

**ANALISIS *URBAN WALKABILITY* DI KOTA TELUK KUANTAN (STUDI
KASUS: JALAN DIPONEGORO, JALAN ACHMAD YANI, DAN JALAN
JENDERAL SUDIRMAN, KOTA TELUK KUANTAN)**

SKRIPSI



DISUSUN OLEH:

**NAMA : ISNAINI PUTRI AZURA
NPM : 220205005**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM KUANTAN SINGINGI
TELUK KUANTAN
2026**

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS *URBAN WALKABILITY* DI KOTA TELUK KUANTAN (STUDI KASUS: JALAN DIPONEGORO, JALAN ACHMAD YANI, DAN JALAN JENDERAL SUDIRMAN, KOTA TELUK KUANTAN)

Oleh

ISNAINI PUTRI AZURA
220205005

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji

Pada tanggal 28 Agustus 2026

Dinyatakan telah memenuhi syarat.

Teluk Kuantan, 4 September 2026

Disahkan oleh Dewan Penguji

Jabatan dalam Seminar	Nama Dewan Seminar	Tanda Tangan
Ketua Sidang	Agus Candra, S.T., M.Si	
Pembimbing I	Ria Asmeri Jafra, S.T., M.T.	
Pembimbing II	Rikki Afrizal, S.Pd. M.Sc	
Penguji Utama	Retni Pratiwi, S.E., M.M.	
Anggota Penguji	Riki Ruspianda, S.P., M.Si	

Dekan
Fakultas Teknik



AGUS CANDRA, S.T., M.Si
NIDN. 002008871

Kaprodi
Perencanaan Wilayah dan Kota



RIKKI AFRIZAL, S.Pd., M.Sc
NIDN. 002128603

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS *URBAN WALKABILITY* DI KOTA TELUK KUANTAN (STUDI KASUS: JALAN DIPONEGORO, JALAN ACHMAD YANI, DAN JALAN JENDERAL SUDIRMAN, KOTA TELUK KUANTAN)

Oleh



ISNAINI PUTRI AZURA
220205005

Disetujui untuk mengikuti Ujian Skripsi dan Komprehensif

Oleh:

Pembimbing I



RIA ASMERI JAFRA, ST. MT
NIDN. 1027038402

Pembimbing II



RIKKI AFRIZAL, S.Pd., M.Sc
NIDN. 1022128603

ABSTRAK

Berjalan kaki merupakan alternatif dari banyaknya permasalahan urban di masa kini. berjalan kaki dapat mengurangi volume kendaraan bermotor sehingga mengurangi kemacetan. Pusat kegiatan paling ramai di kunjungi di Kota Teluk Kuantan adalah Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman. Di area ini terdapat dua pusat keramaian utama yaitu Lapangan Limuno sebagai area olahraga dan Taman Jalur sebagai area rekreasi dan wisata kuliner serta *venue* (lokasi) dari *event* Nasional Pacu Jalur. Perkembangan pusat kegiatan ini perlu diimbangi dengan kualitas kenyamanan berjalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat *urban walkability* pada jalur pejalan kaki di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman di Teluk Kuantan.

Penelitian ini menggunakan metode observasi dan survey. Sedangkan analisis yang digunakan berupa analisis *Global Walkability Index* (GWI) berdasarkan 9 parameter dalam menilai kualitas jalur pejalan kaki dan analisis deskriptif kualitatif digunakan untuk mengkaji rekomendasi terkait pengembangan jalur pejalan kaki. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi dan kuesioner. Dengan menggunakan *snowball sampling*, penelitian ini melibatkan 90 responden dalam menilai tingkat *walkability* yang masing-masing segmen melibatkan 30 orang responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi *urban walkability* pada ketiga ruas jalan masih belum optimal. Jalan Diponegoro memperoleh skor 56, Jalan Achmad Yani memperoleh skor 52, sedangkan Jalan Jenderal Sudirman memperoleh skor 51. Secara keseluruhan, ketiga ruas jalan memperoleh skor rata-rata 52 dan termasuk dalam kategori *Waiting to Walk*. Permasalahan utama yang ditemukan meliputi keterbatasan dan ketidakterhubungan jalur pejalan kaki, tidak tersedianya fasilitas penyeberangan, hambatan berupa tiang, tempat sampah, pedagang, dan elemen permanen lainnya, serta belum tersedianya fasilitas yang memadai bagi penyandang disabilitas. Selain itu, aspek keselamatan penyeberangan dan kelengkapan fasilitas pendukung juga masih perlu ditingkatkan.

Kata kunci: *urban walkability*, jalur pejalan kaki, pejalan kaki, fasilitas penyeberangan.

ABSTRACT

Walking is an alternative solution to many urban problems in contemporary cities. Walking can reduce the volume of motorized vehicles and, consequently, help reduce traffic congestion. The busiest activity centers in Teluk Kuantan are located along Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, and Jalan Jenderal Sudirman. These areas include two major public activity centers, namely Lapangan Limuno, which serves as a sports area, and Taman Jalur, which functions as a recreational and culinary tourism area as well as a venue for the National Pacu Jalur event. The development of these activity centers needs to be supported by adequate pedestrian infrastructure and walking comfort. This study aims to analyze the level of urban walkability of pedestrian pathways along Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, and Jalan Jenderal Sudirman in Teluk Kuantan.

This study employed observation and survey methods. The analysis consisted of the Global Walkability Index (GWI) based on nine parameters to assess pedestrian pathway quality, as well as qualitative descriptive analysis to formulate recommendations for pedestrian pathway development. Data were collected through observations and questionnaires. Using snowball sampling, this study involved 90 respondents, with 30 respondents representing each road segment, to assess the level of walkability.

The results indicate that the level of urban walkability on the three road segments remains suboptimal. Jalan Diponegoro obtained a score of 56, Jalan Achmad Yani obtained a score of 52, and Jalan Jenderal Sudirman obtained a score of 51. Overall, the three road segments achieved an average score of 52, which falls into the Waiting to Walk category. The main problems identified include limited and disconnected pedestrian pathways, the absence of adequate pedestrian crossing facilities, obstructions such as utility poles, waste bins, street vendors, and other permanent elements, as well as inadequate facilities for persons with disabilities. In addition, pedestrian crossing safety and supporting facilities also require improvement.

Keywords: urban walkability, pedestrian pathways, pedestrians, pedestrian crossing facilities.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	Error! Bookmark not defined.
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.6 Sistematika Penulisan	7
BAB II	9
TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Analisis	9
2.2 Kota (<i>Urban</i>).....	9
2.3 <i>Urban Walkability</i>	10
2.3.1. Pejalan Kaki (<i>Pedestrian</i>)	10
2.3.2. <i>Walkability</i>	18
2.3.3. <i>Walkable City</i>	19
2.3.4. <i>Global Walkability Index (GWI)</i>	20
2.4 Penelitian Terdahulu.....	23
BAB III.....	26
METODOLOGI PENELITIAN	26
3.1 Jenis Penelitian.....	26
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	26
3.3 Variabel yang Diamati.....	28
3.4 Sumber Data.....	30

3.5	Teknik Pengumpulan Data	30
3.6	Teknik Pengambilan Sampel.....	31
3.7	Teknik Analisa Data	32
3.8	Kerangka Pikir	39
BAB V		40
PENUTUP		40
5.1	Kesimpulan	40
5.2	Saran	41
DAFTAR PUSTAKA		43

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Parameter Global Walkability Index (GWI)	21
Tabel 2.2	Pengelompokan Variabel <i>Global Walkability Index</i> (GWI)	22
Tabel 2.3	Ukuran Standar Nilai <i>Walkability</i>	23
Tabel 2.4	Penelitian Terdahulu	24
Tabel 3.1	Waktu Penelitian	28
Tabel 3.2	Variabel Penelitian	29
Tabel 3.3	Klasifikasi <i>Walkability</i> berdasarkan skor	33
Tabel 3.4	Bobot Parameter <i>Walkability</i>	33
Tabel 3.5	Skor <i>Walkability</i> Setiap Parameter	34
Tabel 3.6	Penjelasan penilaian skor <i>walkability</i>	35
Tabel 5.1	Penentuan Dimensi Trotoar Berdasarkan Lokasi dan Arus Pejalan Kaki Maksimum	41

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Peta Lokasi Penelitian.....	27
Gambar 3.2	Kerangka Pemikiran.....	39
Gambar 5.1	Pembagian Zona pada Jalur Pejalan Kaki.....	42

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan kawasan perkotaan seringkali diiringi dengan meningkatnya kemacetan akibat kendaraan bermotor. Kondisi ini dapat menyebabkan penurunan kualitas ruang publik. Salah satu solusi dari permasalahan tersebut adalah dengan menerapkan alternatif mobilisasi, yaitu berjalan kaki. Berjalan kaki merupakan salah satu pilihan moda transportasi darat yang menghubungkan fungsi suatu kawasan dengan kawasan lain dan dominan di lokasi yang memiliki aktivitas tinggi khususnya di suatu perkotaan. (Prasnanda, 2024)

Berjalan kaki merupakan alternatif dari banyaknya permasalahan urban di masa kini. berjalan kaki dapat mengurangi volume kendaraan bermotor sehingga mengurangi kemacetan. Secara tidak langsung, berjalan kaki juga dapat mengurangi polusi yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor. Di sisi lain, berjalan kaki juga dapat meningkatkan kualitas hidup. Dilansir dari *Siloam Hospital* (dalam Saputra HS, 2024) terkait manfaat jalan kaki secara rutin, menjaga kesehatan tubuh; diungkapkan bahwa berjalan kaki memiliki banyak kegunaan untuk kesehatan, termasuk meningkatkan kebugaran jantung dan pembuluh darah, menguatkan otot jantung, memperlancar sirkulasi darah, menurunkan tekanan darah, meningkatkan tingkat kolesterol HDL (*High-Density Lipoprotein*/kolesterol baik), mengurangi kolesterol LDL (*Low-Density Lipoprotein*/kolesterol jahat), mengatur kadar gula darah, membantu dalam penurunan berat badan, serta meningkatkan suasana hati dan mengurangi stres. Namun pada praktiknya, masyarakat yang minat terhadap mobilisasi tanpa kendaraan ini cukup kecil

jumlahnya. Hal ini dipengaruhi oleh tingkat kenyamanan berjalan kaki di lingkungan tertentu, baik dari segi fasilitas maupun segi suasana.

Dari persepekif *urban design*, menurut Adkins (2012) berjalan kaki yang nyaman tidak hanya diukur dari total maupun durasi berjalan kaki, namun juga diukur dengan kualitas perjalanan tersebut dalam hal pengalaman para pejalan kaki. Lebih lanjut dijelaskan bahwa suasana lingkungan berjalan yang berkualitas adalah salah satu dari beberapa faktor yang mempengaruhi kebiasaan atau perilaku berjalan kaki, bersamaan dengan faktor karakteristik demografi, gelagat, serta keberadaan tujuan yang diinginkan.

Dalam penerapan konsep *walkability* (keleluasaan berjalan kaki), jalur pejalan kaki beserta fasilitas pelengkap jalan merupakan fasilitas penunjang dan pendorong bagi masyarakat untuk memilih berjalan kaki (Agustin, 2017). Menurut Southworth (dalam Dahniyanto, 2022) *walkability* merupakan lingkungan yang dibangun untuk tujuan tertentu yang mendukung dan mendorong aktivitas berjalan kaki dengan mempertimbangkan aspek kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki dan sebagai koherensi antara orang-orang untuk tujuan yang berbeda dalam waktu singkat. *walkability* dapat dijadikan sebagai alat ukur terhadap kualitas dan konektivitas jalur pejalan kaki di lingkungan perkotaan (Winayanti, 2013). Beberapa permasalahan umum yang terjadi di kota-kota besar di negara berkembang ialah pejalan kaki sering mengalami kendala saat bepergian karena lingkungan fisik yang kurang memadai, terutama bagi penyandang disabilitas. (Dahniyanto, 2022). Pengukuran tersebut dapat dilakukan melalui penilaian yang konkrit berdasarkan *Global Walkability Index* (GWI).

Global Walkability Index (GWI) merupakan salah satu metode yang digunakan untuk mengetahui kondisi berjalan kaki meliputi aspek keamanan dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki. Analisis ini dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang *walkability* dan dapat mengidentifikasi untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas fasilitas pejalan kaki. (Leather, 2011 dalam Dahniyanto, 2022). Pengukuran tingkat kekeluasaan berjalan kaki menggunakan *Global Walkability Index* (GWI) dapat membantu mengenali karakteristik jalur pejalan kaki di kawasan tertentu sehingga hasilnya memudahkan rencana pengembangan terhadap fasilitas pejalan kaki.

Pusat kegiatan paling ramai di kunjungi di Kota Teluk Kuantan adalah Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman. Di area ini terdapat dua pusat keramaian utama yaitu Lapangan Limuno sebagai area olahraga dan Taman Jalur sebagai area rekreasi dan wisata kuliner serta *venue* (lokasi) dari *event* Nasional Pacu Jalur yang terus berkembang seiring berjalannya waktu. Perkembangan kawasan ini dapat dilihat dari mulai banyaknya perusahaan waralaba (*franchise*) yang membuka cabangnya di sekitar lokasi tersebut. Hal ini tidak luput dari peran *event* Nasional Pacu Jalur yang rutin digelar minimal setahun sekali, dimana mencapai puncak kepopuleran di tahun 2025 dan menjadi *trend* media sosial.

Perkembangan pusat kegiatan ini perlu diimbangi dengan kualitas kenyamanan berjalan kaki. Sementara itu menurut pengamatan, trotoar di area Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan Sebagian besar dipenuhi oleh pedagang kaki lima. Kemudian belum ada fasilitas penyeberangan di kawasan tersebut. Dua hal ini tentunya membuat

masyarakat dan pengunjung tidak leluasa dan kurang merasa aman dalam berjalan kaki, serta menjadikan alasan utama masyarakat untuk memilih menggunakan kendaraan bermotor dibanding berjalan kaki.

Dari kondisi tersebut, perlu adanya penelitian mengenai *Urban Walkability* atau tingkat kenyamanan berjalan kaki di kawasan Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan berdasarkan teori *urban walkability* dan preferensi para pengguna. Dalam penelitian ini, teori *urban walkability* digunakan sebagai landasan penelitian untuk menilai tingkat kenyamanan dan kekeluasaan berjalan kaki di kawasan Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan, sehingga kawasan tersebut dapat menjadi kawasan rekreasi, olahraga, serta wisata kuliner yang ramah pejalan kaki dengan menjamin kenyamanan, kemudahan akses, serta rasa aman bagi pengguna jalan dan fasilitas pejalan kaki.

1.2 Rumusan Masalah

Area Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan merupakan kawasan olahraga, rekreasi, dan wisata kuliner yang populer bagi masyarakat Kabupaten Kuantan Singingi dan sekitarnya. Di kawasan ini juga merupakan tempat dimana *event* tahunan khas Kabupaten Kuantan Singingi, yaitu Pacu Jalur dilaksanakan. Oleh karena itu seluruh kondisi fisik jalur pejalan kaki di area Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan perlu diperhatikan.

Area di dalam Taman Jalur Kota Teluk Kuantan tidak memiliki batasan antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor. Sementara di area Lapangan Limuno, trotoarnya dipenuhi oleh para pedagang kaki lima. Berdasarkan

kondisi tersebut, terdapat kemungkinan bahwa kenyamanan berjalan kaki atau *walkability* di Kota Teluk Kuantan masih rendah. Dari kondisi tersebut, maka muncul pertanyaan-pertanyaan yang mendasari penelitian ini:

1. Bagaimana tingkat kenyamanan berjalan kaki (*walkability*) di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan menurut sembilan indikator *Global Walkability Index* (GWI) berdasarkan observasi dan persepsi pengguna (*user*)?
2. Bagaimana rekomendasi pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan sesuai dengan konsep *walkable city*?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengukur tingkat kenyamanan berjalan kaki (*walkability*) di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman di Kota Teluk Kuantan menggunakan sembilan indikator *Global Walkability Index* (GWI) berdasarkan pengamatan (observasi) dan persepsi pengguna, serta mengkaji rekomendasi pengembangan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan konsep *walkable city*.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmu pengetahuan di bidang Perencanaan Wilayah dan Kota. Lebih dalam lagi, hasil penelitian ini

diharapkan dapat menjadi pertimbangan awal untuk mewujudkan Kota Teluk Kuantan yang ramah pejalan kaki.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi dalam menyusun kebijakan terkait dengan *Urban Walkability*. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu kepada masyarakat luas tentang pentingnya kenyamanan berjalan kaki.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan. pemilihan zona ini didasari bahwa terdapat dua kawasan yang menjadi pusat keramaian di kota Teluk Kuantan, yaitu Taman Jalur sebagai area rekreasi dan wisata kuliner serta Lapangan Limuno sebagai area olahraga. Zona ini merupakan wilayah yang sudah difungsikan dan direvitalisasi sehingga padat dan ramai akan pengunjung serta sudah terdapat jalur pejalan kaki sebagai penunjang aktivitas wisatawan.

1.5.2 Lingkup Materi

Lingkup materi dalam penelitian ini adalah konsep *walkability*. *Walkability* disebut sebagai istilah untuk mendeskripsikan dan juga mengukur tingkat keamanan serta kenyamanan serta kualitas visual dalam menggunakan fasilitas berjalan kaki di sebuah area. Secara umum, *walkability* dapat diukur melalui parameter yang meliputi: 1) Konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda transportasi yang lain, 2) Ketersediaan jalur pejalan kaki, 3) Ketersediaan fasilitas penyebrangan, 4) Kendala atau hambatan, 5) Keamanan terhadap kejahatan, 6)

Keamanan penyebrangan, 7) Perilaku pengendara kendaraan bermotor, 8) Ketersediaan fasilitas pendukung, 9) Infrastruktur penyanggah disabilitas

1.6 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang yang mendasari penelitian, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, serta sistematika penulisan / penyusunan hasil penelitian

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai definisi serta landasan teori yang mendasari penelitian, menjelaskan tentang analisis, kota, pejalan kaki, *walkability*, *walkable city*, dan *urban walkability*. Di dalam bab ini juga berisi daftar penelitian terdahulu yang juga menjadi dasar penelitian ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi pembahasan mengenai metode yang digunakan dalam penelitian, yaitu jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, variabel yang diamati, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisa data, serta kerangka penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi paparan mengenai gambaran umum kawasan penelitian, mulai dari gambaran umum Kabupaten Kuantan Singingi, gambaran umum Kecamatan Kuantan Tengah, serta gambaran umum jalur pejalan kaki di Jalan Diponegoro,

Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, baik dari segi fisik maupun segi non fisik. Selain itu bab ini juga membahas mengenai hasil analisis *urban walkability* menggunakan *Global Walkability Index (GWI)* berdasarkan observasi dan penilaian persepsi pengguna dengan mengolah hasil perolehan kuesioner yang telah dinilai oleh responden. Dalam bab ini juga dibahas rekomendasi pengembangan jalur pejalan kaki berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran yang ditarik dari rangkaian penelitian yang sudah dilakukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Analisis

Analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsir maknannya (Dahniyanto, 2022). Dalam definisi lain, Analisis adalah proses menyadari sesuatu dengan teliti dan hati-hati, atau menggunakan data dan metode statistik untuk memahami atau menjelaskan hal tersebut. Definisi ini merupakan rumusan umum tentang analisis.

Menurut Sugiyono (2015), Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antarbagian, serta hubungannya dengan keseluruhan. Menurut Sofwatillah (2024), Definisi Analisis adalah melakukan kegiatan menelaah, menjelaskan data hasil yang didapatkan ke dalam sebuah narasi melalui proses tertentu dimana nantinya akan didapatkan tujuan dari sebuah penelitian itu sendiri, yaitu membuktikan sebuah teori baru atau mengungkapkan sebuah teori baru untuk dapat dimanfaatkan oleh khalayak umum

2.2 Kota (*Urban*)

Pengertian mengenai kota (*city*) yang kemudian lebih sering dijadikan acuan di Indonesia adalah tempat di mana konsentrasi penduduk lebih padat dari wilayah sekitarnya karena terjadinya pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas penduduknya. Dengan ungkapan yang berbeda,

definisi kota adalah daerah pemusatan penduduk dengan kepadatan tinggi dengan fasilitas modern dan sebagian besar penduduknya bekerja di sektor non-pertanian, cenderung berpola hubungan rasional, ekonomi, dan individualistis. (Kamus Tata Ruang, 2015)

Pengertian kota dalam konteks perencanaan dan perkembangan juga dicetuskan oleh Jackson (1984) sebagai tempat tinggal, manifestasi dari perencanaan dan perancangan dari berbagai unsur pembentuk kota seperti jalan, bangunan, dan ruang terbuka. Jackson melihat kota juga sebagai permukiman, sebagai hasil perkembangan dan perencanaan dari unsur-unsur pembentuk kota sehingga layak menjadi tempat tinggal manusia. (Ayudya, 2022)

Sama halnya dengan Rapoport (1983) yang mendefinisikan sebuah kota sebagai permukiman relatif besar yang permanen dan padat, terdiri dari kelompok individu yang sosial-heterogen. Branch (1996) juga mengaitkan kota dengan permukiman. Menurutnya, kota adalah tempat tinggal ribuan penduduk, dan perkotaan adalah area terbangun dengan struktur dan jaringan jalan yang merupakan permukiman terpusat dengan kepadatan tertentu. Lebih lanjut, Branch menyatakan bahwa kota adalah komponen dengan unsur fisik yang terlihat nyata (seperti perumahan dan prasarana umum), dan komponen yang tidak terlihat secara fisik (seperti politik dan hukum) yang mengarahkan kegiatan kota (Ayudya, 2022).

2.3 *Urban Walkability*

2.3.1. *Pejalan Kaki (Pedestrian)*

Menurut KBBI, dalam Bahasa Indonesia kata pedestrian memiliki arti resmi sebagai pejalan kaki yang secara umum merujuk kepada individu yang berjalan atau berlari di jalan. Sedangkan menurut *Washington State Law* (dalam Wowor, 2019)

pedestrian adalah “setiap orang yang mempunyai kaki atau yang menggunakan kursi roda atau sarana angkut yang didorong oleh tenaga manusia selain sepeda.

Berdasarkan UU No. 22/2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengertian pejalan kaki merujuk pada individu yang melakukan aktivitas berjalan pada area Ruang Lalu Lintas Jalan. Definisi ini mencakup berbagai jenis pergerakan, termasuk berjalan untuk tujuan rekreasi, olahraga, atau sebagai bagian dari perjalanan multimoda. Sementara itu, Fruin (dalam Zaki, 2005) menyatakan bahwa berjalan kaki merupakan alat transportasi pergerakan dalam suatu kota yang merupakan satu-satunya alat dalam memenuhi kebutuhan interaksi langsung yang ada di dalam aktivitas komersial dan budaya di kehidupan kota.

Dari beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa pedestrian atau pejalan kaki adalah individu yang melakukan mobilisasi tanpa kendaraan bermotor melainkan dengan berjalan kaki, dan menggunakan alat bantu berpindah bagi individu berkebutuhan khusus.

1. Faktor Pendorong Keinginan Berjalan Kaki

Menurut Speck (dalam Dahniyanto 2022) menyebutkan terdapat empat faktor yang dapat mendorong timbulnya aktivitas berjalan kaki, yaitu keamanan, alasan penting, kenyamanan, dan kemenarikan.

a. Keamanan

Faktor keamanan bukan hanya didasari dari kejahatan, tetapi yang lebih penting adalah ancaman kendaraan bermotor yang berkecepatan tinggi. Berdasarkan fakta, peluang kecelakaan jauh lebih tinggi, daripada tindakan kriminal, sehingga dengan adanya pembatasan laju kendaraan dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki.

b. Alasan Penting

Keinginan seseorang untuk berjalan kaki membutuhkan alasan yang jelas dan penting, karena semakin beragam alasan akan mendorong keinginan untuk berjalan kaki. Bagi penduduk, alasan utama untuk berjalan kaki adalah ketika ada pembatasan terkait kendaraan bermotor, begitu juga lokasi parkir yang luasnya diperkecil, disertai dengan ketersediaan transportasi public yang mudah dijangkau. Selain itu, yang menjadi dorongan bagi penduduk untuk berjalan kaki juga mengenai pemanfaatan ruang yang bercorak “mixed use” atau terdapat berbagai layanan yang berada dalam jangkauan pejalan kaki.

c. Kenyamanan

Kenyamanan diartikan secara beragam oleh pejalan kaki, mulai dari jarak pandang yang luas, ketersediaan ruang terbuka, suasana yang menyenangkan. Salah satu bentuk rasa aman dimaknai dengan terlindungi dari kendaraan bermotor maupun sengatan matahari dan hembusan angin. Salah satu untuk mencapai hal tersebut adalah melalui ketersediaan pohon peneduh yang mempunyai fungsi mengurangi panas matahari, dampak aliran angin kencang. Kanopi pohon juga dapat melindungi pejalan kaki dan tentu saja jenis pohon juga harus dipastikan yang aman bagi pejalan kaki.

d. Kemenarikan

Sebagai pendorong bagi penduduk untuk berjalan kaki bukan hanya terkait adanya keamanan, alasan penting dan kenyamanan tetapi juga bagian dari hiburan. Sebagai manusia, juga tidak terlepas dari makhluk sosial yang saling berkomunikasi sehingga perlu adanya penghindaran dinding tembok di sepanjang jalan untuk mendukung kegiatan berjalan kaki, 41 Kemenarikan berjalan kaki juga

dipengaruhi oleh jenis kegiatan di sepanjang jalan, seperti kegiatan eceran yaitu toko kecil, warung kopi, dan sejenisnya. Kebosanan juga dapat mengurangi minat berjalan kaki seperti jenis bangunan yang sama dari berbagai blok.

Menurut Litman (dalam Dahniyanto, 2022) menyebutkan beberapa kondisi yang dapat mempengaruhi keinginan berjalan kaki, yaitu:

- a. Daya tarik, seperti pusat kegiatan yang dapat menarik berjalan kaki, seperti kawasan komersil, sekolah, kampus, taman dan pusat rekreasi
- b. Jarak perjalanan, secara umum perjalanan menggunakan jalan kaki terjadi pada jarak kurang dari 2 km.
- c. Kependudukan, penduduk berusia muda dan masyarakat yang berpenghasilan rendah cenderung berjalan kaki dan lansia hanya berjalan kaki.
- d. Pola guna lahan, berjalan kaki lebih efektif dilakukan pada ruang yang mempunyai kepadatan tinggi dan guna lahan campuran.
- e. Kondisi perjalanan, jumlah pejalan kaki dapat dipengaruhi dengan ketersediaan dan kualitas fasilitas pejalan kaki dan kendaraan berkecepatan tinggi dapat menghambat keinginan untuk berjalan kaki.
- f. Ketinggian dan iklim, sebenarnya kondisi ini tidak selamanya berpengaruh tetapi ketika kondisi ekstrim cukup berpeluang.
- g. Perilaku masyarakat, masyarakat cenderung tidak akan berjalan kaki kalau berjalan kaki belum menjadi kebiasaan.

2. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki merupakan seluruh bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki, sehingga

meningkatkan kenyamanan, kelancaran, keamanan, serta keselamatan penggunaanya (Wowor, 2019). Menurut Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, kelengkapan fasilitas pejalan kaki dibedakan menjadi:

a. Fasilitas Utama

Fasilitas utama terdiri dari trotoar dan penyeberangan (baik sebidang maupun tidak sebidang) yang telah mengakomodasi kebutuhan fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus. Kebutuhan fasilitas untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan kereta dorong (*stroller*) dan/atau menggunakan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk, dan lain-lain sehingga membutuhkan desain fasilitas pejalan kaki bebas hambatan. Ruang minimum pejalan kaki menyesuaikan kebutuhan khusus rata-rata dari lebar, manuver, dan kebutuhan dinamis termasuk dari alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus.

b. Fasilitas Pejalan kaki pada Areal Sementara

Fasilitas pejalan kaki yang bersifat sementara dikarenakan adanya pekerjaan konstruksi, khususnya di daerah perkotaan dan pinggiran kota. Beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait dengan masalah keselamatan pejalan kaki, antara lain: a. Perlunya pemisahan pejalan kaki dari konflik dengan kendaraan di lokasi pekerjaan, peralatan, serta pelaksanaan pekerjaan; b. Menyediakan fasilitas bagi pejalan kaki yang aman, selamat, mudah diakses, yang dilengkapi dengan rambu dan tanda peringatan lain yang dapat diakses oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus dengan lajur berjalan yang nyaman dan sedekat mungkin; dan c. Jenis fasilitas

yang disediakan adalah trotoar ataupun jalan setapak termasuk fasilitas yang menerus untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus.

c. Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung pejalan kaki meliputi:

1) Rambu dan marka

Penempatan rambu dan marka jalan harus diperhitungkan secara efisien untuk memastikan keselamatan pengguna jalan.

2) Pengendali kecepatan

Pengendali kecepatan adalah fasilitas untuk memaksa pengendara menurunkan kecepatan kendaraan saat mendekati fasilitas penyeberangan atau lokasi tertentu.

3) Lapak tunggu

Lapak tunggu merupakan fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan. Penyeberang jalan dapat berhenti sementara sambil menunggu kesempatan melakukan penyeberangan berikutnya.

4) Lampu penerangan

Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas untuk memberikan pencahayaan yang baik agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas.

5) Pagar pengaman

Pagar pengaman ditempatkan pada lokasi tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan. Penempatannya tetap memperhatikan prinsip

perencanaan fasilitas pejalan kaki, termasuk kemudahan pejalan kaki dalam mengakses destinasi secara langsung.

6) Pelindung/peneduh

Jenis pelindung/peneduh disesuaikan dengan fasilitas pejalan kaki dapat berupa pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya.

7) Jalur Hijau

Jalur penempatan tanaman serta elemen lansekap lainnya yang terletak di dalam ruang milik jalan (Rumija) maupun di dalam ruang pengawasan jalan (Ruwasja).

8) Tempat duduk

Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki.

9) Tempat sampah

Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalan kaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki dan bukan untuk menampung sampah rumah tangga di sekitar fasilitas pejalan kaki.

10) Halte/tempat pemberhentian bus.

Halte/tempat pemberhentian bus yang diletakkan pada trotoar tidak boleh mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki.

11) *Bollard* (tonggak pelindung)

Pemasangan *bollard* ditempatkan pada titik rawan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, sehingga dimaksudkan agar meminimalisir risiko yang diterima oleh pejalan kaki pada ruang konflik antara kendaraan bermotor dan

pejalan kaki. Pemasangan bollard memperhatikan kemudahan pejalan kaki, termasuk pengguna kursi roda, untuk dapat melaluinya.

12) Parkir sepeda

Parkir sepeda dapat ditempatkan di trotoar yang berdekatan dengan akses titik simpul transportasi, pusat perkantoran, pusat perbelanjaan, kawasan wisata, dan rekreasi. Penempatan parkir sepeda tidak boleh mengurangi lebar efektif fasilitas pejalan kaki dan mengganggu aktivitas pejalan kaki.

13) Kamera pengawas

Closed Circuit Television (CCTV) atau kamera pengawas dapat dipasang untuk pengawasan pada area yang memerlukan pemantauan, serta terhubung dengan layanan pengaduan. Kamera pengawas diprioritaskan pada lokasi-lokasi seperti penyeberangan pejalan kaki tidak sebidang dan lokasi yang membutuhkan pemantauan khusus seperti sekolah, pelayanan inklusi, dan lokasi rawan tindak kriminal.

14) *Emergency box*

Sistem yang terdiri dari media komunikasi yang bertujuan untuk digunakan pada saat kondisi darurat, dapat berupa tombol(panic button) atau telepon terintegrasi dengan layanan keamanan.

15) Pemberi informasi (*signage*)

Dapat berupa papan yang berdiri sendiri maupun ditambahkan pada fasilitas pejalan kaki lainnya (halte, tiang lampu). Pemasangan ditempatkan di lokasi strategis seperti halte, stasiun, ruang terbuka publik, dan kawasan komersial. Sistem informasi harus memiliki tingkat keterbacaan yang tinggi dan dapat diakses oleh semua pejalan kaki.

2.3.2. *Walkability*

Kelayakan berjalan kaki (*Walkability*) disebut sebagai istilah yang digunakan untuk menggambarkan dan juga mengukur hubungan antara kualitas dari jalan manusia atau trotoar di sebuah kota (Dahniyanto, 2022). Menurut *Land Transportation New Zealand* (2007) *pedestrian planning and design guide*, mendefinisikan *walkability* sebagai gambaran sejauh mana kondisi suatu lingkungan mempunyai kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki. *Walkability* juga salah satu konsep yang dapat digunakan untuk pengukuran kualitas dan konektivitas jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan (Winayanti, 2015). Pengukuran tersebut dapat dilakukan dengan penilaian komprehensif terhadap ketersediaan infrastruktur untuk pejalan kaki dan kajian yang dijadikan sebagai penghubung antara penyediaan (*supply*) dan kebutuhan (*demand*) (Agustin, 2017).

Dalam Program Pembangunan Kota Hijau (P2KH) (Kementerian PU, 2011), moda berjalan menjadi salah satu indikator penting yang perlu dipertimbangkan dalam kriteria kota layak huni (*liveable city*). Meskipun tidak semua jalan memiliki trotoar dan tidak semua jalur berjalan/pedestrian berdekatan dengan jalan-jalan, jaringan jalan bisa menjadi wakil yang cukup akurat sebagai pengganti trotoar untuk berjalan di lingkungan. Krambeck mengatakan bahwa *walkability* atau kelayakan berjalan adalah interaksi antara fasilitas pejalan kaki dan dukungan keseluruhan untuk lingkungan pejalan kaki. Tanan juga menambahkan bahwa berjalan sebagai moda transportasi menjadi indikator penting dalam aksesibilitas dan penilaian *liveable city*. (Wowor, 2019)

2.3.3. *Walkable City*

Menurut Wowor (2019), *Walkable city* adalah salah satu gagasan untuk menciptakan suatu kawasan yang ditunjang oleh fasilitas yang lengkap dan dapat dicapai hanya dengan berjalan kaki. Wowor menambahkan, pengalaman berjalan kaki yang nyaman dan menarik juga bisa berdampak positif dalam persepsi masyarakat mengenai sebuah kota, karena kenyamanan bisa membuat gambaran yang baik dan positif tentang suatu tempat.

Walkable City merupakan salah satu komponen utama dalam menciptakan kota yang kompak dan mencegah pembanguna kota yang tidak terkontrol (*urban sprawl*), yaitu dengan kota yang dapat dilalui dengan berjalan kaki. Hall (2017) menyatakan *Walkable* dan kinerja suatu lokasi dalam mendukung aktivitas pejalan kaki menjadi fokus penting dalam upaya pengembangan kualitas lingkungan. Menurut Southworth (2005), Kota yang *walkable* memiliki ciri atau kriteria untuk mampu terkoneksi terhadap ruang berjalan, mampu terhubung dengan sarana dan prasarana transportasi umum, aman dari segala kejahatan lalu lintas maupun kejahatan sosial. Kota yang ramah pejalan kaki mempunyai konteks jalan yang mementingkan pejalan kaki dari pada kendaraan bermotor (Mahayani, 2024)

Agar dapat mendukung terciptanya lingkungan yang *walkable*, menurut Hafnizar (dalam Wowor, 2019) terdapat empat hal yang harus diperhatikan, yaitu: 1) Akses; 2) Estetika; 3) Keselamatan dan keamanan, dan; 4) Kenyamanan. Hafnizar juga menambahkan adapun konsep untuk mendukung *Walkable City* antara lain: *Mixed use planning*, Transportasi Umum dan *Transite Oriented Development* (TOD).

2.3.4. *Global Walkability Index (GWI)*

Moda berjalan kaki di kota-kota di Indonesia belum menjadi prioritas karena kurangnya ketersediaan fasilitas berjalan kaki. Pemerintah Pusat maupun Daerah terlalu terfokus kepada pengembangan transportasi kendaraan bermotor karena dianggap lebih efisien dan menguntungkan bagi ekonomi perkotaan. Penerapan *urban walkability* menjadi penting untuk mewujudkan kota yang berkelanjutan dan berbasis hijau. (Wowor, 2019)

Global Walkability Index (GWI) mendeskripsikan mengenai konsep *walkability* yang terus dikembangkan pada kota-kota di Asia dan memberikan cara untuk meningkatkan minat berjalan kaki (Krambeeck, 2006). Indeks *walkability* pada masing-masing kota dapat dipergunakan untuk membandingkan karakter responden dan kondisi fasilitas pada kota tersebut, selanjutnya hasilnya dapat digunakan sebagai alat untuk mengidentifikasi perbaikan dengan spesifik. *Asian Development Bank (ADB)* melakukan penelitian mengenai metode penilaian *walkability* yang dibandingkan dengan penelitian *GWI*, dimana *GWI* harus memasukan parameter jumlah pejalan kaki dan panjang segmen jalan yang ditinjau. Jumlah pejalan kaki dan panjang segmen ruas yang ditinjau berpengaruh terhadap indeks *walkability*. Survei *walkability* pada penelitian *ADB* menggunakan sembilan parameter atau parameter pemeriksaan kondisi fasilitas pejalan kaki dan sekitarnya serta kriteria pengendara kendaraan bermotor (Wowor, 2019).

Setiap parameter *urban walkability* diambil dari *Walkability Surveys in Asian Cities* (Gota, 2010). Parameter penilaian *walkability* ditunjukkan pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Parameter Global Walkability Index (GWI)

No	Parameter	Penjelasan
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	Tingkat konflik antara pejalan kaki dan moda lain di jalan, seperti sepeda, sepeda motor, dan mobil
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kebutuhan, ketersediaan, dan kondisi jalur berjalan. Parameter ini diubah dari parameter pemeliharaan dan kebersihan dalam GWI
3	Ketersediaan penyebrangan	Ketersediaan dan panjang penyebrangan untuk menjelaskan apakah pejalan kaki cenderung <i>jaywalk</i> Ketika tidak ada penyeberangan atau Ketika penyeberangan terlalu jauh
4	Keselamatan penyebrangan	Arus lalu lintas moda lainnya saat melintasi jalan, waktu yang dihabiskan menunggu dan menyeberang jalan dan jumlah waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyeberang persimpangan dengan sinyal
5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	Perilaku pengendara terhadap pejalan kaki sebagai indikasi jelas lingkungan pejalan kaki
6	Amenities (kelengkapan pendukung)	Ketersediaan fasilitas pejalan kaki, seperti bangku, lampu jalan, toilet umum, dan pohon-pohon, yang sangat meningkatkan daya Tarik dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki, juga daerah sekitarnya.
7	Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat	Ketersediaan, posisi, dan pemeliharaan infrastruktur untuk penyandang cacat
8	Kendala/hambatan	Adanya penghalang permanen dan sementara di jalur pejalan kaki yang akan mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki sehingga dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki
9	Keamanan dari kejahatan	Rasa aman yang umum terhadap kejahatan di jalan

Sumber: Wowor. (2019), Dahniyanto (2022)

Berdasarkan beberapa penjelasan sebelumnya tentang indikator tingkat walkability, secara umum elemen dasar yang dapat digunakan untuk mengukur

tingkat walkability mengutamakan aspek keselamatan, kenyamanan, perlindungan dan keindahan (estetika). Berikut adalah pengelompokan variabel berdasarkan aspek tersebut.

Tabel 2.2 Pengelompokan Variabel *Global Walkability Index* (GWI)

No	Dimensi	Variabel
1	Keamanan	Konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda transportasi yang lain
		Ketersediaan jalur pejalan kaki
		Ketersediaan fasilitas penyeberangan
		Hambatan atau kendala
		Keamanan terhadap tindak kejahatan
2	Keselamatan	Keamanan dalam penyebrangan
		Perilaku pengendara kendaraan bermotor
3	Kenyamanan	Infrastruktur untuk kelompok penyandang cacat
4	Keindahan	Ketersediaan akan fasilitas pendukung

Sumber: Dahniyanto (2022)

Semakin tinggi nilai *walkability* menggambarkan kinerja suatu kawasan yang semakin baik mampu mengakomodir pergerakan pejalan kaki. Tingginya nilai *walkability* juga menggambarkan kecenderungan pergerakan kegiatan dapat dicapai dengan mudah dengan berjalan kaki dan tidak membutuhkan kendaraan bermotor, Begitu pula sebaliknya, semakin rendah nilai *walkability* menggambarkan bahwa pergerakan kegiatan di kawasan tersebut harus dilakukan dengan menggunakan kendaran bermotor karena tidak memadainya fasilitas pejalan kaki yang menyebabkan pejalan kaki kesulitan melakukan pergerakan. Terdapat beberapa jenis pengklasifikasian tingkat *walkability*, salah satunya adalah dari Leather (2011) yang membagi klasifikasi *walkability* menjadi 3 (tiga) kelompok yang ditunjukkan pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Ukuran Standar Nilai *Walkability*

No	Skor Walkability	Klasifikasi	Deskripsi
1	0-49	<i>Not Walkable</i>	Tidak banyak fasilitas yang tersedia untuk dapat menjangkau aktivitas dengan berjalan kaki, sehingga hampir seluruh kegiatan di koridor perlu menggunakan kendaraan bermotor
2	50-70	<i>Waiting to Walk</i>	Tersedia beberapa fasilitas untuk menjangkau aktivitas dengan berjalan kaki.
3	>70	<i>Highly Walkable</i>	Untuk melakukan kegiatan sehari-hari di koridor tidak memerlukan kendaraan bermotor karena sebagian besar kegiatan di koridor dapat dilakukan dengan berjalan kaki.

Sumber: Leather et al (2011)

2.4 Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai *urban walkability* dengan menggunakan konsep *walkable city* ini telah dilakukan pada penelitian sebelumnya, akan tetapi yang membedakan pada penelitian ini adalah terkait waktu dan tempat serta variabel yang diamati. Selain itu, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi baru dan dapat diketahui tingkat kenyamanan berjalan kaki di Kawasan Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan, sesuai dengan konsep *walkability* serta dapat digunakan sebagai bahan perbandingan mengenai tingkat *walkability* di kawasan-kawasan lain. Berikut merupakan beberapa penelitian terdahulu yang menjadi referensi dalam penelitian ini, yang disajikan dalam tabel 2.4.

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti, Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Vita Debora Wowor, dkk, 2019	<i>Urban Walkability</i> di Kota Manado (Studi Kasus: Kec. Mapanget)	Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa <i>walkability</i> di Kecamatan Mapanget berdasarkan teori <i>urban walkability</i> dapat dikatakan masih tergolong nyaman dengan presentase 72,4% .
2	M. Faiz Luthfi Dahniyanto, 2022	Optimalisasi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Konsep <i>Walkable City</i> di Kawasan Kota Lama Semarang	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki di Kawasan Kota Lama Semarang menurut penilaian peneliti adalah 61,8 dan menurut penilaian persepsi pengguna adalah 62,4 , sehingga termasuk ke dalam rentang klasifikasi 61-80 yaitu terdapat fasilitas pejalan kaki yang lengkap dan nyaman sehingga dalam melakukan aktivitas sebagian besar dengan berjalan kaki.
3	Agah Muhammad Mulyadi, 2020	Analisis Nilai <i>Walkability</i> Pada Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	Pembangunan fasilitas pejalan kaki untuk mendukung penerapan kawasan TOD Dukuh Atas menunjukkan nilai <i>walkability</i> rata-rata sebesar 93,4 memiliki nilai <i>walkability</i> very walkable .
4	Annisa Rizki Lestari, 2019	Kajian Konsep <i>Walkable City</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman)	Perhitungan berdasarkan Asian Development Bank menunjukkan bahwa indeks <i>walkability</i> pada kawasan penelitian memiliki nilai 30,28 (kategori merah). Hal ini menunjukkan bahwa Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman Pekanbaru belum walkable bagi penggunaanya.
5	Dyan Dandy Mulyana, (n.d)	Penerapan Konsep <i>Walkability</i> Pada Jalur Pejalan Kaki di Terminal Leuwi Panjang	Berdasarkan hasil identifikasi tingkat <i>walkability</i> dengan menggunakan metode analisis <i>walkability index</i> yang

No.	Peneliti, Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
			dikembangkan oleh <i>Asian Development Bank</i> (ADB), diperoleh nilai <i>walkability index</i> dari 2 (dua) segmen jalur pejalan kaki di Kawasan Terminal Leuwi Panjang adalah sebesar 40,13 . Nilai tersebut berada pada kategori <50 dimana dari nilai tersebut masuk dalam klasifikasi <i>Not Walkable</i> yang artinya tidak ramah untuk pejalan kaki.
6	Helwa Teofanny Hakim, dkk, 2023	Kajian Tingkat Walkability Koridor Jalan Pasar Jumat, Lebak Bulus	Koridor Jalan Pasar Jumat secara keseluruhan masuk ke dalam klasifikasi <i>Waiting to Walk</i> dengan skor 57,96 . Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki merasa untuk melakukan kegiatan di sekitar koridor dapat dijangkau dengan berjalan kaki karena tersedianya beberapa fasilitas
7	Alza Zakaria Prasnanda, dkk, 2024	Tingkat Walkability Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Pemuda Kota Surabaya	Seluruh segmen di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Pemuda termasuk dalam kategori Walkability risiko sedang dan cukup walkable dengan skor yang paling rendah berada di Segmen 2 Utara sebesar 60,64 .

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

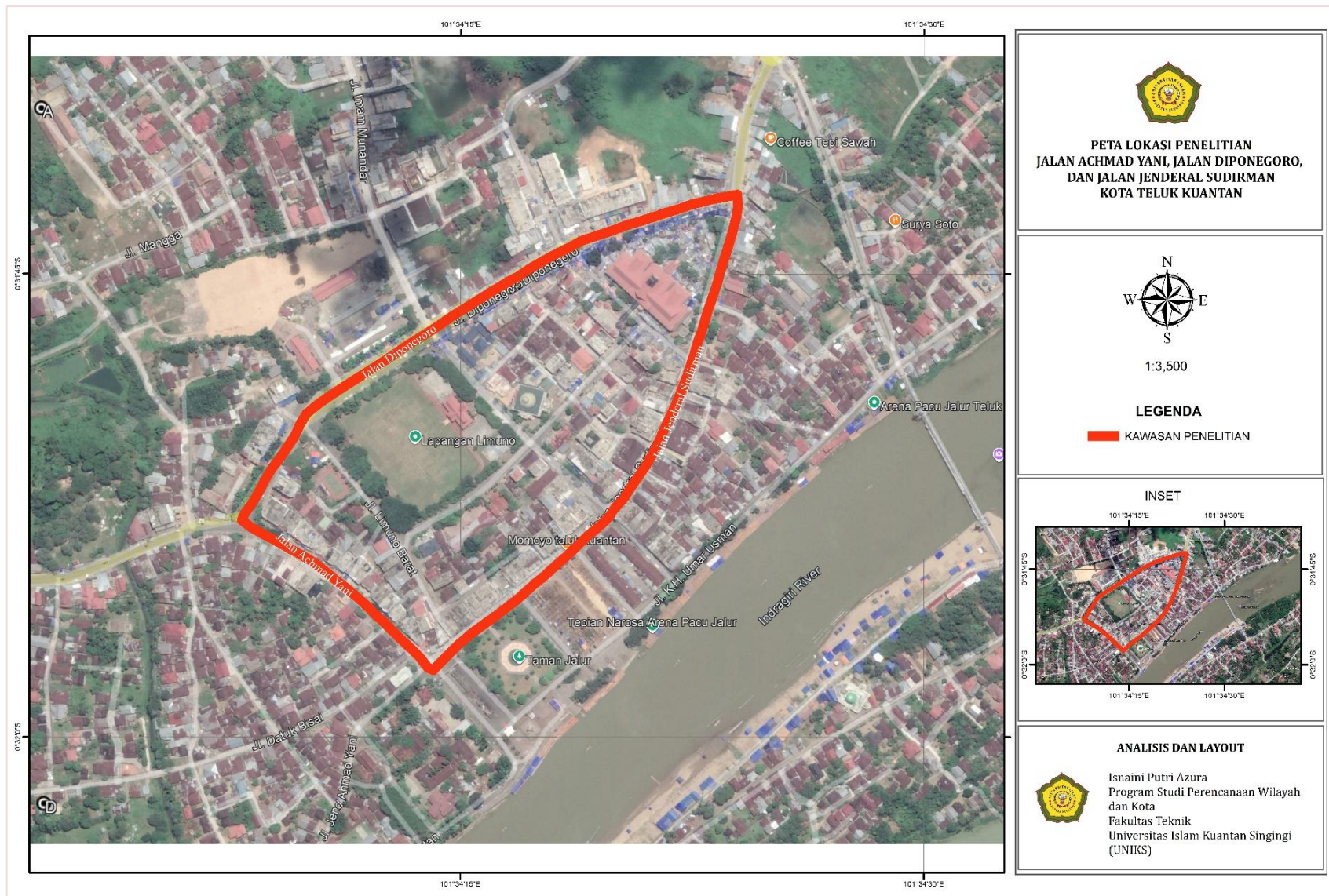
3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survey. Metode penelitian survey merupakan metode penelitian kuantitatif yang digunakan untuk mendapatkan data yang terjadi pada masa lampau atau saat ini, tentang keyakinan, pendapat, karakteristik, perilaku hubungan variabel dan untuk menguji beberapa hipotesis tentang variabel sosialogi dan psikologis dari sampel yang diambil dari populasi tertentu, teknik pengumpulan data dengan pengamatan (wawancara atau kuesioner) dan hasil penelitian cenderung untuk di generasikan (Sugiyono, 2019). Metode survey digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui penilaian responden terhadap kualitas berjalan kaki di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan, dan sebagai validasi hasil observasi serta melengkapi data sehingga deskripsi hasil penelitian ini akan lebih komprehensif.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi yang dipilih dalam penelitian ini yaitu Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan, Kabupaten Kuantan Singingi, Riau. Lokasi ini dipilih sebagai objek penelitian dengan pertimbangan bahwa kawasan ini adalah area olahraga, rekreasi, dan wisata kuliner di Kabupaten Kuantan Singingi. Oleh karena itu, perlu pengukuran kualitas berjalan kaki di kawasan yang menjadi pusat kegiatan ini.



Sumber: Olah Data Penulis, 2026

Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian

2. Waktu Penelitian

Adapun estimasi waktu dalam penelitian ini dituangkan dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 3.1 Waktu Penelitian

No	Nama Kegiatan	Tahun/Bulan						
		2026						
		2	3	4	5	6	7	8
1	Pengajuan Judul							
2	Penerbitan SK							
3	Penyusunan Proposal							
4	Seminar Proposal							
5	Revisi Proposal							
6	Pengumpulan Data							
7	Penyusunan Hasil Penelitian							
8	Seminar Hasil							
9	Sidang Skripsi							

Sumber: Analisa Penulis, 2026

3.3 Variabel yang Diamati

Berdasarkan tinjauan pustaka, didapatkan beberapa konsep yang berkaitan dengan *walkability*. Beberapa rangkuman tersebut dapat menghasilkan indikator yang akan menghasilkan variabel dalam penelitian. Adapun rangkuman variabel dari hasil kajian literatur yang telah disesuaikan untuk penelitian ini disajikan dalam tabel 3.2.

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

No	Sasaran	Substansi	Variabel	Indikator	Sumber
1	Menganalisis tingkat walkability jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna di Kawasan Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan	Parameter Global Walkability Index	Keamanan	• Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	(Dahniyanto, 2022)
				• Ketersediaan jalur pejalan kaki	
				• Ketersediaan penyebrangan	
				• Kendala/hambatan	
				• Keamanan terhadap tindak kejahatan	
			Keselamatan	• Keamanan dalam penyebrangan	
				• Perilaku pengendara kendaraan bermotor	
			Kenyamanan	• Infrastruktur untuk kelompok penyandang cacat	
2	Mengidentifikasi rekomendasi pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan		Keindahan	• Ketersediaan akan fasilitas pendukung	
				Nilai Parameter yang di bawah rata-rata dan berdasarkan aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan (skor 0-49)	

Sumber: Olah Data Penulis, 2026

3.4 Sumber Data

Sumber data yang dipilih dalam penelitian ini berasal dari data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti. Sumber data utama diperoleh dari sebaran kuesioner yang nantinya akan diolah untuk memperoleh skor *walkability* Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan. Kemudian sumber data dari hasil observasi akan digunakan untuk menyimpulkan rekomendasi pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan. Selain itu, data lain juga diperoleh secara daring, seperti foto lokasi penelitian yang diperoleh dari *google earth*, *google maps*, dan *google street view*.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

3.5.1. Kuesioner

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan menyebar kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data dengan cara peneliti memberikan pertanyaan atau pernyataan secara tertulis untuk dijawab oleh responden (Sugiyono, 2019). Kuesioner yang disebar pada penelitian ini bermaksud untuk mengetahui pandangan atau pendapat dari responden (pejalan kaki) mengenai kondisi jalur pejalan kaki sesuai indikator GWI pada konsep *walkability* di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan. Bentuk kuesioner yang digunakan pada penelitian ini bersifat tertutup, dimana responden hanya perlu mengisi tanda centang pada kolom yang disediakan.

3.5.2. Observasi

Observasi merupakan salah satu cara dalam mengumpulkan data melalui pengamatan secara langsung kemudian melakukan pendataan secara sistematis terhadap objek penelitian (Dahniyanto, 2022). Observasi pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara langsung kondisi lokasi studi yang digunakan untuk mengetahui karakteristik kawasan Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, Kota Teluk Kuantan. selain itu, observasi juga digunakan untuk menilai atau mengukur tingkat *walkability* secara lebih rinci dan tepat mengenai kualitas jalur pejalan kaki sesuai sembilan indikator *Global Walkability Index* (GWI).

3.5.3. Telaah Literatur

Teknik pengumpulan data melalui telaah literatur adalah teknik pengumpulan data yang bertujuan untuk memperoleh informasi melalui literatur yang ada. Literatur tersebut dapat berupa buku, jurnal dan skripsi, serta dokumen lain seperti kebijakan dan peraturan perundang-undangan.

3.6 Teknik Pengambilan Sampel

Dalam suatu penelitian, populasi merupakan kumpulan dari berbagai objek maupun subjek yang memiliki kualitas dan juga karakter tertentu yang ditentukan oleh peneliti sehingga dapat dipelajari serta dapat disimpulkan. Sedangkan sampel adalah bagian dari populasi yang mempunyai kualitas atau karakter tersebut. (Sugiyono, 2019).

Teknik pengambilan sampel pada penelitian yang akan dilakukan bertujuan untuk memperoleh informasi untuk dijadikan dasar sebagai perancangan maupun

teori yang muncul. Adapun teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Snowball sampling*. Sugiyono (2017) mendefinisikan *snowball sampling* sebagai teknik pengambilan sampel yang dimulai dengan sedikit sumber data, yang kemudian berkembang seiring proses pengambilan data. Begitu seterusnya, sehingga jumlah sampel semakin banyak. Ibarat bola salju yang menggelinding, makin lama semakin besar. Pada penelitian kualitatif banyak menggunakan sampel *purposive* dan *snowball*. (Pasaribu, dkk. 2022)

3.7 Teknik Analisa Data

3.7.1. Analisis *Global Walkability Index* (GWI)

Indikator yang digunakan untuk menganalisis tingkat *walkability* jalur pejalan kaki terdiri dari keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan, di mana perincian indikator/parameternya adalah sebagai berikut:

1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. Ketersediaan penyebrangan
4. Keselamatan penyebrangan
5. Perilaku pengendara kendaraan bermotor
6. Amenities (kelengkapan pendukung)
7. Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat
8. Kendala/hambatan
9. Keamanan dari kejahatan

Sedangkan untuk menganalisis tingkat *walkability*, berikut ini adalah skor *walkability* yang digunakan untuk menggambarkan tingkat kualitas pada kawasan mengenai kenyamanan dalam berjalan kaki

Tabel 3.3 Klasifikasi *Walkability* berdasarkan skor

Skor Walkability	Klasifikasi	Deskripsi
0-49	<i>Not Walkable</i>	Tidak banyak fasilitas yang tersedia untuk dapat menjangkau aktivitas dengan berjalan kaki, sehingga hampir seluruh kegiatan di koridor perlu menggunakan kendaraan bermotor
50-70	<i>Waiting to Walk</i>	Tersedia beberapa fasilitas untuk menjangkau aktivitas dengan berjalan kaki.
>70	<i>Highly Walkable</i>	Untuk melakukan kegiatan sehari-hari di koridor tidak memerlukan kendaraan bermotor karena sebagian besar kegiatan di koridor dapat dilakukan dengan berjalan kaki.

Sumber: Gota et al (2011)

Kemudian dilakukan pembobotan pada setiap variabel/parameter sesuai dengan bobot yang diambil dari *Walkability Surveys In Asian Cities*. Pembobotan tersebut telah diterapkan di beberapa negara yang berada di Asia. Berikut merupakan pembobotan pada setiap variabel/parameter:

Tabel 3.4 Bobot Parameter Walkability

No	Parameter	Bobot
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	15
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
3	Ketersediaan penyebrangan	10
4	Keselamatan penyebrangan	10
5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5
6	Amenities (kelengkapan pendukung)	10
7	Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat	10
8	Kendala/hambatan	10
9	Keamanan dari kejahatan	5

Sumber: Dahniyanto, 2022

Kemudian dilakukan penilaian pada jalur pejalan kaki yang menjadi lokasi penelitian menggunakan *walkability scoring guide* dengan memilih nilai 1-5 (metode *likert*) dalam 9 variabel/parameter dari setiap segmen. Untuk mendapatkan skor *walkability* maka digunakan rumus untuk menilai setiap parameter kemudian dimasukan dalam rumus *walkability score* dengan mengalikan dari masing-masing bobot. Berikut rumus dan perincian dalam menghitung *walkability score*:

Perhitungan skor setiap Parameter:

$$= \text{Bobot Parameter } n \times \text{Skor Parameter } n \times 20$$

Keterangan:

n = parameter ke-...

Tabel 3.5 Skor Walkability Setiap Parameter

PARAMETER 1	Bobot Parameter 1 × Skor Parameter 1 × 20
PARAMETER 2	Bobot Parameter 2 × Skor Parameter 2 × 20
PARAMETER 3	Bobot Parameter 3 × Skor Parameter 3 × 20
PARAMETER 4	Bobot Parameter 4 × Skor Parameter 4 × 20
PARAMETER 5	Bobot Parameter 5 × Skor Parameter 5 × 20
PARAMETER 6	Bobot Parameter 6 × Skor Parameter 6 × 20
PARAMETER 7	Bobot Parameter 7 × Skor Parameter 7 × 20
PARAMETER 8	Bobot Parameter 8 × Skor Parameter 8 × 20
PARAMETER 9	Bobot Parameter 9 × Skor Parameter 9 × 20

Sumber: Dahniyanto, 2022

Kemudian dilakukan perhitungan untuk mencari *walkability score* melalui rumus sebagai berikut:

$$\text{Skor Walkability} = \frac{\sum \text{Skor Setiap Parameter}}{\sum \text{Bobot Parameter}}$$

Adapun penjelasan penilaian skor *walkability* per masing-masing parameter ditunjukkan dalam tabel 3.6 sebagai berikut.

Tabel 3.6 Penjelasan penilaian skor *walkability*

No	Parameter	Penjelasan Skor				
		1	2	3	4	5
1	Konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda transportasi yang lain	Terjadi konflik dan tidak memungkinkan untuk berjalan kaki	Terjadi konflik yang masih memungkinkan untuk berjalan kaki tapi berbahaya dan tidak nyaman.	Beberapa terjadi konflik yang masih memungkinkan untuk berjalan kaki, tetapi tidak nyaman	Minim konflik, kebanyakan antara pejalan kaki dengan kendaraan tidak bermotor	Tidak ada konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda yang lain
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Tidak ada jalur pejalan kaki walaupun sangat diperlukan	Tersedia jalur pejalan kaki tetapi sangat padat, buruk dan tidak bersih.	Tersedia jalur pejalan kaki tetapi padat dan butuh pemeliharaan lebih	Tersedia jalur pejalan kaki yang terkadang padat dan bersih serta terawat.	Tidak diperlukan jalur pejalan kaki karena orang dapat berjalan dengan aman di jalan
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Jarak rata-rata penyebrangan lebih besar dari 500m dan rata-rata kecepatan tinggi	Jarak rata-rata penyebrangan antara 500m-300m dan kecepatan rata-rata sekitar 40 Kmph	Jarak rata-rata penyebrangan antara 200m-300m dan kecepatan rata-rata 20-40 Kmph	Jarak rata-rata penyebrangan antara 100m-200m dan kecepatan rata-rata 20-40 Kmph	Tidak perlu penyebrangan terkendali karena pejalan kaki aman ketika menyebrang dimanapun mereka suka dan kendaraan serta pejalan kaki hidup berdampingan
4	Keamanan dalam penyebrangan	Sangat tinggi kemungkinan terjadi kecelakaan karena	Berbahaya bagi pejalan kaki karena beresiko terjadi kecelakaan oleh moda	Sulit memastikan bahaya yang ditimbulkan bagi pejalan kaki tetapi	Sebagian besar pejalan kaki aman dari kecelakaan dengan moda lain dan waktu	Sangat aman dan moda yang lain tidak

No	Parameter	Penjelasan Skor				
		1	2	3	4	5
		waktu penyebrangan yang sangat tinggi	yang lain dan waktu penyebrangan yang tinggi	waktu yang tersedia untuk penyebrangan lebih sedikit dan pejalan kaki harus bergegas	paparan lebih sedikit serta waktu yang tersedia untuk menyebrang lebih banyak	membahayakan bagi pejalan kaki
5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	Keadaan lalu lintas sangat tinggi dan tidak menghargai pejalan kaki	Keadaan lalu lintas tidak menghargai dan pejalan kaki jarang diprioritaskan	Pengendara kadang kadang mengalah terhadap pejalan kaki	Pengendara biasanya patuh terhadap peraturan lalu lintas dan mengalah terhadap pejalan kaki	Pengendara patuh terhadap peraturan lalu lintas dan selalu mengalah terhadap pejalan kaki
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	Tidak ada fasilitas pendukung	Hanya terdapat pada lokasi tertentu	Jumlah ketentuan yang terbatas bagi pejalan kaki	Tersedia fasilitas pendukung yang bagus pada jalur utama	Tersedia fasilitas yang bagus dan lengkap pada seluruh jalur pejalan kaki dan menjadikan pengalaman menyenangkan bagi pengguna jalur pejalan kaki
7	Infrastruktur bagi penyandang disabilitas	Tidak ada fasilitas untuk penyandang disabilitas	Minim akan fasilitas untuk penyandang disabel dan mempunyai kondisi yang tidak	Ada fasilitas untuk penyandang disabel tapi mempunyai kondisi dan	Ada fasilitas untuk penyandang disabel dan dalam keadaan	Terdapat fasilitas penyandang disabel dengan kondisi dan

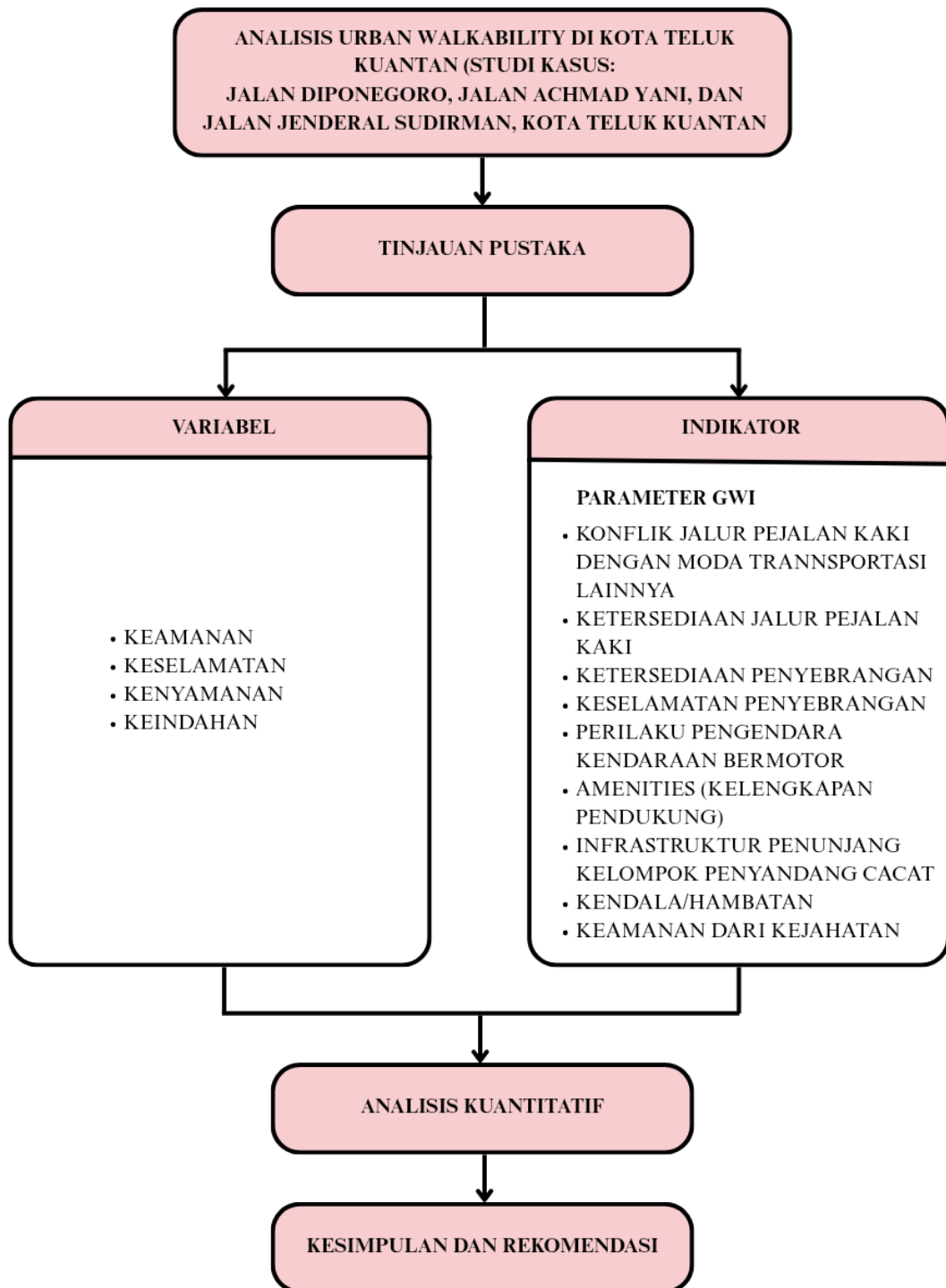
No	Parameter	Penjelasan Skor				
		1	2	3	4	5
			memungkinkan untuk digunakan	ditempatkan dengan buruk.	baik tapi ditempatkan dengan buruk	ditempatkan dengan sangat baik.
8	Hambatan	Infrastruktur pejalan kaki benar-benar terhalang oleh penghalang permanen	Pejalan kaki sangat terganggu, karena lebar efektif kurang dari 1m	Lalu lintas pejalan kaki sedikit terganggu karena lebar efektif adalah $<$ atau $=$ 1m	Penghalang menjadikan sedikit ketidaknyamanan karena lebar efektif lebih dari 1m	Tidak terdapat penghalang atau hambatan.
9	Keamanan terhadap tindak kejahatan	Lingkungan sangat terasa berbahaya bagi pejalan kaki dan sangat rentan terhadap kejahatan	Lingkungan terasa berbahaya bagi pejalan kaki dan beresiko terhadap kejahatan	Sulit memastikan tingkat keamanan yang dirasakan bagi pejalan kaki	Lingkungan terasa aman bagi pejalan kaki dan minim resiko kejahatan	Lingkungan terasa sangat aman bagi pejalan kaki dan tidak beresiko terhadap tindak kejahatan

Sumber: Dahniyanto (2022)

3.7.2. Deskriptif Kualitatif

Analisis deskriptif kualitatif digunakan dalam penelitian ini untuk medeskripsikan hasil dari analisis *Global Walkability Index* (GWI) yang digunakan untuk merumuskan rekomendasi dalam pengembangan jalur pejalan kaki sesuai konsep *walkable city*. Dalam penerapannya, deskriptif kualitatif di penelitian ini hanya sebatas menyajikan data yang telah diperoleh dari hasil observasi dan kuesioner. Sedangkan hasil dari analisis ini adalah berupa rekomendasi terkait pengembangan jalur pejalan kaki yang terdapat pada Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman yang didapatkan berdasarkan preferensi pengguna dan disesuaikan dengan kondisi di lapangan.

3.8 Kerangka Pikir



Sumber: Olah Data Penulis, 2026

Gambar 3.2 Kerangka Pemikiran

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai *urban walkability* di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman di Kota Teluk Kuantan, dapat disimpulkan bahwa tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna berada pada kategori *Waiting to Walk* dengan nilai rata-rata sebesar 52. Jalan Diponegoro memperoleh skor tertinggi sebesar 56, diikuti Jalan Achmad Yani sebesar 52, dan Jalan Jenderal Sudirman sebesar 51. Hasil tersebut menunjukkan bahwa kawasan penelitian telah memiliki beberapa fasilitas yang mendukung aktivitas berjalan kaki, namun kualitas infrastruktur dan fasilitas pendukung masih belum mampu menciptakan lingkungan berjalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa rendahnya tingkat *walkability* dipengaruhi oleh beberapa permasalahan yang dijumpai pada seluruh segmen jalan, antara lain belum tersedianya fasilitas penyeberangan yang memadai, belum terpenuhinya fasilitas bagi penyandang disabilitas, keberadaan berbagai hambatan yang mengurangi ruang efektif jalur pejalan kaki, serta kondisi jalur pejalan kaki yang pada beberapa lokasi belum memenuhi standar teknis dan belum memiliki kontinuitas jalur yang baik. Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki melalui penyediaan fasilitas yang sesuai dengan standar, peningkatan aksesibilitas bagi seluruh pengguna, penataan hambatan pada trotoar, serta penyediaan fasilitas pendukung yang dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

5.2 Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan mengenai tingkat *Walkability* di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman, didapatkan beberapa rekomendasi yaitu sebagai berikut.

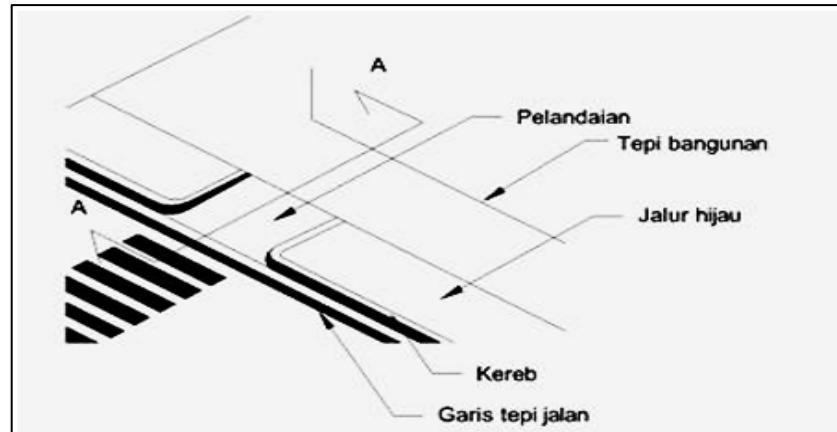
1. Bagi Instansi terkait seperti Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Kuantan Singingi, penelitian ini dapat digunakan sebagai landasan untuk menyusun rencana dalam penataan jalur pejalan kaki di Teluk Kuantan, khususnya di Jalan Diponegoro, Jalan Achmad Yani, dan Jalan Jenderal Sudirman. Karena sangat diperlukan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki terutama pada parameter ketersediaan jalur pejalan kaki itu sendiri, yang dilandaskan pada Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Tabel 5.1 Penentuan Dimensi Trotoar Berdasarkan Lokasi dan Arus Pejalan Kaki Maksimum

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
			Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Sumber: <https://binamarga.pu.go.id>

Gambar 5.1 Pembagian Zona pada Jalur Pejalan Kaki



Sumber: <https://binamarga.pu.go.id>

Selanjutnya diharapkan pengembangan di parameter yang memiliki nilai terendah, yaitu ketersediaan fasilitas penyeberangan dan ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang disabilitas. Selain itu, parameter kendala/hambatan juga membutuhkan perhatian karena menyangkut aspek kenyamanan dalam berjalan kaki.

2. Bagi pemerintah, perlu adanya penegasan terhadap pemilik usaha serta pelanggar lainnya di sepanjang jalur pejalan kaki agar tidak menjadikan jalur pejalan kaki sebagai area berdagang, sehingga jalur pejalan kaki terhambat dan mengurangi kenyamanan
3. Bagi peneliti selanjutnya, perlu adanya penelitian lanjutan mengenai tingkat *walkability* jalur pejalan kaki pada lokasi lain yang dapat dijadikan pembanding dan mengkaji lebih dalam terkait perumusan rekomendasi pengembangan dengan dilakukan pembagian prioritas untuk memudahkan proses dalam meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki sesuai konsep *walkable city*.
4. Bagi masyarakat, diharapkan senantiasa menjaga jalur pejalan kaki yang telah dibangun oleh pemerintah, serta selalu mendukung kebijakan yang ditetapkan pemerintah demi mewujudkan Teluk Kuantan yang ramah pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Adkins, dkk (2012). *Unpacking Walkability: Testing the Influence of Urban Design Features on Perceptions of Walking Environment Attractiveness*. *Journal of Urban Design*, Volume 17, Nomor 4
- Agustin. (2017). *Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-Alun Kota Malang*, Jurnal Pengembangan Kota, Volume 5, Nomor 1
- Ayudya. (2022). *Memahami Perkembangan Kota Melalui Urban Morphology*. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Volume 18, Nomor 3
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Kuantan Singingi. (2025). *Kabupaten Kuantan Singingi dalam Angka Volume 26, 2025*. BPS Kuantan Singingi.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Kuantan Singingi. (2025). *Kecamatan Kuantan Tengah dalam Angka Volume 14, 2025*. BPS Kuantan Singingi
- Dahniyanto. (2022). *Optimalisasi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Konsep Walkable City di Kawasan Kota Lama Semarang*. Skripsi. Universitas Semarang
- Davacom. (2025, 18 November). *Teknik Snowball Sampling: Cara Kerja dan Penerapan*. SumberAjar. <https://sumberajar.com/kamus/teknik-snowball-sampling-cara-kerja-dan-penerapan>
- Hakim, dkk. (2023). *Kajian Tingkat Walkability Koridor Jalan Pasar Jumat, Lebak Bulus*. *Planning for Urban Region and Environment* Volume 12, Nomor 2
- Indonesia. (2007). Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Junel. (2025). *Dampak Sosial Ekonomi Akibat Genangan Pasca Banjir Kecamatan Kuantan Tengah*. Skripsi: Universitas Islam Kuantan Singingi.
- Krambeck, et al. (2006). *The Global Walkability Index*. *Massachusetts Institute of Technology*.
- Leather, et al (2011). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. *Asian Development Bank*.
- Lestari. (2019). *Kajian Konsep Walkable City di Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman*. Skripsi. Universitas Islam Riau

- Mahayani, dkk. (2024). *Walkable City: Ketersediaan dan Kualitas Jalur Pejalan Kaki Di daerah Perkotaan*. Jurnal Arsitektur Pendapa, Volume 7, Nomor 1
- Mulyadi. (2020). *Analisis Nilai Walkability pada Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Transit Oriented Development (TOD) (Analysis of Walkability Index on The Pedestrian Facilities in Transit Oriented Development (TOD) Area)*. Jurnal Jalan-Jembatan, Volume 37 No. 2
- Mulyana. (n.d). *Penerapan Konsep Walkability pada Jalur Pejalan Kaki di Terminal Leuwi Panjang*. Skripsi. Universitas Winaya Mukti, Bandung
- Pasaribu, dkk. (2022). *Metodologi Penelitian untuk Ekonomi dan Bisnis*. Banten: Media Edu Pustaka
- Peta Tematik Indonesia. (2016). Administrasi Kabupaten Kuantan Singingi. <https://petatematikindo.wordpress.com/>
- Prasnanda, dkk. (2024). *Tingkat Walkability Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Pemuda Kota Surabaya. Planning for Urban Region and Environment* Volume 13, Nomor 2
- Saputra HS, dkk. (2024). *Jalan Kaki Sebagai Salah Satu Faktor dalam Menjaga Kesehatan Jantung*. Jurnal Griya Cendikia, Volume 9, Nomor 2
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 5/PRT/M/2008 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan*. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2015). *Kamus Penataan Ruang edisi 3*. Kementrian Agraria & Tata Ruang / Badan Pertanahan Nasional, Jakarta
- Setyowati. (2017). *Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang*. Jurnal RUAS, Volume 15, Nomor 1
- Sofwatillah. (2024). *Tehnik Analisis Data Kuantitatif dan Kualitatif dalam Penelitian Ilmiah*. Journal Genta Mulia, Volume 15, Nomor 2
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Winayanti, dkk. (2015). *Walkability and Pedestrian Facilities in Three Indonesian Cities: Padang, Yogyakarta and Mataram*. THEPROCEEDINGS
- Wowor, dkk. (2019). *Urban Walkability di Kota Manado (Studi Kasus: Kec. Mapanget)*. Jurnal Spasial, Volume 6, Nomor 1
- Zaki. (2005). *Studi Karakteristik Pejalan Kaki Dalam Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Pusat Kota Malang*. Skripsi. Universitas Brawijaya