65)</i>	Kemampuan reflek menurun.
<i>Senior Adults (65+)</i>	Kesulitan menyebrang jalan, penglihatan kurang baik dan sulit mendengar, memiliki tingkat kematian yang tinggi jika tertabrak atau terjadi kecelakaan.

Sumber: AASHTO, 2004

2.2.2 Karakteristik Lingkungan

Menurut Kevin Lynch (1960), *image* atau citra lingkungan adalah proses dua arah antara pengamat dengan benda yang diamati, atau disebut juga sebagai kesan atau persepsi antara pengamat terhadap lingkungannya. Citra kota didefinisikan sebagai gambaran mental dari sebuah kawasan sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya.

Jadi, citra wajah pada sebuah kota adalah kesan yang diberikan oleh banyak orang. Kesan wajah kota lebih ditekankan pada lingkungan fisik atau sebagai kualitas sebuah obyek fisik (seperti warna, bentuk, struktur yang kuat, dll), sehingga memiliki tampilan yang berbeda, unik dan menarik perhatian. Ada lima elemen pembentuk citra kota secara fisik, yaitu: *path* (jalur), *edge* (tepi), *distric* (kawasan), *nodes* (simpul), dan *landmark* (penanda).

1. Elemen *Path* (Jalan/Jejalur)

Path (jalan) merupakan koridor linier yang dapat dirasakan oleh manusia pada saat berjalan mengamati kota. *Path* dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, canal, jalur kereta api. Bagi banyak orang, ini adalah elemen dominan dalam gambaran mereka. Orang mengamati kota sambil bergerak melaluinya, dan elemen-elemen lingkungan lain teratur dan berhubungan sepanjang *path*.

2. Elemen *Edges* (Tepian)

Edges (Tepian) adalah elemen linear yang dikenali pengamat pada saat dia berjalan, tapi tidak digunakan/dilihat sebagai *path*. *Edges* adalah batas-batas antara dua kawasan, pemisah linier seperti pantai, potongan jalur kereta api, tepi bangunan, dinding. Batas bisa berupa pantai, dinding, deretan bangunan, atau jajaran pohon/lansekap. Batas juga bisa berupa pemisah antara dua kawasan yang berbeda seperti pagar, tembok, atau sungai.

3. Elemen *District* (Distrik)

District (Distrik) adalah kawasan kota dengan skala dua dimensi, dimana manusia merasakan 'masuk' dan 'keluar' dari kawasan yang berkarakter. *Districts* merupakan wilayah yang memiliki kesamaan (*homogen*). Kesamaan tadi bisa berupa kesamaan karakter/ciri bangunan secara fisik, fungsi wilayah, latar belakang sejarah dan sebagainya.

4. Elemen *Nodes* (Simpul)

Nodes (Simpul) adalah titik-titik, spot-spot strategis dalam sebuah kota dimana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain. *Node* dapat berupa persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, square, dan sebagainya. Tidak setiap persimpangan jalan adalah sebuah *nodes*, yang menentukan adalah citra tempat terhadapnya. *Nodes* adalah satu tempat dimana orang mempunyai perasaan 'masuk' dan 'keluar' di tempat yang sama.

5. Elemen *Landmark* (Penanda)

Landmark (Penanda) adalah titik-acuan dimana si pengamat tidak memasukinya, mereka ada di luar. Mereka biasanya merupakan objek fisik yang didefinisikan secara sederhana: bangunan, tanda, toko, atau gunung. Beberapa adalah *landmark* jauh, dapat terlihat dari banyak sudut dan jarak, diatas puncak-puncak dari elemen yang lebih kecil, dan digunakan sebagai acuan.

2.2.3 Jenis Penggunaan Lahan serta Keterkaitan antar Kegiatan dan Intermoda Transportasi Menurut Chapin dan Kaiser dalam Sitawati, W. Anita (2018) kebutuhan penggunaan lahan dalam struktur tata ruang kota/wilayah berkaitan dengan sistem yang ada:

- a. Sistem kegiatan, manusia dan kelembagaannya untuk memenuhi kebutuhannya yang berinteraksi dalam waktu dan ruang.
- b. Sistem pengembangan lahan yang berfokus untuk kebutuhan manusia dalam aktivitas kehidupan.

Jenis penggunaan lahan secara garis besar lahan kota terbagi menjadi lahan terbangun dan lahan tak terbangun. Lahan terbangun terdiri dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran. Sedangkan lahan tak terbangun terbagi menjadi lahan tak terbangun yang digunakan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka) dan lahan tak terbangun non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan, produksi dan penambangan sumber daya alam).

Manusia beraktivitas mengorganisasikan kegiatan sehari-hari bertujuan memenuhi kebutuhan dasar dan keterkaitannya satu dengan yang lain dalam waktu dan ruang. Dalam melakukan interaksi ini, kadang-kadang menggunakan sistem transportasi dan/atau berjalan kaki. Jadi dapat disimpulkan, sistem aktivitas mewujudkan

adanya kegiatan-kegiatan dan pergerakan antar tempat. Wadah pergerakan dalam wujud jaringan transportasi dan wadah kegiatan adalah bentuk penggunaan lahan. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2008) Standar jarak tempat henti pada pusat kegiatan atau CBD adalah 200-300 meter. Wahyuni Kurniawati dan Aris Ananta (2020) menyatakan nilai walkability kawasan yang menggambarkan kualitas fasilitas pejalan kaki berada pada batas radius maksimal 200 meter. Prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki yaitu memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin.

2.3 Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki

Prasarana Jaringan Pejalan Kaki adalah fasilitas utama berupa jaringan yang disediakan untuk pejalan kaki. Sarana Jaringan Pejalan Kaki adalah fasilitas pendukung pada jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki sebagai prasarana dan sarana pejalan kaki yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan, dan kemandirian para pejalan kaki, termasuk pejalan kaki rentan yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil.

Trotoar adalah prasarana atau fasilitas utama berupa bagian dari daerah manfaat jalan yang berfungsi sebagai jalur pedestrian yang pelayanannya ditingkatkan/diperkeras, yang dirancang berdasarkan kebutuhan minimum dengan memperhatikan keamanan, kelancaran dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan penyandang cacat.

1. Lebar jalur pedestrian adalah ukuran lebar jalur pedestrian berdasarkan jumlah pejalan kaki. Penghitungan lebar trotoar minimal menggunakan pada rumus 1 menghitung lebar efektif trotoar (SE Menteri PUPR No. 02, 2018):

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

Keterangan:

W : adalah lebar efektif minimum trotoar (m)

V : adalah volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N : adalah lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter), ditentukan dalam **tabel 2.2**

Tabel 2.2 Kebutuhan Lebar Jalur pedestrian

No.	N (meter)	Keadaan
1.	1,5	Jumlah pejalan kaki banyak > 35 orang/menit
2.	1,0	Jumlah pejalan kaki sedang 16 - 35 orang/menit
3.	0,5	Jumlah pejalan kaki sedikit < 16 orang/menit

Sumber : SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018

2. Tinggi ideal jalur pedestrian 10 cm dan 30 cm. Pertimbangan tinggi 10 cm dari permukaan jalanan agar kaum disabilitas punya kemudahan dalam menggunakan jalur pedestrian. 30 cm dari permukaan jalanan agar kendaraan bermotor tidak bisa lewat jalur pedestrian.

Selanjutnya, fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah fasilitas utama yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pada saat menyeberang jalan. Fasilitas penyeberangan jalan ini terbagi dari dua bagian yaitu, Penyeberangan jalan sebidang dan Penyeberangan jalan tidak sebidang.

a. Penyeberangan Sebidang

Penyeberangan sebidang terdiri dari: 1.) Penyeberangan Zebra tanpa pelindung; 2.) Penyeberangan Zebra dengan pelindung, yaitu penyeberangan dilengkapi dengan pulau pelindung dan rambu untuk lalu lintas dua arah; 3.) Pelican Cross tanpa pelindung, yaitu penyeberangan pelican tanpa pelindung; 4.) Pelican Cross dengan pelindung, yaitu dilengkapi dengan pulau pelindung dan rambu peringatan awal.

b. Penyeberangan tak sebidang

Penyeberangan tak sebidang terdiri dari: 1.) Jembatan Penyeberangan; 2.) Terowongan penyeberangan.

Sarana jaringan pejalan kaki terdiri dari jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte bus dan lapak tunggu.

a. Jalur hijau

Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruang seperti hidran air dan perlengkapan/perabot jalan (bangku, lampu, tempat sampah, dan lain-lain) serta jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis

ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh (**Gambar 2.1**).



Gambar 2.1 Fasilitas Jalur Hijau

Sumber : SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018

b. Lampu penerangan

Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi 38 Kementerian Pekerjaan Umum maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (**Gambar 2.2**).

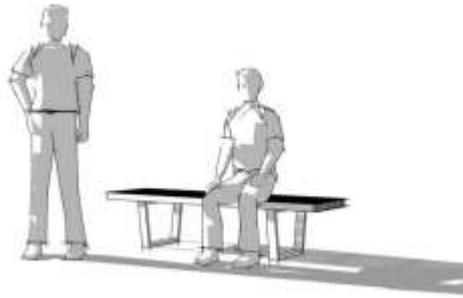


Gambar 2.2 Fasilitas Lampu Penerangan

Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

c. Tempat duduk

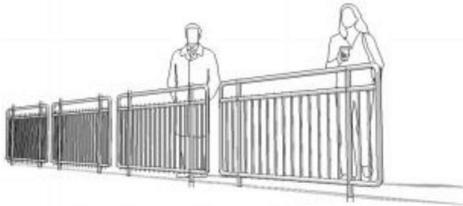
Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (**Gambar 2.3**).



Gambar 2.3 Fasilitas tempat duduk
Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

d. Pagar pengaman

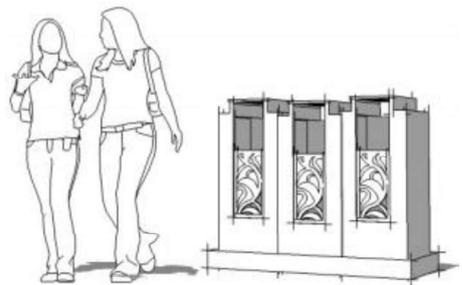
Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton (**Gambar 2.4**).



Gambar 2.4 Fasilitas Pagar Pengaman
Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

e. Tempat sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antartempat 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**).



Gambar 2.5 Fasilitas Tempat Sampah
Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

f. Marka, perambuan, dan papan informasi

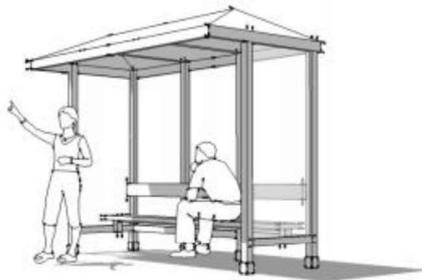
Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pedestrian dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau (**Gambar 2.6**).



Gambar 2.6 Fasilitas Marka, Perambuan, dan Papan Informasi
Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

i. Halte/shelter bus dan lapak tunggu

Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal (**Gambar 2.7**).



Gambar 2.7 Fasilitas Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu
Sumber : Permen PU No. 03/PRT/M/2014

j. Bolar

Pemasangan bolar dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak.

Kebutuhan fasilitas untuk orang dengan kebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dan lain-lain membutuhkan desain fasilitas pejalan kaki yang tanpa halangan. Kebutuhan dari pejalan kaki dengan kebutuhan khusus sangatlah tergantung dari lebar alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus tersebut. Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu sebagai berikut:

- a. *ramp* diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik-titik penyeberangan;
- b. jalur difabel diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki; dan
- c. 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.

2.4 Pariwisata, Atraksi dan Fasilitas Wisata

Suatu kawasan pariwisata terdapat beberapa komponen yang harus dipenuhi agar kegiatan pariwisata dapat berjalan sempurna (Inskeep dalam Suriadi N. Adyla, 2015) yaitu Atraksi wisata, Fasilitas Pariwisata, dan Aksesibilitas. Menurut Yoeti (1996), atraksi wisata adalah sesuatu yang dipersiapkan terlebih dahulu agar dapat dilihat, dan dinikmati sebagai motivasi wisatawan untuk berkunjung ke daerah tujuan wisata. Sedangkan menurut UU No. 10 tahun 2009, atraksi wisata atau daya tarik wisata adalah segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.

Berdasarkan definisi atraksi wisata di atas, maka disimpulkan bahwa atraksi wisata adalah segala sesuatu yang memiliki daya tarik baik yang alami ataupun hasil buatan manusia yang menjadi tujuan sebagai motivasi wisatawan untuk berkunjung ke lokasi tujuan wisata.

Fasilitas wisata adalah elemen penunjang dalam lokasi wisata yang memungkinkan wisatawan untuk menikmati atau berpartisipasi dalam atraksi wisata yang

ditawarkan. Fasilitas wisata terdiri dari prasarana dan sarana wisata. Standar sarana prasarana pariwisata menurut Lothar A. Kreck dalam Yoeti (1996):

- 1) Obyek wisata dapat berupa dari unsur alam, sosial, dan budaya;
- 2) Akses jalan, kemudahan rute dan tempat parkir;
- 3) Moda transportasi pesawat udara, kapal laut, kereta api, bus, taxi dan kendaraan lainnya;
- 4) Akomodasi pelayanan penginapan (hotel, wisma, losmen);
- 5) Tempat makanan dan minuman (restoran, kantin, rumah makan);
- 6) Perbelanjaan tempat pembelian barang-barang umum;
- 7) Perbankan seperti bank, *money changer* dan ATM;
- 8) Sarana peribadatan berupa tempat ibadah (masjid, gereja, kelenteng, dll);
- 9) Tempat hiburan aktifitas rekreasi seperti berenang, jalan-jalan, dll;
- 10) Fasilitas pelayanan jasa berupa agen perjalanan, pusat informasi, *TIC (Tourism Information Center)*, *guiding* (pemandu wisata), *laundry*, tukang cukur dan ahli kecantikan;
- 11) Jaringan komunikasi seperti sinyal telepon, akses internet, penjual voucher pulsa;
- 12) Pelayanan kesehatan berupa klinik, puskesmas, rumah sakit, dll.;
- 13) Sarana pendidikan berupa sarana pendidikan formal;
- 14) Keamanan seperti petugas keamanan, pos polisi, cctv;
- 15) Kebersihan tempat wisata dengan adanya tempat sampah dan toilet/WC umum.

Asas Fasilitas dan Aksesibilitas dalam Permen PU No. 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan adalah sebagai berikut:

- a. Keselamatan, setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
- b. Kemudahan, setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- c. Kegunaan, setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- d. Kemandirian, setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

Berdasarkan jenis pengguna lahan dan aktivitas yang dilakukan, maka dapat disimpulkan aksesibilitas jaringan pejalan kaki pada kawasan khusus pariwisata (wisata bahari dan darat, wisata budaya atau sejarah) meliputi: 1) bangunan ke bangunan; 2) transit transportasi umum ke bangunan; 3) area parkir ke bangunan; 4) area ruang terbuka publik ke bangunan; 5) area ruang terbuka publik ke transit transportasi umum; 6) area ruang terbuka publik ke area parkir. Bila akses antar bangunan fasilitas dan spot wisata terpenuhi, maka aktifitas pengunjung yang berjalan kaki menjadi lancar.

2.5 Teori Konsep Jalur pedestrian di Kawasan Wisata

2.51 The "5 Cs" of Good Walking Networks

The 5Cs menurut Transport for London (2005) adalah lima kriteria yang meliputi *Connected* (Keterhubungan), *Comfortable* (Kenyamanan), *Convenient* (Kemudahan) dan *Convivial* (Keramahan). *The 5Cs* adalah kunci utama untuk mendorong lancarnya aktivitas fisik di suatu kawasan perkotaan dimana dalam hal pedestrian dijabarkan sebagai berikut:

- a. *Connected* (Keterhubungan). Jaringan pejalan kaki harus terhubung ke tiap area ke area lainnya, serta keterkaitan antara fasilitas dan rute jaringan jalan.
- b. *Convivial* (Keramahan). Jalur jalan kaki dan ruang publik harus menyenangkan untuk digunakan karena memungkinkan terjadi interaksi sosial antar individu maupun pengguna jalan lainnya.
- c. *Conspicuous* (Kejelasan). Jalur berjalan kaki yang jelas dan ruang publik terasa aman untuk mengundang bagi pejalan kaki. Rambu/marka jalan dan informasi harus jelas dan terbaca.
- d. *Comfortable* (Kenyamanan). Pejalan kaki dapat menikmati permukaan trotoar berkualitas disesuaikan dengan kompetensi dan kemampuan semua tipe pejalan kaki.
- e. *Convenient* (Kemudahan). Jalur pedestrian dirancang untuk memudahkan berjalan kaki lebih memungkinkan dan mampu bersaing dengan moda transportasi lain dalam hal efisiensi (waktu, uang dan ruang).

2.52 Sapta Pesona Pariwisata

Sapta Pesona Pariwisata menurut Satrya G, Dewa (2020) merupakan konsep sadar wisata dengan dukungan peran serta masyarakat sebagai tuan rumah destinasi,

dalam upaya menciptakan lingkungan dan suasana kondusif, yang mampu mendorong tumbuh dan berkembangnya industri pariwisata melalui 7 (tujuh) unsur yakni: Aman, Tertib, Bersih, Sejuk, Indah, Ramah, dan Kenangan. Adapun penjabaran dalam hal pejalan kaki pada kawasan wisata adalah sebagai berikut:

- a. Pejalan kaki dapat merasakan suasana yang aman, terlindungi dan bebas dari ancaman, gangguan lalu lintas, serta tindak kriminal.
- b. Kondisi jalur pedestrian yang mencerminkan suasana tertib dan teratur serta disiplin dalam hal lalu lintas maupun penggunaan fasilitas.
- c. Lingkungan sekitar yang bersih dan sehat agar pejalan kaki merasa nyaman.
- d. Terciptanya suasana jalur pedestrian yang segar, sejuk serta nyaman yang dikarenakan adanya penghijauan secara teratur dan indah.
- e. Penataan yang unik dan serasi baik mengenai prasarana sarana yang selaras dengan lingkungannya.
- f. Jalur pedestrian yang ramah memberikan pelayanan terhadap setiap jenis pejalan kaki.
- g. Kesan wajah kota di lingkungan jalur pedestrian yang menarik dan akan selalu diingat selama berjalan kaki.

2.6 Kesimpulan Kajian Pustaka

Berdasarkan pada kajian teori, maka dapat diterapkan faktor-faktor jalur pedestrian berkualitas pada **tabel 2.3**.

Tabel 2.3 Studi Pustaka Jalur pedestrian Berkualitas

Faktor / Variabel	Referensi	
	Utama	Pendukung
Keamanan	- UU No. 39 tahun 1999 tentang HAM pasal 3 - Permen PU No. 03/PRT/M/2014, - SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, - UU RI No 22 Th 2009	- CHSE, Sapta Pesona Wisata dengan Wajah Baru (Dewa Gde Satrya, 2020), - The "5 Cs" of Good Walking Networks (Transport for London, 2005)
Kelancaran	- UU No. 39 tahun 1999 tentang HAM pasal 3 - Permen PU No. 03/PRT/M/2014, - SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, - UU RI No 22 Th 2009	- Permen PU No. 30/PRT/M/2006 Asas Fasilitas dan Aksesibilitas
Kenyamanan	- UU No. 39 tahun 1999 tentang HAM pasal 3 - SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, - UU RI No 22 Th 2009 - SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018,	- The "5 Cs" of Good Walking Networks (Transport for London, 2005)
Ketertiban	- UU No. 39 tahun 1999 tentang HAM pasal 3 - UU RI No 22 Th 2009	- The "5 Cs" of Good Walking Networks (Transport for London, 2005) - CHSE, Sapta Pesona Wisata dengan Wajah Baru (Dewa Gde Satrya, 2020)
Keindahan	- UU No. 39 tahun 1999 tentang HAM pasal 3 - Kevin Lynch (1960),	- CHSE, Sapta Pesona Wisata dengan Wajah Baru (Dewa Gde Satrya, 2020),

Sumber : Penulis, 2021

Berdasarkan observasi lapangan secara umum pada **sub bab 1.2** dan studi pustaka dari **tabel 2.3**, diterapkan kesimpulan dan diuraikan prinsip jalur pedestrian dalam faktor-faktor sebagai berikut:

a. Faktor yang mempengaruhi Keamanan

Pejalan kaki dapat merasakan suasana yang aman, terlindungi dari berbagai permasalahan yang timbul di jalur pedestrian seperti ancaman, gangguan lalu lintas, serta tindak kriminal. Oleh karena itu, unsur-unsur yang masuk dalam faktor keamanan gerak pada trotoar yaitu: 1) Rambu dan papan informasi; 2) Pos keamanan dan CCTV; 3) Fasilitas jalur penyebrangan atau zebra cross dan sejenisnya; 4) Lampu sebagai pencahayaan; 5) Tinggi pijakan/elevasi trotoar

b. Faktor yang mempengaruhi Kelancaran

Kelancaran dipengaruhi aksesibilitas yang merupakan mudah atau sulitnya wisatawan menjangkau tujuan wisata yang diinginkan dan bebas hambatan (Pitana dan Diarta, 2009). Dari penjelasan sebelumnya dan Asas Fasilitas dan Aksesibilitas dalam Permen PU No. 30 Tahun 2006, maka unsur-unsur yang termasuk faktor kelancaran adalah: 1) Akses pejalan kaki yang terhubung antarlingkungan tempat parkir/transportasi umum; 2) Trotoar yang saling terhubung kepusat kegiatan; 3) Kegiatan dan/atau Sarpras tanpa mengganggu fungsi jalur pedestrian; 4) Kemudahan pejalan kaki yang rentan (penyandang disabilitas, anak-anak, lansia) 5) Jalur pedestrian yang lebar dan tidak sempit

c. Faktor yang mempengaruhi Kenyamanan

Kenyamanan dalam berjalan kaki disesuaikan dengan kompetensi dan kemampuan semua tipe pejalan kaki. Selain jalur pedestrian yang efisien dan mudah dilalui, pejalan kaki dibuat betah berjalan kaki dengan terciptanya suasana yang segar, sejuk serta nyaman. Maka dapat diartikan bahwa unsur yang mempengaruhi kenyamanan adalah: 1) jalur pedestrian yang rata tidak berlubang/rusak; 2) Pelindung terhadap cuaca hujan dan/atau terik matahari; 3) Tempat untuk istirahat sementara; 4) Fasilitas berupa Tempat Ibadah; 5) Fasilitas berupa Toilet Umum

d. Faktor yang mempengaruhi Ketertiban

Ketertiban termasuk sebagai salah satu dari tujuh unsur Sapta Pesona Wisata. Penerapan dalam hal pejalan kaki yang mencerminkan suasana tertib adalah teratur serta disiplin dalam hal berlalu-lintas maupun penggunaan fasilitas pejalan kaki dan dimanfaatkan sesuai fungsinya. Maka dapat diartikan bahwa unsur yang mempengaruhi ketertiban adalah: 1) Jalur pedestrian yang tertib dan terpisah dari jalur kendaraan bermotor; 2) Trotoar sebagai penempatan tiang listrik/reklame, dan pohon; 3) Trotoar sebagai penempatan untuk PKL; 4) Ada pengemis dan/atau pengamen di jalur pedestrian; 5) Sarana Prasarana jalur pedestrian yang bersih terhadap sampah padat dan cair

e. Faktor yang mempengaruhi Keindahan

Dalam faktor Keindahan di ambil dari teori Kevin Lynch (1960), dimana daya tarik sebuah lingkungan yang mempengaruhi Keindahan suatu pusat kegiatan kota. Pejalan kaki selain berkegiatan juga dapat menikmati atraksi dari pemandangan elemen-elemen sekitar selama berjalan kaki di KWBL. Sehingga dapat diartikan bahwa unsur yang mempengaruhi keindahan adalah: 1) Daya tarik kehidupan sosekbud dan sarpras pada suatu ruas jalan yang sering dilewati; 2) Daya tarik bentuk tepian batas kota/kawasan yang sering dilihat oleh pejalan kaki dari jarak jauh; 3) Daya tarik suatu lingkungan distrik (bagian kota) yang sering dimasuki oleh para pejalan kaki; 4) Daya tarik elemen lingkungan dan sarpras suatu simpul kota (persimpangan/pertemuan antar jalan) sering teramati oleh pejalan kaki; 5) Daya tarik suatu landmark atau elemen kota yang unik sebagai pertanda jati diri kota.

2.7 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu

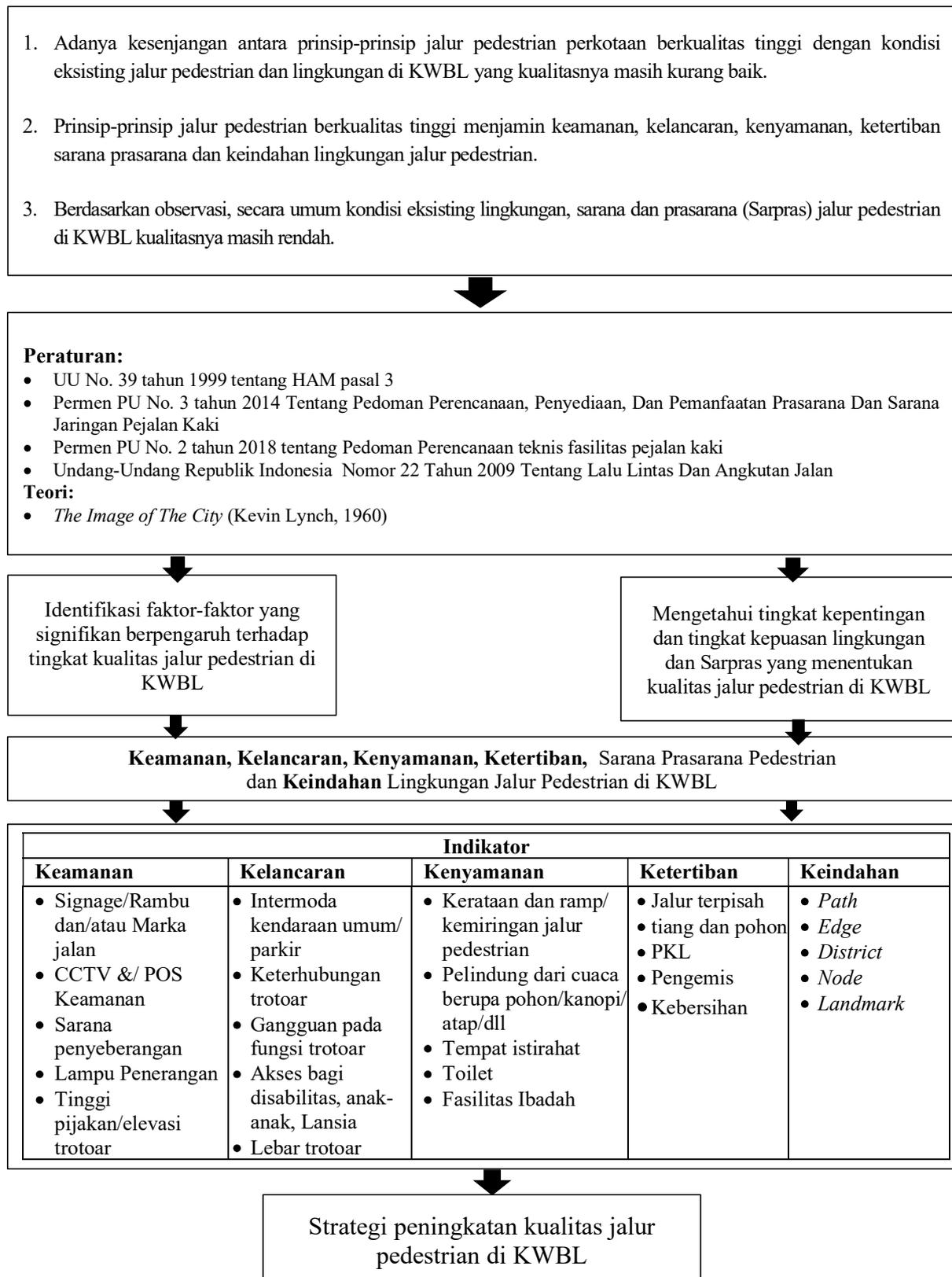
No.	Judul	Penulis (tahun)	Variabel	Tujuan	Metode Analisis	Perbedaan	Persamaan (Hal yang dipakai di penelitian)	Hasil Penelitian
1.	Penataan Kawasan Pantai Losari Sebagai Urban Tourism Kota Makassar	Suriadi N. Adyla (2015)	1. Pariwisata 2. Ruang Luar (sirkulasi, parkir, tata hijau, street furniture) 3. <i>linkage</i> dan pola pergerakan	1. Mengidentifikasi karakteristik atraksi wisata yang terdapat pada kawasan Pantai Losari. 2. Mengidentifikasi kondisi <i>linkage</i> yang menghubungkan tiap spot wisata di kawasan Pantai Losari dan pengaruh ruang luar yang melemahkan kualitas <i>linkage</i> . 3. Merumuskan kriteria dan usulan penataan yang dapat meningkatkan daya tarik dengan adanya tema-tema khusus tiap atraksi wisata dan menghubungkan tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari.	1. Analisa Deskriptif Kualitatif; 2. Teknik Analisa Cognitive Mapping; 3. Teknik Analisa Single Directional View; 4. Teknik Analisa Character Appraisal	Penelitian membahas <i>linkage</i> tiap spot wisata sedangkan peneliti berfokus di jalur pedestrian di kawasan wisata	Pemahaman mengenai gambaran lokasi studi berupa kawasan wisata belanja pantai losari	Pemilihan Tema Khusus, Kriteria dan Usulan Penataan Rancangan Pada Kawasan Pantai Losari Sebagai Urban Tourism Kota Makassar
2.	Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang	D. Setyowati Marcelina (2017)	1. identitas (identity) 2. fungsi lahan (land use) dan aktivitas (activity) 3. fungsi sosial 4. keamanan (safety) 5. aksesibilitas (accessibility) 6. kenyamanan (comfort) 7. daya tarik (attractiveness)	mencari karakteristik dan faktor yang dapat mempengaruhi pemanfaatan pedestrian ways di koridor komersial yang sesuai agar dapat menyelesaikan permasalahan yang timbul sehingga dapat memaksimalkan pemanfaatan <i>pedestrian ways</i> di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang	1. Metode deduktif kualitatif dikombinasikan dengan metode kuantitatif 2. Analisis deskriptif kualitatif	1. karakteristik lokasi 2. teknik analisis 3. variabel penelitian	1. Menggunakan variabel, indikator dan parameter yang dirumuskan dari landasan teori 2. Melakukan analisis faktor-faktor yang berpengaruh melalui hasil pengamatan di lapangan	Merumuskan karakteristik dan elemen apa saja yang berpengaruh terhadap pemanfaatan <i>pedestrian ways</i> di koridor komersial di Jalan Pemuda Kota Magelang
3.	Evaluasi Kinerja Jalur pedestrian Koridor Jalan Bendungan Sigura-Gura Kota Malang	Ardyanti V. Rachma (2018)	1. Kondisi jalur pedestrian 2. Kinerja jalur pedestrian	1. Mengevaluasi kinerja jalur pedestrian di koridor Jalan Bendungan Sigura-gura 2. Merumuskan rekomendasi peningkatan kinerja jalur pedestrian di koridor Jalan Bendungan Sigura-gura	1. Analisis kondisi jalur pedestrian dengan tingkat pelayanan atau LOS 2. Metode analisis IPA	1. karakteristik lokasi 2. Variabel penelitian	- Metode analisis IPA	Rekomendasi perbaikan kinerja jalur pedestrian pada koridor Jalan Bendungan Sigura-gura Kota Malang dengan kriteria <i>Safety</i> (keselamatan), <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan), <i>Comfort</i> (Kenyamanan), <i>Attractiveness</i> (daya tarik)

No.	Judul	Penulis (tahun)	Variabel	Tujuan	Metode Analisis	Perbedaan	Persamaan (Hal yang dipakai di penelitian)	Hasil Penelitian
4.	Penataan Koridor Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari Kota Makassar	Muslimin, M. Anshar. (2017)	1. Kondisi koridor pedestrian 2. Persepsi preferensi masyarakat 3. Konsep penataan koridor pedestrian	1. Identifikasi kondisi koridor pedestrian Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari 2. Mengetahui persepsi preferensi masyarakat terhadap koridor pedestrian Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari 3. Merumuskan konsep penataan koridor pedestrian Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari sesuai dengan konsep <i>Walkable City</i>	1. Analisis deskriptif kualitatif kuantitatif 2. Analisis <i>likert</i> 3. Analisis komparatif	1. Ruang lingkup hanya meliputi Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari dengan fokus jalur pedestrian yang ramah terhadap pejalan kaki 2. Menggunakan analisis komparatif sedangkan penulis menggunakan analisis IPA 3. Variabel membahas faktor kenyamanan, keselamatan, keindahan sedangkan penulis berfokus pada keamanan, kelancaran, ketertiban, kenyamanan, dan keindahan.	- Angket menggunakan skala <i>Likert</i>	Konsep penataan koridor pedestrian Fort Rotterdam – Somba Opu – Anjungan Pantai Losari

Sumber: Penulis, 2021

2.8 Kerangka Konsep

Kerangka konsep dibentuk dari studi pustaka dan disusun pada skema berikut:



Gambar 2.8 Kerangka Konsep

Sumber: Penulis, 2021