

TUGAS AKHIR
ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP KONDISI FISIK JALUR PEDESTRIAN KAWASAN WISATA SENGGIGI

Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Jenjang Strata I
Universitas Muhammadiyah Mataram



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

2019

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING TUGAS AKHIR

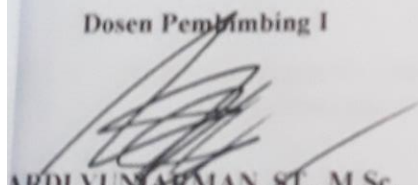
ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP KONDISI FISIK JALUR PEDESTRIAN
DI KAWASAN WISATA SENGGIGI

Disusun Oleh:

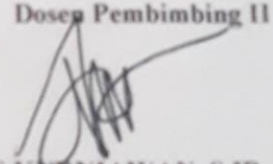
M. JODI PRASETYO AJI
41513A0022

Mataram, 15 Agustus 2019

Dosen Pembimbing I


ARDI YUNCARMAN, ST., M.Sc.
NIDN:

Dosen Pembimbing II


AGUS KURNIAWAN, S.IP., M.Eng.
NIDN: 0819088401

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Mataram



HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP KONDISI FISIK JALUR PEDESTRIAN
DI KAWASAN WISATA SENGGIGI

Disusun Oleh:

M. JODI PRASETYO AJI
41513A0022

Dipertahankan di depan Tim Penguji Tugas Akhir
Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram
Tanggal 7 Agustus 2019

Tim Penguji

Tanda Tangan

Ardi Yuniarman, ST., M.Sc.
(Ketua Penguji)



Rasyid Ridha, ST., M.Si
(Anggota Penguji I)



Sri Apriani Puji Lestari, ST., MT.
(Anggota Penguji II)



Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Mataram



LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda – tangan dibawah ini:

NAMA : M. JODI PRASETYO AJI
NIM : 41513A0022
JUDUL SKRIPSI : Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Kondisi Fisik Jalur Pedestrian Di Kawasan Wisata Senggigi

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi ini merupakan hasil penelitian, pemikiran dan pemaparan asli saya sendiri. Saya tidak mencantumkan tanpa pengakuan bahan - bahan yang telah dipublikasikan sebelumnya atau ditulis oleh orang lain, atau sebagai bahan yang pernah diajukan untuk gelar atau ijazah pada Universitas Muhammadiyah Mataram atau perguruan tinggi lainnya.

Apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian pernyataan ini saya buat

Mataram, 20 / 08 / 2019

Yang membuat pernyataan,


(M. Jodi Prasetyo Aji)

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN



“Skripsi Yang Baik Adalah Skripsi Yang Selesai”

-Rintihan Mahasiswa Tingkat Akhir

Persembahan tugas akhir dan rasa terima kasih untuk:

- ✚ Keluarga. Ibu, Bapak, Ola, dan Dinda, yang memberi do'a dan dukungan untuk menyelesaikan tugas akhir tepat waktu.
- ✚ Teman-teman PWK Angkatan 2015 yang selama empat tahun diisi dengan persaingan sehingga kita menjadi orang yang berkualitas dan bisa diandalkan.
- ✚ Begawah (Padli, Agus, Didit, Ario, Zima, Eti, Ibi, Evi) yang sering begawah begelamang makan-makan ikan bakar.
- ✚ Dosen Pembimbing, Bapak Ardi Yuniarman, ST., M.Sc. dan Bapak Agus Kurniawan, S.IP., M.Eng., yang telah membimbing tugas akhir saya hingga selesai.
- ✚ Dosen-dosen PWK Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram yang telah membagi ilmu planologi mulai dari semester 1 hingga semester 8.
- ✚ Teman-teman CV. Pilar Equator Consultant (Mbak Titin, Bang Amrin, Bang Tarto, dll) yang bersedia studio, kertas, dan printernya dipakai untuk urusan tugas akhir.
- ✚ Baiq Siti Noer Azima, yang selalu menemani dalam suka dan duka, yang selalu marah-marah ketika saya lagi males-malesnya padahal dia juga males, yang selalu jadi temen makan, temen minum, temen kuliah, temen kerja, temen jalan-jalan, dan bakal temen hidup.

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan banyak kesempatan, sehingga saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Laporan ini disusun guna memenuhi Tugas Akhir sebagai salah satu syarat dalam menempuh strata 1, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, saya menyadari sepenuhnya bahwa selesainya laporan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari dukungan, semangat, serta bimbingan dari berbagai pihak, baik bersifat moril maupun materil.

Penyusunan Tugas Akhir ini disusun dengan sebaik-baiknya, namun masih terdapat kekurangan didalam Tugas Akhir ini, oleh karena itu saran dan kritik yang sifatnya membangun dari semua pihak sangat diharapkan, tidak lupa harapan saya semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi pembaca serta dapat menambah ilmu pengetahuan bagi saya pribadi.

Mataram, 03 Agustus 2019

Penulis

ABSTRAK

Tempat wisata yang secara dinamis berkembang dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi akan memberikan fasilitas prasarana dan sarana yang menunjang bagi kehidupan dan aktifitas wisatawan. Fasilitas umum yang dibutuhkan oleh wisatawan adalah jalur pedestrian yang dimana jalur pedestrian ini berfungsi sebagai wadah atau ruang bagi pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Kawasan wisata Senggigi sebagai kawasan pariwisata yang terus berkembang memerlukan adanya penilaian kinerja prasarana penunjang pariwisata, agar kualitas dan kenyamanan pengguna prasarana tetap tercapai. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi fisik jalur pedestrian dengan teknik analisis perbandingan antara kondisi eksisting terhadap kondisi seharusnya sesuai standar dan teori yang berlaku dan mengetahui faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki menggunakan teknik analisis regresi linier berganda. Dari hasil pengamatan terdapat beberapa kondisi fisik pedestrian pada kedua segmen penelitian yang belum sesuai dengan standar atau teori yang berlaku dan dari hasil analisis regresi linier berganda ditemukan faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki pada segmen satu adalah pada aspek sirkulasi (nilai $t= 3,519$), bentuk (nilai $t= 2,927$) dan iklim/kekuatan alam (nilai $t=2,253$). Pada segmen dua adalah aspek bentuk (nilai $t= 3,626$). Hasil uji F menunjukkan F-hitung pada segmen satu 0,001 dan pada segmen dua 0,010 sehingga kurang dari tingkat signifikansi 5% yang berarti seluruh variabel secara bersama-sama mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

Kata Kunci: Pedestrian, Wisata, Kenyamanan, Regresi

ABSTRACT

Tourist attractions that dynamically develop with the advancement of science and technology will provide infrastructure facilities and facilities that support the lives and activities of tourists. Public facilities needed by tourists are pedestrian lanes where the pedestrian lane functions as a container or space for pedestrians in carrying out their activities and to provide services to pedestrians so as to improve the smoothness, security and comfort of pedestrians. Senggigi Tourism Area as a tourism area that continues to grow, requires an assessment of the performance of supporting tourism infrastructure. So that the quality and comfort of infrastructure users are still achieved. This study aims to identify the physical condition of the pedestrian path with a comparative analysis technique between the existing conditions and the conditions that should be in accordance with applicable standards and theories and multiple linear regression analysis is performed to determine the factors that affect pedestrian comfort. From the observations, there are several pedestrian physical conditions in the two study segments that are not in accordance with applicable standards or theories and from the results of multiple linear regression analysis found factors that affect pedestrian comfort in segment one are in the aspect of circulation (t value = 3,519), the form (t value = 2,927) and climate/natural forces (t value = 2.253). In segment two is the form aspect (t value = 3.626). F -test results show that F -count is 0.001 in segment one and 0.010 in segment two so that it is less than the 5% significance level, which means that all variables together affect pedestrian comfort.

Keyword: *Pedestrian, Tourist, Comfort, Regression*

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan Dosen Pembimbing Tugas Akhir	i
Halaman Pengesahan Tim Penguji Tugas Akhir	ii
Lembar Pernyataan Keaslian Skripsi	iii
Halaman Motto dan Persembahan	iv
Kata Pengantar	v
Abstrak	vi
<i>Abstract</i>	vii
Daftar Isi	viii
Daftar Gambar	x
Daftar Tabel	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Ruang Lingkup.....	2
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian	2
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi Penelitian	3
1.5 Sistematika Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Terminologi Judul.....	5
2.2 Tinjauan Teori.....	5
2.2.1 Pedestrian	5
2.2.2 Jalur Pedestrian.....	6
2.2.3 Kegiatan Jalur Pedestrian	6
2.2.4 Penggolongan Jalur Pedestrian.....	6
2.2.5 Kondisi Pedestrian.....	8
2.2.6 Kriteria Jalur Pejalan Kaki	8
2.2.6.1 Prasarana Jalur Pejalan Kaki	8
2.2.6.2 Sarana Jalur Pejalan Kaki.....	10
2.2.7 Kenyamanan	21
2.2.8 Faktor-Faktor Kenyamanan.....	21
2.3 Tinjauan Kebijakan.....	24
2.3.1 Perda Kab. Lombok Barat No. 11 Tahun 2011 Tentang RTRW Kabupaten Lombok Barat	24
2.4 Penelitian Terdahulu	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	31
3.1 Lokasi Penelitian.....	31
3.2 Jenis dan Pendekatan Penelitian	32
3.3 Variabel Penelitian.....	32

3.4 Sumber Data.....	33
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	33
3.6 Populasi, Sampel, dan Teknik <i>Sampling</i>	35
3.7 Teknik Analisis	36
3.7.1 Identifikasi Kondisi Jalur Pedestrian.....	36
3.7.2 Uji Instrumen Penelitian.....	36
3.7.3 Analisis Regresi Linier Berganda.....	37
3.7.4 Uji Asumsi Klasik	38
3.7.5 Uji Hipotesis.....	40
3.8 Desain Survei	42
3.9 Alur Penelitian	43
BAB IV PEMBAHASAN	43
4.1 Gambaran Umum.....	43
4.1.1 Gambaran Umum Makro.....	43
4.1.2 Lokasi Penelitian	44
4.1.2.1 Geografis.....	44
4.1.2.2 Pola Penggunaan Lahan.....	45
4.2 Analisis	46
4.2.1 Kondisi Fisik Jalur Pedestrian	46
4.2.1.1 Penempatan	46
4.2.1.2 Dimensi	48
4.2.1.3 Perkerasan	52
4.2.1.4 Kemiringan dan Ramp Tepi Jalan.....	53
4.2.1.5 Jembatan Penyeberangan dan Zebra Cross.....	55
4.2.1.6 Struktur Drainase	56
4.2.1.7 Perlengkapan Fasilitas Jalur Pedestrian	56
4.2.1.8 Jalur Taman.....	66
4.2.1.9 Kebersihan.....	67
4.2.2 Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki.....	68
4.2.2.1 Uji Validitas	68
4.2.2.2 Uji Reliabilitas	71
4.2.2.3 Uji Asumsi Klasik.....	74
4.2.2.4 Faktor Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki.....	82
4.2.2.5 Kesimpulan Hasil Analisis Regresi Linier Berganda.....	89
BAB V PENUTUP.....	91
5.1 Kesimpulan	91
5.2 Saran	92
DAFTAR PUSTAKA.....	93
LAMPIRAN.....	94

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian	3
Gambar 2.1 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki	11
Gambar 2.2 Perspektif Jalur Hijau (kiri), Potongan dan Tampak Atas Pengembangan Jalur Hijau (kanan)	12
Gambar 2.3 Fasilitas Lampu Penerangan	13
Gambar 2.4 Fasilitas Tempat Duduk	13
Gambar 2.5 Fasilitas Pagar Pengaman.....	14
Gambar 2.6 Fasilitas Tempat Sampah	14
Gambar 2.7 Fasilitas Marka, Perambuan, dan Papan Informasi.....	15
Gambar 2.8 Fasilitas Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu.....	15
Gambar 2.9 Fasilitas Telpon Umum.....	16
Gambar 3.1 Pembagian Segmen Penelitian	31
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Lombok Barat.....	43
Gambar 4.2 Orientasi Lokasi Penelitian Di Desa Senggigi.....	44
Gambar 4.3 Peta <i>Figure Ground</i> Kawasan Wisata Senggigi	46
Gambar 4.4 Jalur Pedestrian Yang Terputus	47
Gambar 4.5 Peta Titik Jalur Pedestrian Terputus di Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	47
Gambar 4.6 Pintu Masuk Jalur Pedestrian Segmen Dua	48
Gambar 4.7 Jalur Pedestrian Dengan Lebar 3 Meter (kiri), Jalur Pedestrian Yang Tak Tersedia (Kanan).....	49
Gambar 4.8 Penyempitan Jalur Pedestrian Oleh Penempatan Signage di Ruang Gerak Jalur Pedestrian.....	49
Gambar 4.9 Peta Lebar Jalur Pedestrian Segmen Satu	50
Gambar 4.10 Lebar Jalur Pedestrian Yang Sudah Memenuhi Standar (A,B,C), Lebar Jalur Pedestrian Yang Belum Memenuhi Standar (D)	51
Gambar 4.11 Penyempitan Jalur Pedestrian Segmen Dua.....	51
Gambar 4.12 Peta Lebar Jalur Pedestrian Segmen Dua	52
Gambar 4.13 Perkerasan Jalur Pedestrian di Segmen Satu.....	52
Gambar 4.14 Jalur Pedestrian Yang Tertutup Oleh Pasir (Kiri), Permukaan Jalur Pedestrian Yang Pecah (Kanan)	53
Gambar 4.15 Jalur Pedestrian Yang Terputus Dan Tidak Memiliki Ramp.....	54
Gambar 4.16 Perubahan Level Jalur Pedestrian Yang Tidak Menyediakan Ramp	54
Gambar 4.17 Fasilitas Penyeberangan	55
Gambar 4.18 Jembatan Penyeberangan Jalur Pedestrian.....	55
Gambar 4.19 Penutup Drainase Yang Sudah Rusak.....	56
Gambar 4.20 Penerangan Yang Bersumber Dari Aktifitas Sekitar Pedestrian.....	57
Gambar 4.21: Peta Jenis Penerangan di Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	57

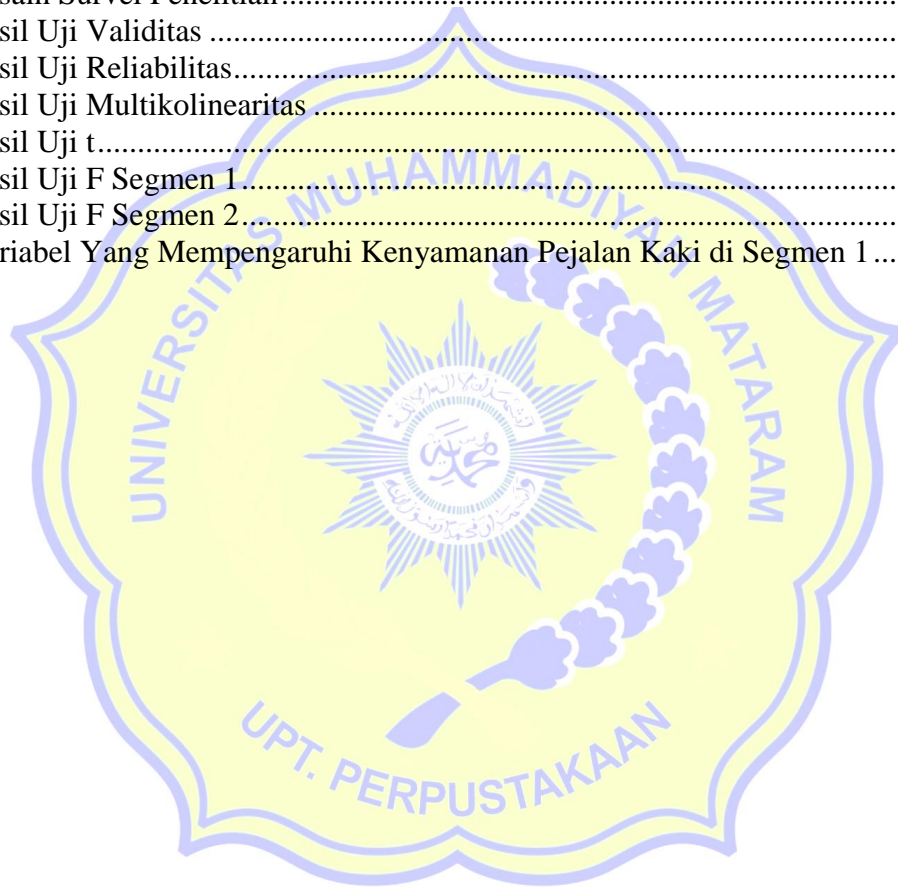
Gambar 4.22 Tempat Duduk Yang Mengambil Ruang Bebas Jalur Pedestrian (Kiri), Bentuk Tempat Duduk (Kanan)	58
Gambar 4.23 Peta Titik Fasilitas Tempat Duduk di Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	59
Gambar 4.24: Perbedaan Level Ketinggian Jalur Pedestrian Dengan Jalan	60
Gambar 4.25: Fasilitas Tempat Sampah Di Jalur Pedestrian Segmen Satu	60
Gambar 4.26 Peletakan Rambu-Rambu Yang Tidak Konsisten	61
Gambar 4.27: Letak Halte Yang Berada Pada Ruang Bebas Jalur Pedestrian	62
Gambar 4.28 Peta Titik Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	62
Gambar 4.29 Lampu Penerangan Pada Area <i>Art Market</i> Senggigi (Atas Kiri), Lampu Penerangan Yang Bersumber Dari Aktifitas Sekitar (Atas Kanan), Tinggi Lampu Penerangan (Bawah)	63
Gambar 4.30: Fasilitas Tempat Sampah Di Jalur Pedestrian Pada Area Hotel Kila Senggigi (kiri), Sampah Yang Berserakan di Jalur Pedestrian Segmen Dua	64
Gambar 4.31: Peta Titik Fasilitas Tempat Sampah Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	65
Gambar 4.32: Vegetasi Di Jalur Pedestrian Segmen Satu	66
Gambar 4.33: Vegetasi Pada Jalur Pedestrian Segmen Dua	67
Gambar 4.34 Peta Vegetasi Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi	67
Gambar 4.35 Memasukan Data Kuisisioner Ke Dalam SPSS	68
Gambar 4.36 Memilih Tipe Analisis	69
Gambar 4.37 Melakukan Validitas Pada Fitur <i>Bivariate</i>	69
Gambar 4.38 Output Analisis (Contoh Pada Variable X1)	70
Gambar 4.39 Memilih Tipe Analisis	71
Gambar 4.40 Melakukan Analisis Pada <i>Reliability Analysis</i>	72
Gambar 4.41 Output Analisis (Contoh Pada Variabel X1)	72
Gambar 4.42: Memilih Tipe Analisis	74
Gambar 4.43: Memasukan Variabel Independen Dan Dependen	74
Gambar 4.44 Melakukan Centang Pada Beberapa Item Menu Pada Statistic	75
Gambar 4.45: Output Analisis Uji Multikolinearitas	76
Gambar 4.46 Memilih Tipe Analisis	77
Gambar 4.47: Memasukan Variabel Independen Dan Dependen	77
Gambar 4.48: Melakukan Centang Pada Beberapa Item Menu Pada Statistic	78
Gambar 4.49: Hasil Uji Heteroskedastisitas Pada Segmen Satu	78
Gambar 4.50: Hasil Uji Heterokedastisitas Pada Segmen Dua	79
Gambar 4.51: Memilih Tipe Analisis	80
Gambar 4.52: Memasukan Variabel Independen Dan Dependen	80
Gambar 4.53 Melakukan Centang Pada Beberapa Item Menu Pada Statistic	81
Gambar 4.54: Grafik Normal P-P Plot Pada Segmen Satu	81
Gambar 4.55: Grafik Normal P-P Plot Pada Segmen Dua	82
Gambar 4.56: Memilih Tipe Analisis	83
Gambar 4.57: Memasukan Variabel Independen Dan Dependen	83
Gambar 4.58: Output Analisis Uji t	84
Gambar 4.59 Memilih Tipe Analisis	87
Gambar 4.60: Memasukan Variabel Independen Dan Dependen	87

Gambar 4.61: Output Analisis Uji F88
Gambar 4.62: Parkir Liar di Ruang Bebas Gerak Jalur Pedestrian Segmen Dua90



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki	9
Tabel 2.2 Lebar Jalur Pedestrian Sesuai dengan Penggunaan Lahan	10
Tabel 2.3 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan	10
Tabel 2.4 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Penyeberangan, Jalur Hijau, dan Perabot/Perlengkapan Ruas Pejalan Kaki	20
Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu	28
Tabel 3.1 Variabel Penelitian	32
Tabel 3.2 Desain Survei Penelitian	42
Tabel 4.1 Hasil Uji Validitas	70
Tabel 4.2 Hasil Uji Reliabilitas	72
Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas	76
Tabel 4.4 Hasil Uji t	84
Tabel 4.5 Hasil Uji F Segmen 1	88
Tabel 4.6 Hasil Uji F Segmen 2	88
Tabel 4.7 Variabel Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki di Segmen 1	89



BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tempat wisata yang secara dinamis berkembang dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi akan memberikan fasilitas prasarana dan sarana yang menunjang bagi kehidupan dan aktifitas wisatawan. Fasilitas umum yang dibutuhkan bagi wisatawan salah satunya yaitu jalur pedestrian yang dimana jalur pedestrian ini berfungsi sebagai wadah atau ruang bagi pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Perencanaan jalur pejalan kaki menjadi penting karena dapat mendukung terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktifitas secara aman di ruang publik, serta mewujudkan keterpaduan system, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan system transportasi atau aksesibilitas antar kawasan. Pejalan kaki menurut Permen PU. No. 3 Tahun 2014 adalah setiap orang yang berjalan di ruang lintas jalan. Kegiatan berjalan kaki merupakan suatu kegiatan yang dapat membantu mewujudkan *Sustainable City*. Seorang pejalan kaki memiliki tujuan berjalan yang berbeda, diantaranya 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 dikunjunginya dalam jangka waktu sementara. Sedangkan wisatawan adalah orang melakukan kegiatan wisata.

Kawasan wisata Senggigi merupakan salah satu kawasan strategis yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Kabupaten Lombok Barat Tahun 2011-2031 dengan sektor unggulan pariwisata dan perikanan. Berdasarkan kondisi eksistingnya, kawasan wisata Senggigi dilengkapi dengan beragam aktifitas pada kawasannya berupa perdagangan dan jasa penunjang aktifitas utama yakni pariwisata. Adapun prasarana yang dapat menghubungkan tiap aktivitas 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.

Kawasan wisata Senggigi sebagai kawasan pariwisata yang terus berkembang, memerlukan adanya langkah-langkah penilaian prasarana penunjang pariwisata. Agar kualitas

dan kenyamanan pengguna prasarana tetap tercapai. Salah satu langkahnya adalah mengidentifikasi kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi dan menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian kawasan wisata Senggigi.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini ialah:

1. Bagaimana kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki pada jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan mengacu dari perumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini ialah:

1. Untuk mengetahui kondisi fisik dari jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pada jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Ruang lingkup wilayah penelitian ini berada di kawasan wisata Senggigi yang terletak di Desa Senggigi, Kecamatan Batulayar, Kabupaten Lombok Barat. Kawasan Wisata Senggigi merupakan salah satu tempat wisata yang sangat populer dan seringkali menjadi destinasi wisata bagi wisatawan domestik maupun mancanegara.

Titik-titik batas kawasan studi yakni pada bagian utara adalah Polsek Senggigi, pada bagian selatan adalah Hotel Montana, pada bagian barat adalah Selat Lombok dan pada bagian timur adalah permukiman Desa Senggigi.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2019

Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi Penelitian

Ruang lingkup substansi penelitian atau batasan penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kondisi fisik jalur pedestrian di Kawasan Wisata Senggigi dan membandingkan dengan standar dari teori maupun standar dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Menganalisis faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian Kawasan Wisata Senggigi berdasarkan aspek sirkulasi, iklim atau kekuatan alam, kebisingan, aroma atau bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan. Dilakukan melalui penyebaran kuisisioner kepada pengguna jalur pedestrian di Kawasan Wisata Senggigi dan dianalisis dengan metode analisis regresi linier berganda.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna memahami lebih jelas proposal penelitian ini, maka dilakukan pengelompokan materi menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan Bagian ini memuat rangkuman teori-teori yang diambil dari buku/literatur yang mendukung penelitian. Dalam bab ini juga berisikan tinjauan kebijakan yang menjadi dasar dalam kajian atas permasalahan-permasalahan yang ada serta penelitian terdahulu yang menjadi perbandingan dan acuan dalam penelitian ini.

BAB III METODELOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metode yang akan digunakan dalam penelitian ini, pada bab ini berisikan tentang lokasi penelitian, jenis dan pendekatan penelitian, variabel penelitian, jenis data, metode pengumpulan data, teknik analisis, dan desain survey.

BAB IV PEMBAHASAN

Pada Bab ini akan dijelaskan tentang gambaran umum dan hasil analisis.

BAB V PENUTUP

Pada Bab ini akan dijelaskan tentang uraian dari hasil penelitian berupa kesimpulan dan saran.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Terminologi Judul

Penelitian ini berjudul “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki Di Jalur Pedestrian Kawasan Wisata Senggigi” dengan penjabaran sebagai berikut:

- a. **Analisis**, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dsb) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya dsb)
- b. **Faktor**, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), adalah hal (keadaan, peristiwa) yang ikut menyebabkan (mempengaruhi) terjadinya sesuatu
- c. **Kenyamanan**, Kolcaba (2003) menjelaskan bahwa kenyamanan sebagai suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yang bersifat individual dan holistik.
- d. **Pejalan Kaki**, menurut Iswanto (2006) pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki.
- e. **Jalur Pedestrian**, menurut Carr, Stephen, et. All (1992) jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Dari penjabaran terminologi judul penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa kegiatan dari penelitian ini adalah menganalisis faktor apa yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian Kawasan Wisata Senggigi.

2.2 Tinjauan Teori

2.2.1 Pedestrian

Pejalan kaki (pedestrian) menurut Iswanto (2006), Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, dimana berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Atau secara harfiah, pedestrian berarti *person walking in the street*, yang berarti orang yang berjalan di jalan. Sejalan dengan pengertian diatas, menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.43/AJ 007/DRJD/97, Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan.

2.2.2 Jalur Pedestrian

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.032/T/BM/1999, jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra atau penyeberangan pelikan), dan penyeberangan tak sebidang (jembatan penyeberangan dan terowongan).

Menurut Utterman (1984) dalam Syoufa (2017) menyatakan untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

2.2.3 Kegiatan Jalur Pedestrian

Rapoport (1977) dalam Sanjaya, (2017) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan dan jalur pejalan kaki sebagai berikut :

- a. Pergerakan non pedestrian, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya
- b. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas pedestrian yang dinamis atau bergerak sebagai manifestasi fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan sebagainya.

Menurut Rapoport (1977) dalam Sanjaya, (2017) juga menjelaskan bahwa semua aktivitas termasuk aktivitas pedestrian mengandung empat hal yaitu:

- a. Aktivitas yang sebenarnya: berjalan, makan dan lain-lain.
- b. Cara melakukan: berjalan dijalur pedestrian makan di rumah, dan lain-lain.
- c. Aktivitas tambahan terkait dalam satu kesatuan sistem aktivitas seperti: berjalan sambil melihat etalase toko (*window shopping*).
- d. Makna dari aktivitas: menghayati lingkungan dan lain sebagainya.

Aktivitas pejalan kaki bukan hanya kegiatan berpindah semata, namun selalu terkait dengan aspek laten yang beragam. Appleyard (1981) mengungkapkan tentang aktifitas yang terjadi di jalan, bahwa jalan adalah pusat sosial suatu kota dimana masyarakat berkumpul, tetapi juga sekaligus merupakan saluran pencapaian dan sirkulasi.

2.2.4 Penggolongan Jalur Pedestrian

Penggolongan Jalur Pedestrian menurut Sudiarta (2017) yakni antara lain:

- a. Trotoar

- Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah Manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi Trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan
- Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup.
- Trotoar pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan/ sejajar dengan jalur bus.

b. Penyeberangan Sebidang

- Penyeberangan Zebra
 - Bisa dipasang di kaki persimpangan tanpa apil atau di ruas atau link.
 - Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, hendaknya pemberian waktu penyeberangan menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
 - Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan adalah < 40 km/jam.
- Penyeberangan Pelikan
 - Dipasang pada ruas/link jalan, minimal 300 meter dari persimpangan.
 - Dipasang pada ruas/link jalan, minimal 300 meter dari persimpangan.
 - Pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan >40 km/jam.

c. Penyeberangan Tak Sebidang

- Jembatan
 - Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan zebra atau pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada.
 - Pada ruas jalan dimana frekwensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
 - Pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang cukup.
- Terowongan

- o Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan jembatan tidak memungkinkan untuk diadakan
- o Bila lokasi lahan atau medan memungkinkan untuk dibangun terowongan

2.2.5 Kondisi Pedestrian

Menurut Muchtar (2010), kondisi jalur pedestrian dapat ditinjau berdasarkan dua aspek yakni aspek fisik dan nonfisik. Aspek fisik dipaparkan dengan menggambarkan kondisi fisik pedestrian saat ini berdasarkan penempatan jalur pedestrian, dimensi, kemiringan dan ramp tepi jalan, perkerasan, struktur drainase, fasilitas penyeberangan, jalur taman, perlengkapan fasilitas jalur pedestrian, dan kebersihan. Sedangkan aspek nonfisik dengan menggambarkan kondisi jalur pedestrian berdasarkan fungsinya, pengguna jalur pedestrian, dan bentuk pemeliharaan jalur pedestrian

2.2.6 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

2.2.6.1 Prasarana Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa lebar trotoar atau jalur pedestrian berdasarkan jumlah pejalan kaki adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki

No	Jumlah Pejalan kaki/Detik/Meter	Lebar Trotoar (Meter)
1	6 Orang	2,30 – 5,00
2	3 Orang	1,50 – 2,30
3	2 Orang	0,90 – 1,50
4	1 Orang	0,60 – 0,90

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 1993

Jalur pejalan kaki menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 berdasarkan penggunaan lahan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.2 Lebar Jalur Pedestrian Sesuai dengan Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum	Lebar yang Dianjurkan
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum	Lebar yang Dianjurkan
Sekolah	2	3
Terminal/stop bis/TPKPU	2	3
Pertokoan/perbelanjaan/hiburan	2	4
Jembatan, terowongan	1	1

Keterangan: TPKPU = Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dibutuhkan pada setiap jenis fungsi jalan, terutama pada jalan arteri dan jalan kolektor, serta terkait dengan penggunaan lahan yang dilaluinya. Kebutuhan pengembangan prasarana jaringan pejalan kaki berdasarkan fungsi jalan serta penggunaan lahan dapat dilihat dalam table berikut:

Tabel 2.3 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan

Klasifikasi Jalan	Kawasan Komersial	Perumahan		
		0-3 unit/ha	4-10 unit/ha	>10 unit/ha
Arteri	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Kolektor	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Lokal/Lingkungan	✓✓	o	✓	✓✓

Keterangan: ✓✓ = dibutuhkan di kedua sisi jalan

✓ = dibutuhkan hanya pada satu sisi jalan

o = diharapkan namun tidak diperlukan

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Menurut Harsono, dkk (2013), elemen-elemen material yang umumnya digunakan pada jalur pedestrian adalah paving (beton), batu atau bata.

Paving/beton dibuat dengan tekstur, warna, dan variasi bentuk yang memiliki kelebihan dapat terlihat seperti batu bata, serta pemasangan dan pemeliharaannya mudah. Untuk material batu merupakan material yang paling tahan lama, memiliki daya tahan yang kuat dan mudah dalam pemeliharaannya. Untuk material bata, bahan material ini mudah pemeliharaannya, serta mudah pula didapat, bata memiliki tekstur dan dapat menyerap air dan panas dengan cepat tetapi mudah retak.

Kemiringan jalur pejalan kaki yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 yakni terdiri dari kemiringan memanjang dan kemiringan melintang.

- a. Kemiringan memanjang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain; dan
- b. Kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Pada kemiringan memanjang, kemiringan maksimal sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2 m pada setiap jarak maksimal 9 m. Sedangkan pada kemiringan melintang kemiringan minimal sebesar 2% dan kemiringan maksimal sebesar 4%.

Dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga



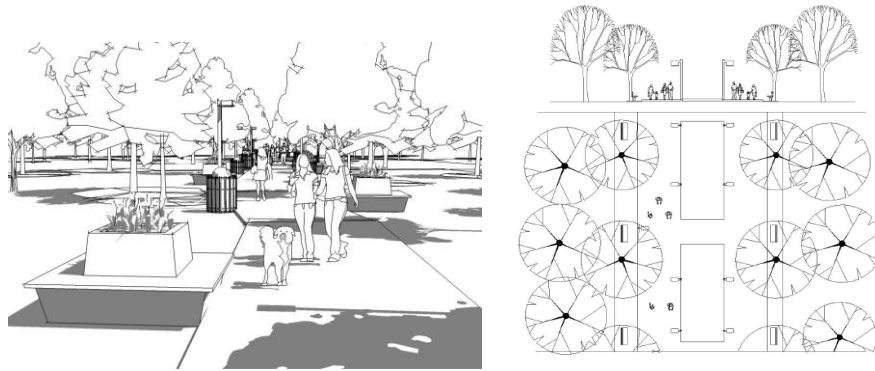
Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014
Gambar 2.1: Kemiringan Jalur Pejalan Kaki

2.2.6.2 Sarana Jalur Pejalan Kaki

Sarana pedestrian terdiri atas perabot atau perlengkapan pedestrian. Sarana tersebut antara lain:

- a) Jalur hijau

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



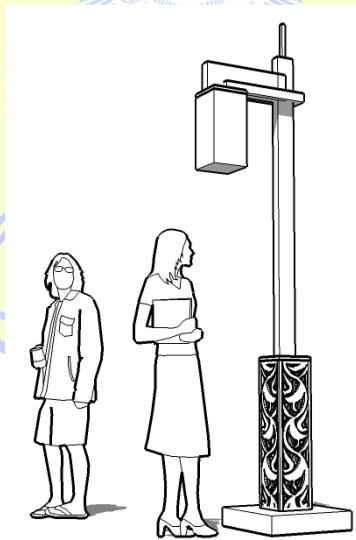
Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.2: Perspektif Jalur Hijau (kiri), Potongan dan Tampak Atas Pengembangan Jalur Hijau (Kanan)

Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenities dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.

b) Lampu penerangan

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

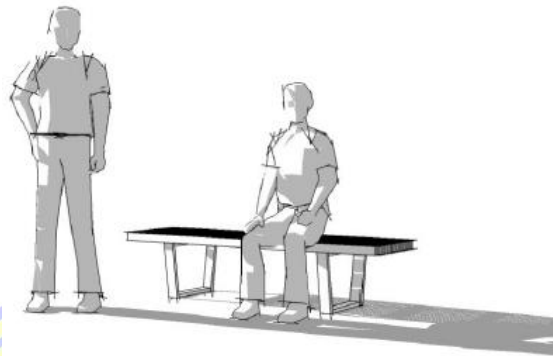


Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.3: Fasilitas Lampu Penerangan

c) Tempat duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki 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.

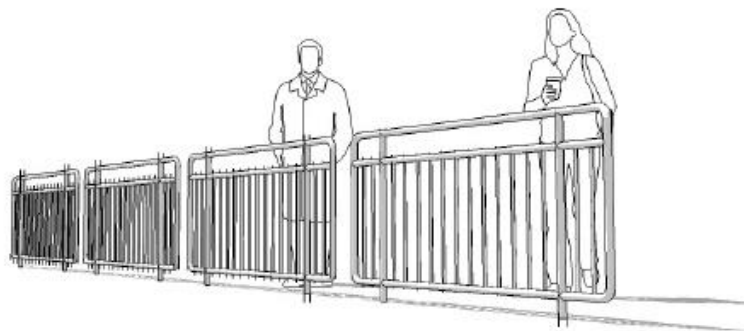


Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.4: Fasilitas Tempat Duduk

d) Pagar pengaman

Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki 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.



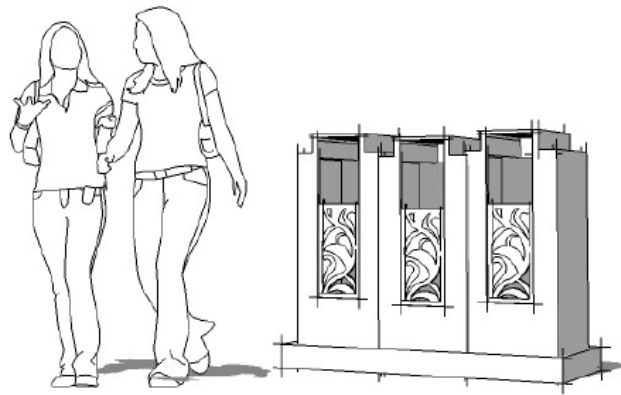
Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.5: Fasilitas Pagar Pengaman

e) Tempat sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki 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.

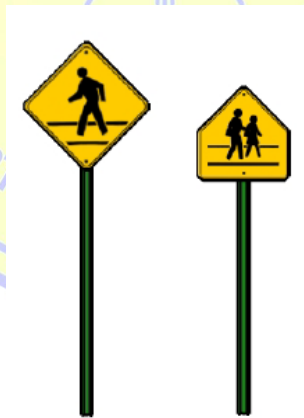


Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.6: Fasilitas Tempat Sampah

f) Perambuan dan signage (papan informasi)

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



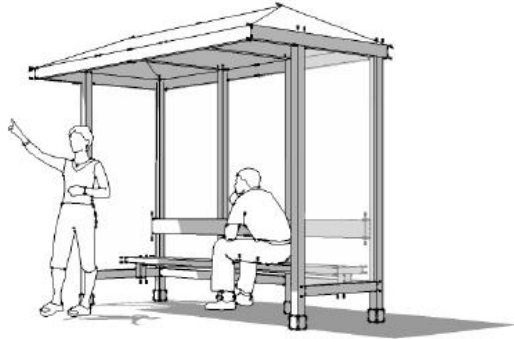
Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.7: Fasilitas Marka, Perambuan, Papan Informasi (signage)

g) Halte/shelter bus dan lapak tunggu

Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki 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.

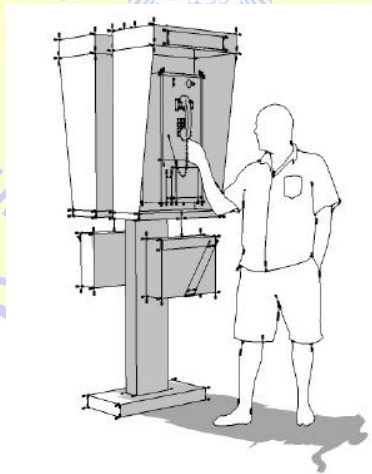


Sumber: Permen PU No. 03/PRT/M/2014

Gambar 2.8: Fasilitas Halte/Shelter Bus, dan Lapak Tunggu

h) Telepon umum

Telepon umum terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartelepon umum pada radius 300 Meter dan pada titik potensial kawasan. Telepon umum dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



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

Gambar 2.9: Fasilitas Telepon Umum

Secara ringkas, standar-standar yang ditentukan dalam penyediaan sarana pejalan kaki adalah sebagai berikut:

Tabel 2.4 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Penyeberangan, Jalur Hijau, dan Perabot/Perlengkapan

Ruas Pejalan Kaki

No	Jenis Sarana	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Interaksi
1	Penyeberangan	Harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk yang memiliki keterbatasan fisik.	Ruang pejalan kaki terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda.	<ul style="list-style-type: none"> Jalur memiliki lebar yang nyaman (minimal 1,5 meter); Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin. 	Ruang pejalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dan memiliki daya serap tinggi.	<ul style="list-style-type: none"> Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun; Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya. 	Jalur memiliki titiktitik untuk dapat melakukan interaksi sosial lengkap dengan fasilitasnya.
2	Jalur Hijau	Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah.	Terletak antara jalur pejalan kaki dan kendaraan.	Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurun iklim mikro.	Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang.	Vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki.	Vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial.
3	Perabot Jalan/Perlengkapan ruas jalan kaki	Perabot ruang pejalan kaki terletak pada lokasi yang mudah dijangkau.	Terletak pada titiktitik yang aman dari lalu lintas kendaraan.	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan. Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki. 	Desain dapat mewakili karakter local lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada titik yang mudah untuk dicapai.	Terletak pada titiktitik Interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktivitas sosial kota.
		Tata Informasi (signage): Tata informasi harus dapat terlihat dengan mudah.	Terletak pada titiktitik yang aman dari tindakan vandalisme.	Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki.	Desain dapat mewakili karakter lokal-lingkungan, sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada lokasi yang mudah untuk dilihat.	Tata informasi diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan.
		Ramp dan Marka Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (Difable): Harus dapat digunakan oleh penyandang disabilitas dalam mencapai tujuan.	Ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan.	Memiliki derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (7%).	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas ataupun garis berwarna.	Terletak pada titik strategis pada arus pejalan kaki padat.	Ramp dan marka <i>difable</i> mengarah pada titik interaksi sosial.

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

2.2.7 Kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Menurut Anggriani (2009) dalam Sanjaya (2017), kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya.

Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harusnya tersedia, sehingga kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri manusia di dalam suatu ruang. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunaannya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik.

Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki. Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya. Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas-fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

2.2.8 Faktor-Faktor Kenyamanan

Anggriani (2009) dalam Sanjaya (2017), mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki antara lain:

1. Sirkulasi

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (transitional space), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (activity area) yang

merupakan sebagai ruang terbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktifitas perekonomian masyarakat. Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor.

Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi, baik itu sirkulasi transitional space (untuk sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi activity area (misalnya, untuk pedagang kaki lima, parkir, dan lain sebagainya).

2. Iklim atau Kekuatan Alam

Faktor iklim adalah faktor kendala yang harus mendapat perhatian serius dalam merencanakan sistem jalan yang terkonsep. Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama di musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti shelter dan gazebo.

Trotoar sebagai fasilitas pedestrian tidak akan bermanfaat secara optimal apabila tidak didukung fasilitas penunjang lainnya. Selain faktor keamanan bagi pejalan kaki, juga harus diperhatikan perlunya perlindungan terhadap radiasi sinar matahari. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis untuk itu diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik sinar matahari.

3. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang, juga menjadi masalah vital yang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Oleh sebab itu untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur. Namun kebisingan yang muncul dari factor-faktor lain (seperti suara musik dan transaksi perdagangan dari PKL, kebisingan parkir liar, dan sebagainya) akan sulit dihindari, kecuali adanya pengalokasian yang tepat bagi activity area yang seperti itu.

4. Aroma atau Bau-bauan

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus

yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Selain itu, kadang terdapat areal pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan, maka bau yang tidak menyenangkan akan tercium oleh para pengguna jalan, baik yang berjalan kaki maupun para pemakai kendaraan bermotor.

Untuk mengurangi gangguan aroma yang kurang sedap tersebut, maka trotoar bisa diberikan sekat penutup tertentu sebagai pandangan visual serta dihalangi oleh tanaman, pepohonan yang cukup tinggi, maupun dengan peninggian muka tanah.

5. Bentuk

Bentuk elemen landscape furniture harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman. Sebagai contoh, misalnya permukaan lantai trotoar mempunyai fungsi yang memberi kemudahan dan sesuai dengan standar kemanfaatan. Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (kereb) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir liar.

6. Keamanan

Pengertian dari keamanan disini bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor. Perencanaan keamanan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor perlu diutamakan sehingga harus disediakan fasilitas bagi pedestrian, yakni jalur trotoar jalan. Trotoar merupakan jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa kereb. Lebar trotoar yang dibutuhkan oleh volume pejalan kaki, tingkat pelayanan pejalan kaki yang diinginkan dan fungsi jalan, adalah dengan lebar 1,5-3,0 Meter merupakan ukuran yang umum dipergunakan.

Pemanfaatan trotoar sebagaimana fungsinya menjadi sangat penting bagi keamanan pejalan kaki. Banyak dari pengendara bermotor yang mengendarai dengan kecepatan tinggi atau di atas 50 km/jam. Hal ini sangat membahayakan keselamatan para pejalan kaki, jika berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor. Hal ini terjadi karena fasilitas trotoar yang

sudah ada, ternyata beralih fungsi menjadi berbagai aktifitas lain (seperti transaksi pedagang kaki lima, parkir) dan tempat-tempat bangunan permanen maupun non permanen (seperti kios dan gerai PKL, pos polisi, kotak atau bis surat, telepon umum, dan sejenisnya) yang sangat mengganggu lalu lintas pejalan kaki, sehingga trotoar tidak bisa di manfaatkan secara optimal, dan pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor.

7. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya

8. Keindahan

Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memperoleh suasana kenyamanan. Keindahan harus selalu terkontrol penataannya, meskipun dalam suatu ruang terdapat berbagai ragam aktivitas manusia yang berbeda-beda. Keindahan mencakup persoalan kepuasan bathin dan panca indera manusia. Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur trotoar), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada di dalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

2.3 Tinjauan Kebijakan

2.3.1 Peraturan Daerah Kabupaten Lombok Barat Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lombok Barat Tahun 2011-2031

1. Penetapan Kawasan Strategis

- a. Kawasan strategis provinsi untuk kepentingan ekonomi yang berada di wilayah kabupaten meliputi:
 - o Senggigi-Tiga Gili (Air, Meno, Trawangan) dan sekitarnya dengan sector unggulan pariwisata, industri dan perikanan;

- Mataram Metro meliputi wilayah Kota Mataram, Kecamatan Batulayar, Gunung Sari, Lingsar, Narmada, Kediri, dan Labuapi dengan sektor unggulan perdagangan jasa, industri dan pariwisata; dan
 - Kute dan sekitarnya di Kabupaten Lombok Tengah, sebagian wilayah Kabupaten Lombok Barat dan sebagian wilayah Kabupaten Lombok Timur dengan sektor unggulan pariwisata, industri dan perikanan.
- b. Kawasan strategis kabupaten terdiri atas:
- kawasan strategis dari sudut kepentingan ekonomi
 - Tunggul Kendali meliputi sebagian wilayah Kecamatan Batulayar, Gunung Sari, Lingsar, Narmada, Kediri, Labuapi dengan sektor unggulan perdagangan jasa, industri dan pariwisata;
 - Gerung sebagai pusat pemerintahan, dengan sektor unggulan perdagangan dan jasa;
 - Sekotong dan sekitarnya meliputi seluruh wilayah Kecamatan Sekotong dan sebagian wilayah Kecamatan Lembar dengan sektor unggulan pariwisata, pertambangan, industri, perdagangan dan jasa, perikanan dan pertanian;
 - Agropolitan Lebah Sempage di Kecamatan Narmada dengan sektor unggulan pertanian dan agrowisata; dan
 - Senggigi di Kecamatan Batulayar dengan sektor unggulan pariwisata dan perikanan.
 - kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial budaya, meliputi :
 - Kediri sebagai Pusat Kajian Islam dan Pusat Pesantren dengan sektor unggulan pendidikan santri; dan
 - Narmada sebagai Pusat Kajian dan Inventarisasi Seni-Budaya Lombok dengan sektor unggulan pariwisata budaya.
 - kawasan strategis dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup, meliputi :
 - Hutan Sesaot dan sekitarnya berada di Kecamatan Narmada dan Lingsar; dan

- Hutan Pusuk Pass dan sekitarnya berada di Kecamatan Batulayar dan Gunung Sari.

2. Sistem Jaringan Transportasi Darat

a. Jaringan jalan kabupaten terdiri atas:

○ Jaringan jalan kolektor primer meliputi :

- jalan penghubung Rembiga – Gunung Sari – Pusuk;
- jalan penghubung Meninting – Senggigi – Kerandangan;
- jalan penghubung Rumak – Kediri;
- jalan penghubung Tanjung Karang – Kebon Ayu – Lembar;
- jalan penghubung Sekotong – Pelangan; dan
- jalan penghubung Pelangan – Sepi Pengantap.

b. Jaringan Penyeberangan meliputi:

○ Pelabuhan penyeberangan dalam kabupaten yaitu

- Pelabuhan Senggigi yang menghubungkan Senggigi – Lembar dan Senggigi – Tawun;
- Pelabuhan Tawun yang menghubungkan Tawun – ke pulau-pulau kecil antara lain Gili Sudak, Gili Nangu, Gili Tangkong, Gili Kedis, Gili Poh, Gili Lontar, Gili Genting, Gili Amben, Gili Gede, Gili Rengit, Gili Layar, Gili Asahan, Gili Batu Bata, Gili Sarang, Gili Wayang, Gili Daeng, Gili Pulau Tiga, Gili Kao, Gili Kere, Gili Geneng-Geneng, Gili Anak Ewok, Gili Wayang, Gili Tepong, Gili Batu Nyangkong, dan Gili Malang; dan
- Pelabuhan Tembowong yang menghubungkan Tembowong – Gili Gede, Tembowong – Gili Asahan, Tembowong – Gili Layar, dan Tembowong – Gili Rengit.

3. Sistem Jaringan Transportasi Laut

a. Tatanan kepelabuhan:

○ Pelabuhan penyeberangan dalam kabupaten yaitu

- Pelabuhan Senggigi yang menghubungkan Senggigi – Lembar dan Senggigi – Tawun;
- Pelabuhan Tawun yang menghubungkan Tawun – ke pulau-pulau kecil antara lain Gili Sudak, Gili Nangu, Gili Tangkong, Gili Kedis, Gili Poh,

- Gili Lontar, Gili Genting, Gili Amben, Gili Gede, Gili Rengit, Gili Layar, Gili Asahan, Gili Batu Bata, Gili Sarang, Gili Wayang, Gili Daeng, Gili Pulau Tiga, Gili Kao, Gili Kere, Gili Geneng-Geneng, Gili Anak Ewok, Gili Wayang, Gili Tepong, Gili Batu Nyangkong, dan Gili Malang; dan
- Pelabuhan Tembowong yang menghubungkan Tembowong – Gili Gede, Tembowong – Gili Asahan, Tembowong – Gili Layar, dan Tembowong – Gili Rengit.



2.4 Penelitian Terdahulu

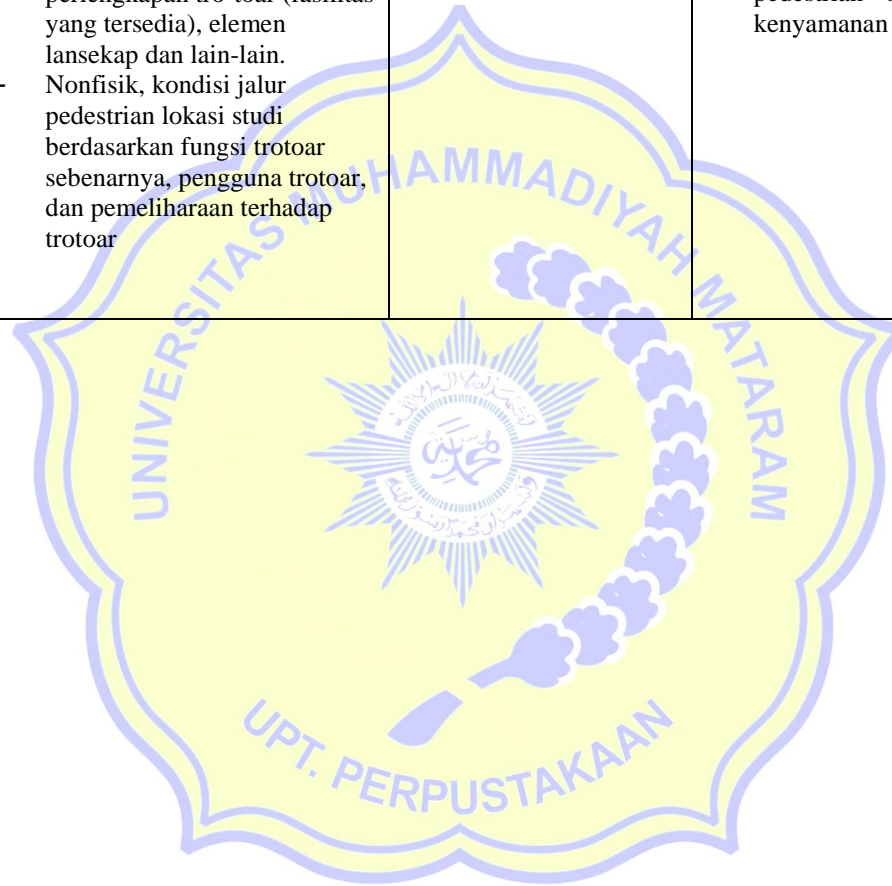
Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu

Judul	Variabel	Metode	Output
ANALISIS FUNGSI DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN KAWASAN DI KOTA PANGKALAN BUN	Variabel Bebas - Fungsi, - Mobilitas, - Fasilitas, - Aksesibilitas, - Keamanan, - Kebersihan - Keindahan. Variabel Terikat - Kenyamanan penggunaan jalur pedestrian	Analisis Deskriptif Kuantitatif (Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Uji Regresi)	- Jalur pedestrian di sekitar Kawasan Bundaran Pancasila Pangkalan Bun tidak berfungsi secara maksimal sebagai jalur untuk pejalan kaki dipengaruhi oleh factor fungsi, mobilitas, fasilitas, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, dan keindahan yang menurun. - Variabel - variabel yang mempengaruhi kinerja jalur pedestrian adalah variabel fungsi dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,181; variabel mobilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,101; variabel fasilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,160; variabel aksesibilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135; variabel keamanan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,169; variabel kebersihan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135; dan variabel keindahan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,115. Variabel fungsi, variabel mobilitas, variabel fasilitas, variabel aksesibilitas, variabel keamanan, variabel kebersihan dan variabel keindahan secara serentak berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini diketahui dari hasil uji F, dimana nilai Fhitung lebih besar daripada F-Tabel serta nilai signifikansi uji F yang kurang dari nilai taraf keberartian (5 %). Secara parsial masing-masing variabel berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian.
KAJIAN ASPEK KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN JL PIERE TENDEAN DI KOTA MANADO	- Sirkulasi - Aksesibilitas - Gaya alam/iklim - Keamanan - Kebersihan - Keindahan	Analisis deskriptif kuantitatif (skala likert)	- Kepadatan arus sirkulasi pada jalur pedestrian di jalan Piere Tendeand sisi barat yang merupakan jalan kolektor primer dan Pusat Pelayanan Kota termasuk dalam LOS A dengan rata-rata 4 orang/menit/meter dengan lebar trotoar 1,75 m. Hambatan yang mengurangi kenyamanan dalam hal aksesibilitas yaitu tiang-tiang reklame, kondisi permukaan yang tidak rata (terkait aspek keamanan), dan perubahan fungsi jalur

Judul	Variabel	Metode	Output
			<p>pedestrian menjadi tempat parkir sebesar 64,75 m². Kondisi iklim mikro pada jalur pedestrian ini menunjukkan ketidaknyamanan dengan suhu paling tinggi 36°C. Adanya lampu-lampu penerangan dengan jarak sekitar 50 meter antara satu dengan yang lain memungkinkan pejalan kaki dapat berjalan di malam hari. Fasilitas tempat sampah yang sedikit membuat jalur pedestrian ini kotor. Dalam hal keindahan, prinsip estetika yang menjadi dasar keindahan sulit untuk kita jumpai. Sebagian besar fasade bangunan pada jalur pedestrian ini tidak memiliki kesatuan, hanya pada Kawasan Mega Mas saja yang masih terlihat kesatuan bentuknya. Proporsi pohon peneduh tidak sesuai dengan tinggi manusia sehingga tidak mampu memberikan keteduhan juga jarak tanam yang tidak seimbang, atribut jalur pedestrian yang tidak seimbang dan tumpang tindih, ukuran jalur pedestrian yang terkesan sempit, ukuran halte yang mengambil ruang pedestrian, hingga minimnya vegetasi-vegetasi penghias untuk menambah keindahan suatu jalur pedestrian.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat kenyamanan pejalan kaki sebesar 54.15 % dari 100%, termasuk dalam kategori biasa.
<p>STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFATAAN TROTOAR DI JALAN PROTOKOL KOTA SEMARANG (STUDI KASUS JALAN PANDANARAN SEMARANG)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan pejalan kaki - Keselamatan atau keamanan pejalan kaki - Fasilitas penunjang trotoar 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskriptif - Uji Validitas - Uji Reliabilitas 	<ul style="list-style-type: none"> - Faktor-faktor yang meliputi, keteraturan sirkulasi, perlindungan terhadap cuaca, peredaman kebisingan, polusi udara, bentuk lanskap yang baik, kebersihan dan keindahan yang terjaga, terjaminnya rasa keamanan, serta kelengkapan fasilitas jalan, benar-benar merupakan unsur pokok (deterministik) yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Pandanaran Semarang.
<p>IDENTIFIKASI TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI STUDI KASUS JALAN</p>	<p>Analisis kondisi pedestrian dan Analisis persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kenyamanan pedestrian</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deskriptif kualitatif dan kuantitatif (skala likert) 	<ul style="list-style-type: none"> - Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi dan menganalisa masalah serta merumuskan kriteria pengembangan pedestrian dilokasi studi, maka kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut :

Judul	Variabel	Metode	Output
KEDOYA RAYA – ARJUNA SELATAN	<ul style="list-style-type: none"> - Fisik, penempatan trotoar, dimensi, struktur dan kemiringan, tangga, ramp tepi jalan, struktur darainase, perlengkapan tro-toar (fasilitas yang tersedia), elemen lansekap dan lain-lain. - Nonfisik, kondisi jalur pedestrian lokasi studi berdasarkan fungsi trotoar sebenarnya, pengguna trotoar, dan pemeliharaan terhadap trotoar 		<p>Dari 100 responden pada kedua zona, di zona A kondisi kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik. Kondisi fisik pedestrian sangat menunjang terciptanya rasa kenyamanan bagi pejalan kaki.</p>

Sumber: Data Olahan, 2019



BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Kawasan wisata Senggigi merupakan salah satu destinasi wisata di Pulau Lombok yang terletak di Kabupaten Lombok Barat yang dalam RTRW Kabupaten Lombok Barat 2011-2031 ditetapkan sebagai salah satu kawasan strategis dengan sektor unggulan pariwisata dan perikanan.

Penentuan lokasi penelitian didasarkan pada titik-titik keramaian di Kawasan Wisata Senggigi mulai dari arah selatan yakni Hotel Montana sampai Polsek Senggigi di arah utara serta kawasan Art Market hingga kawasan pesisir Pantai Senggigi. Segmentasi terbagi menjadi dua lokasi yang pembagiannya didasarkan pada perbedaan karakteristiknya, pembagian segmentasi yakni sebagai berikut:

- Segmen 1, jalur pedestrian sepanjang jalan kolektor primer dengan karakteristik penggunaan lahan perdagangan dan jasa.
- Segmen 2, jalur pedestrian sepanjang pesisir Pantai Senggigi dengan karakteristik pesisir pantai.



Gambar 3.1 Pembagian Segmen Penelitian

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2019

3.2 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan di penelitian ini adalah deskriptif dan pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2013), menjelaskan bahwa metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Sedangkan penelitian kuantitatif menurut dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivism, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sample tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Adapun pengertian deskriptif menurut Sugiyono (2013) adalah metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sample yang telah terkumpul sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku umum.

Dalam penelitian ini mencoba mendeskripsikan kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi secara kualitatif dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian kawasan wisata Senggigi secara maksimal sebagai jalur pejalan kaki secara kuantitatif melalui analisis uji validitas, uji reliabilitas, dan uji regresi lalu mendeskripsikannya.

3.3 Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2013), variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

Tujuan	Variabel	Sub Variabel
Mengidentifikasi kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi	Fisik Jalur Pedestrian (Muchtar, 2010)	Penempatan
		Dimensi
		Perkerasan
		Kemiringan dan ramp tepi jalan

Tujuan	Variabel	Sub Variabel
		Jembatan Penyeberangan dan zebra cross
		Struktur drainase
		Perlengkapan fasilitas jalur pedestrian
		Jalur taman
		Kebersihan
Mengetahui factor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki dalam penggunaan jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi	Faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki (Anggraini (2009) dalam Sanjaya (2017))	Sirkulasi
		Iklim/Cuaca
		Kebersihan
		Aroma/Bau-Bauan
		Bentuk
		Keamanan
		Kebersihan
		Keindahan

Sumber: Sintesis Pustaka, 2019

3.4 Sumber Data

Data adalah bahan mentah yang perlu diolah sehingga menghasilkan informasi atau keterangan, baik kualitatif maupun kuantitatif yang menunjukkan fakta (Siregar, 2013). Dalam penelitian ini menggunakan data primer, data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan (Siregar, 2013). Data primer dari penelitian ini adalah observasi langsung dengan survei lapangan dan pengumpulan data dari kuisisioner yang bersumber pada responden yang menggunakan jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini mengumpulkan data, fakta dan keterangan melalui sebuah penelitian dengan metode sebagai berikut:

1. Kuisisioner

Menurut Sugiyono (2013), Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Mengumpulkan data dengan mengirim pertanyaan untuk diisi sendiri oleh responden, dilakukan dengan menyebarkan *form* kuesioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan meliputi penilaian terhadap kenyamanan dari jalur pedestrian di Kawasan Wisata Senggigi.

Secara umum teknik dalam pemberian skor yang digunakan dalam kuesioner penelitian ini adalah teknik skala *Likert*. Penggunaan skala *Likert* menurut

Sugiyono (2013) adalah untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

Penggunaan skala *Likert* ada 3 alternatif model, yaitu model tiga pilihan (skala tiga), empat pilihan (skala empat) dan lima pilihan (skala lima). Dalam penelitian ini menggunakan skala tiga dengan **opsi jawaban = skor**. Yakni **a = 5, b = 3, c = 1**.

2. Observasi

Menurut Siregar (2013), Observasi adalah kegiatan pengumpulan data dengan melakukan penelitian langsung terhadap kondisi lingkungan objek penelitian yang mendukung kegiatan penelitian, sehingga didapat gambaran secara jelas tentang kondisi objek penelitian tersebut. Penelitian melakukan pengamatan dengan menggunakan indera penglihatan tidak dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan. Hal ini dilakukan dengan tujuan mendapatkan data mengenai keadaan fisik obyek yang mencakup kondisi yang ada di jalur pedestrian atau dengan kata lain observasi dilakukan untuk memperoleh gambaran umum kawasan studi. Pada penelitian ini, observasi dilakukan untuk mengidentifikasi fisik jalur pedestrian, terkait dimensi, bentuk, dan aspek-aspek lainnya yang berkaitan dengan fisik jalur pedestrian.

3. Wawancara

Menurut Sugiyono (2013), wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit. Teknik pengumpulan data dengan wawancara dapat dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur dan dapat dilakukan melalui tatap muka maupun dengan menggunakan telepon. Wawancara dilakukan untuk memperoleh data terkait kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi.

Menurut Sugiyono (2013), terdapat tiga kriteria yang digunakan sebagai landasan dalam penelitian, yaitu relevansi, kemutakhiran, dan keaslian. Relevansi berarti teori yang dikemukakan sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Kemutakhiran berarti terkait dengan

kebaruan teori atau referensi yang digunakan. Keaslian terkait dengan keaslian sumber penelitian.

3.6 Populasi, Sampel, dan Teknik *Sampling*

Menurut Sugiyono (2013), Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi, yang jumlahnya tidak diketahui dan dapat dikatakan dalam kategori tidak terhingga. Menurut Bungin (2009), Populasi tak terhingga yaitu populasi yang memiliki sumber data yang tidak dapat ditentukan batas-batasnya secara kuantitatif dan hanya dapat dijelaskan secara kualitatif.

Menurut Notoatmodjo (2003), sampel adalah sebagian untuk diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Pada penelitian ini pengguna jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi dengan menggunakan pengambilan *nonprobability* atau juga disebut *nonpeluang*, adalah pengambilan sampel dengan sengaja (*purposive*) dan bersifat subjektif.

Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *nonprobability sampling* yakni teknik *sampling* insidental. Menurut Sugiyono (2013) teknik *sampling* insidental yakni teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti di lokasi penelitian dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Dalam penelitian ini, pengunjung yang berjalan kaki di jalur pedestrian kawasan wisata Senggigi dinilai dapat dijadikan responden penelitian.

Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus Bernoulli hal ini dikarenakan jumlah populasi di lokasi studi tidak diketahui atau tidak terhingga. Berikut rumus Bernoulli dalam Walpole (1990):

$$N = \frac{Z_{1-\alpha/2}^2 \cdot P \cdot Q}{d^2}$$

Keterangan:

N = jumlah sampel yang ingin dicari

Z = nilai yang diperoleh dari tabel normal standar dengan peluang $1-a/2$

P = probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel

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

a = tingkat ketelitian

d = tingkat kesalahan

- Tingkat ketelitiannya = 0,05 atau $Z_{1-a/2}=1,96$.
- Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel atau $P = 0,5$
- Probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel atau $Q = 1-P = 0,5$.
- Nilai $d = 0,1$,

Berikut perhitungan sampel:

$$N = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,1^2}$$

$$N = \frac{3,84 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,01}$$

$$N = 96,04 = 96 \text{ Orang}$$

Dari perhitungan di atas, jumlah sampel minimum dari penelitian ini adalah 96 orang dan terbagi menjadi dua segmen yakni 48 orang pada segmen satu dan 48 orang pada segmen dua.

3.7 Teknik Analisis

3.7.1 Identifikasi Kondisi Fisik Jalur Pedestrian

Dalam hal ini kondisi trotoar dikaji pada aspek fisik. Aspek fisik dengan menggambarkan kondisi fisik pedestrian saat ini, berdasarkan, dimensi, perkerasan, struktur dan kemiringan, ramp tepi jalan, perlengkapan jalur pedestrian (fasilitas yang tersedia). Metode yang digunakan dalam menganalisa yakni perbandingan kondisi jalur pedestrian saat ini terhadap standar dari teori-teori dan standar kebijakan atau peraturan perundang-undangan pemerintah.

3.7.2 Uji Instrumen Penelitian

Menurut Sugiyono (2013) mendefinisikan instrumen penelitian sebagai suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Secara spesifik semua fenomena ini disebut variabel penelitian. Instrumen-instrumen yang digunakan

untuk mengukur variabel dalam ilmu alam sudah banyak tersedia dan telah teruji validitas dan reliabilitasnya.

Begitu juga dengan penelitian ini, memerlukan berbagai pengujian untuk menguji kebenaran data penelitian, yaitu dengan cara melakukan uji validitas dan reliabilitas.

1. Uji Validitas

Menurut Arikunto, (2010) dalam Prabowo (2016), Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat – tingkat yang valid atau kesahihan suatu instrument. Butir pertanyaan pada instrumen penelitian dikatakan valid, bila r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} maka di nyatakan valid dan jika r_{hitung} lebih kecil dari r_{tabel} maka di katakan tidak valid.

2. Uji Reliabilitas

Menurut Arikunto, (2010) dalam Prabowo (2016), Reliabilitas menunjukkan pada satu pengertian bahwa sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpulan data karena instrumen ini sudah baik. Adapun dasar pengambilan keputusan dalam uji reliabilitas adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai Cronbach's Alpha $> 0,60$ maka kuisisioner atau angket dinyatakan reliabel atau konsisten.
2. Jika nilai Cronbach's Alpha $< 0,60$ maka kuisisioner atau angket dinyatakan tidak reliabel atau tidak konsisten.

3.7.3 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi ini digunakan untuk menggambarkan hubungan fungsional antara variabel respon dengan satu atau beberapa variabel prediktor. Misalkan X adalah variabel prediktor dan Y adalah variabel respon untuk n data pengamatan berpasangan $\{(,)\}$, maka hubungan antara variabel prediktor dan variabel respon tersebut. Dalam penelitian ini analisis regresi linear yang digunakan yaitu analisis regresi linear berganda.

Analisis regresi linier berganda adalah hubungan secara linear antara dua atau lebih variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen berhubungan positif atau negatif dan untuk

memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio.

Dari uraian tersebut maka didapat variabel dependen (Y) dan variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) dari Faktor – Faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki yaitu

- Variabel dependen (Y) = kenyamanan pejalan kaki
- Variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) :

Penelitian ini menggunakan program SPSS sebagai alat bantu memperoleh hasil yang lebih akurat. Persamaan analisis regresi Linier berganda menggunakan rumus:

$$Y = b + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Keterangan:



Y	=	Kenyamanan Pejalan Kaki
b	=	Konstanta
b_1, b_2, b_3, b_4, b_5	=	Koefisien regresi
X_1	=	Sirkulasi
X_2	=	Iklim/Cuaca
X_3	=	Kebisingan
X_4	=	Aroma/Bau-Bauan
X_5	=	Bentuk
X_6	=	Keamanan
X_7	=	Kebersihan
X_8	=	Keindahan
e	=	error trem

3.7.4 Uji Asumsi Klasik

1. Deteksi Multikolinearitas

Menurut Ghozali (2011), Deteksi multikolinearitas adalah untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Apabila terjadi korelasi, maka dinamakan terdapat problem multikolinearitas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas. Dasar

pengambilan keputusan untuk menguji ada atau tidak adanya multikolinearitas di dalam model regresi adalah sebagai berikut:

- Multikolinearitas dapat dilihat dari (1) nilai *tolerance* dan lawannya (2) *Variance Inflation Factor* (VIF). kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel bebas manakah yang dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. *Tolerance* mengukur variabilitas variabel bebas yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Jadi, nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (karena $VIF = 1/Tolerance$). Nilai *cut off* yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah nilai *tolerance* $< 0,10$ atau sama dengan nilai VIF > 10.00
- Apabila di dalam model regresi tidak ditemukan uji seperti di atas, maka model regresi yang digunakan dalam penelitian ini bebas dari multikolinearitas, dan demikian pula sebaliknya.

2. Deteksi Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2011), Deteksi heteroskedastisitas adalah untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika varians berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Cara untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Uji ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplot antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi, dan sumbu X adalah residual (Y prediksi – Y sesungguhnya) yang telah di studentized.

Dasar analisisnya adalah:

- Apabila terdapat pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas.
- Apabila tidak terdapat pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka nol pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

3. Deteksi Normalitas

Menurut Ghozali (2011), Deteksi normalitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, kedua variabel (bebas maupun terikat) mempunyai distribusi normal atau setidaknya mendekati normal. Pada prinsipnya normalitas dapat diuji dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik atau dengan melihat histogram dari residualnya. Dasar pengambilan keputusannya adalah:

- Jika data (titik) menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.
- Jika data menyebar jauh dari diagonal dan/atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

3.5.4 Uji Hipotesis

1. Uji Signifikansi Pengaruh Parsial (Uji t)

Menurut Ghozali (2011), Uji t digunakan untuk menguji signifikansi hubungan antara variabel X dan Y, apakah variabel bebas benar-benar berpengaruh terhadap variabel terikat secara terpisah atau parsial. Hipotesis yang digunakan dalam pengujian ini adalah:

H1 : Diduga sirkulasi mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga sirkulasi tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga iklim/cuaca mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga iklim/cuaca tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga kebisingan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga kebisingan tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga aroma/bau-bauan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga aroma/bau-bauan tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H1 : Diduga bentuk mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga bentuk tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga keamanan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga keamanan tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga kebersihan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga kebersihan tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

H1 : Diduga keindahan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

H0 : Diduga keindahan tidak mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

Dasar pengambilan keputusan menurut Ghozali (2011) adalah dengan menggunakan angka probabilitas signifikansi, yaitu:

- a. Apabila probabilitas Sig > 0,05 atau t hitung < t tabel maka hipotesis H1 ditolak dan H0 diterima
- b. Apabila probabilitas Sig < 0,05 atau t hitung > t tabel maka hipotesis H1 diterima dan H0 ditolak

Tingkat kepercayaan (a) 95% = 0,05

t tabel = t (a/2 ; n-k-1)

= t (0,025 ; 48)

= 2,012

2. Uji Ketepatan model (Uji Statistik F)

Dalam penelitian ini, uji F Menurut Ghozali (2011) digunakan untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh variabel-variabel independen secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, hipotesis yang digunakan adalah:

H1 : Variabel-variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel terikatnya yaitu kenyamanan pejalan kaki

H0 : Variabel-variabel bebas tidak mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel terikatnya yaitu kenyamanan pejalan kaki.

Dasar pengambilan keputusan adalah dengan menggunakan angka probabilitas signifikansi, yaitu:

- a. Apabila probabilitas Sig > 0,05 maka hipotesis H1 ditolak dan H0 diterima
- b. Apabila probabilitas Sig < 0,05 maka hipotesis H1 diterima dan H0 ditolak.

3.8 Desain Survei

Tabel 3.2 Desain Survei Penelitian

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Teknik Analisis	Output
Mengetahui kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi	Fisik Jalur Pedestrian (Muchtar, 2010)	Penempatan	Survei Primer	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Wawancara • Dokumentasi 	Deskriptif Kualitatif	Kondisi fisik jalur pedestrian di Kawasan Wisata Senggigi
		Dimensi				
		Perkerasan				
		Kemiringan dan ramp tepi jalan				
		Jembatan				
		Penyeberangan dan zebra cross				
		Struktur drainase				
		Perlengkapan fasilitas jalur pedestrian				
Jalur taman						
Mengetahui factor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki dalam penggunaan jalur pedestrian di kawasan wisata Senggigi	Faktor yang mempengaruhi kenyamanan (Angraini (2009) dalam Sanjaya (2017))	Sirkulasi	Survei Primer	<ul style="list-style-type: none"> • Kuisisioner • Observasi 	Deskriptif Kuantitatif Regresi Linier Berganda	Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki dalam penggunaan jalur pedestrian di Kawasan Wisata Senggigi
		Iklm/kekuatan alam				
		Kebisingan				
		Aroma/Bau-Bauan				
		Bentuk				
		Keamanan				
		Kebersihan				
Keindahan						

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2019

3.9 Alur Penelitian

