



TINGKAT WALKABILITY PADA KORIDOR JALAN DANAU TAMBLINGAN, KELURAHAN SANUR, KOTA DENPASAR

Koming Eriza Noziari¹, Ni Ketut Agusintadewi², Eka Diana Mahira³

Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana

E-mail: erizakoming@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

14 September 2025

Direvisi:

20 Oktober 2025

Disetujui terbit:

11 November 2025

Diterbitkan:

Cetak:

29 Desember 2025

Online

29 Desember 2025

Abstract: This study aims to analyze the level of walkability of pedestrian pathways (sidewalks) based on the Global Walkability Index (GWI) and to analyze the gap between user perception and expectation in the Jalan Danau Tamblingan corridor. The research object is the pedestrian pathway of Jalan Danau Tamblingan, and the subjects are its users. The methods used include the analysis of the GWI walkability level through field observation and a gap analysis of perception using a Likert-scale questionnaire. Sampling was conducted using a non-probability sampling technique of the accidental sampling type, involving a total of 99 respondents. The results show that the walkability level of Jalan Danau Tamblingan is classified as low to moderate. Although sidewalks are available, the low GWI score is primarily caused by a total failure in disability accessibility (identified as the most critical weakness), as well as high conflict with vehicles and inconsistent physical obstructions along the corridor. Significant improvement in walkability (to achieve a high GWI score) necessitates serious intervention in infrastructure repair and the implementation of universal design. The analysis of the perception and expectation gap also provides a guide for prioritizing the interventions most needed by users.

Keyword: Walkability, Perception, Expectation.

Abstrak: Penelitian ini bertujuan menganalisis tingkat walkability jalur pejalan kaki (trottoar) berdasarkan Global Walkability Index (GWI) dan menganalisis kesenjangan (gap) antara persepsi dan harapan pengguna di koridor Jalan Danau Tamblingan. Objek penelitian adalah jalur pejalan kaki Jalan Danau Tamblingan, dengan subjek penelitian adalah penggunaannya. Metode yang digunakan mencakup analisis tingkat walkability GWI melalui observasi lapangan dan analisis gap persepsi menggunakan kuesioner berskala Likert. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik non-probability sampling jenis accidental sampling dengan total 99 responden. Hasil analisis menunjukkan bahwa tingkat walkability Jalan Danau Tamblingan tergolong rendah hingga sedang. Meskipun trottoar tersedia, skor rendah GWI disebabkan oleh kegagalan total dalam aksesibilitas disabilitas (menjadi kelemahan paling kritis), serta konflik tinggi dengan kendaraan dan hambatan fisik yang inkonsisten di sepanjang koridor. Peningkatan signifikansi walkability (mencapai skor GWI tinggi) memerlukan intervensi serius pada perbaikan infrastruktur dan penerapan desain universal. Analisis gap persepsi dan harapan juga dapat memberikan panduan untuk memprioritaskan intervensi yang paling dibutuhkan pengguna.

Kata Kunci: Walkability, Harapan, Persepsi.

PENDAHULUAN

Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk mobilitas paling dasar dan alami yang dilakukan manusia. Menurut Gehl (2010), berjalan kaki tidak hanya sekadar aktivitas fisik, tetapi juga merupakan bagian integral dari kehidupan sosial dan budaya di perkotaan. Berjalan kaki memungkinkan interaksi sosial yang lebih intensif antara individu, serta menciptakan ruang publik yang hidup dan dinamis. Oleh karena itu, perencanaan kota yang baik harus memprioritaskan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Desain kota yang ramah pejalan kaki dapat meningkatkan kualitas hidup di perkotaan dan mendorong masyarakat untuk lebih aktif berjalan kaki. Menurut Hafnizar (2017:273), *walkability* merupakan suatu kondisi yang menggambarkan

sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Agar dapat mendukung terciptanya lingkungan yang walkable, terdapat empat hal yang harus diperhatikan, yaitu akses, estetika, keselamatan dan keamanan, serta kenyamanan.

Peningkatan kualitas lingkungan perkotaan menjadi salah satu isu penting dalam pembangunan berkelanjutan, khususnya di kawasan pariwisata seperti Sanur, Kota Denpasar. Salah satu aspek vital dalam mewujudkan kota yang ramah lingkungan dan berkelanjutan adalah tersedianya jalur pejalan kaki yang layak, aman, dan nyaman bagi seluruh pengguna. Pengembangan jalur pejalan kaki di kawasan pariwisata sangat diperlukan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan

meningkatkan pengalaman wisatawan. Menurut Hall dan Page (2014), wisatawan cenderung memilih destinasi yang memungkinkan mereka untuk menjelajahi kawasan dengan berjalan kaki. Jalur pejalan kaki yang nyaman, aman, dan menarik akan mendorong wisatawan untuk menghabiskan lebih banyak waktu di kawasan tersebut, sehingga meningkatkan kepuasan mereka dan kemungkinan untuk kembali atau merekomendasikan destinasi tersebut kepada orang lain.

Ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan Daya Tarik Wisata (DTW) di Provinsi Bali dan Kota Denpasar, Kawasan Sanur menjadi fokus perhatian pariwisata, baik di tingkat daerah maupun nasional. Oleh karena itu, diperlukan jalur pejalan kaki yang mendukung pariwisata berkelanjutan di area ini (Nelson, 2025). Dengan status ini, Jalan Danau Tamblingan sebagai akses utama menuju kawasan wisata Sanur akan semakin ramai. Jalan ini menghubungkan berbagai fasilitas publik seperti restoran, hotel, dan tempat wisata, sehingga aktivitas pejalan kaki—baik wisatawan maupun warga lokal—akan meningkat.

Kawasan Jalan Danau Tamblingan dikenal sebagai destinasi wisata yang menawarkan panorama alam yang indah dan suasana yang asri. Selain itu, deretan restoran, kafe, dan toko yang berada di sepanjang jalan menjadi daya tarik tersendiri bagi para pengunjung (Evendo, 2025). Namun, pertumbuhan aktivitas pariwisata dan pembangunan infrastruktur di kawasan ini juga berdampak pada meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kebutuhan akan fasilitas pejalan kaki yang memadai. Permasalahan seperti kemacetan, keterbatasan ruang parkir, serta perubahan pola lalu lintas yang pernah dilakukan oleh pemerintah setempat menunjukkan adanya tantangan dalam pengelolaan ruang jalan yang optimal bagi seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki (Radar Bali, 2024).

Kemudahan dan kenyamanan suatu lokasi untuk dijelajahi dengan berjalan kaki disebut keterjangkauan pejalan kaki atau *walkability*. Menurut Jardim & Neto (2022), *walkability* mempertimbangkan berbagai faktor, termasuk jumlah penduduk di suatu area, ketersediaan fasilitas publik, dan tata letak lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki. *Walkability* atau keterjangkauan pejalan kaki sangat penting untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mengurangi kebutuhan untuk menggunakan kendaraan bermotor (Horak *et al.*, 2022).

Di tengah tingginya mobilitas dan aktivitas ekonomi di Jalan Danau Tamblingan, keberadaan fasilitas pejalan kaki yang memenuhi standar *walkability* menjadi sangat krusial. Berdasarkan observasi dan temuan ini sejalan dengan penelitian Helsi (2020) dan Menurut Rosa *et al.* (2020) mengenai aksesibilitas jalur pedestrian di Kawasan Sanur, kondisi jalur pejalan kaki ditemukan sangat tidak memadai karena berbagai alasan. Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan sedikit lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan. Tujuannya adalah untuk menjamin keamanan, kenyamanan,

dan kelancaran pejalan kaki agar tidak bercampur dengan lalu lintas kendaraan bermotor. Lebar trotoar yang kurang dari 2 meter, sering terhalang oleh pedagang kaki lima (PKL) dan parkir liar, serta permukaan yang rusak dan tidak rata, secara signifikan mengganggu kenyamanan dan mobilitas pejalan kaki, sekaligus meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, minimnya fasilitas seperti tempat istirahat, kurangnya penerangan di malam hari, dan tidak adanya aksesibilitas yang memadai bagi difabel dan lansia seperti jalur khusus dan *guiding block*, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki ini belum memenuhi standar aksesibilitas, baik dari segi kenyamanan maupun keamanan. Hal ini, dapat menurunkan minat masyarakat untuk berjalan kaki dan berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan serta menurunkan citra kawasan wisata itu sendiri.

Pemilihan koridor Jalan Danau Tamblingan sebagai lokasi penelitian didasarkan pada pertimbangan bahwa kawasan ini termasuk dalam KSPN Sanur, memiliki aktivitas pejalan kaki yang tinggi akibat pusat perbelanjaan, restoran, dan hotel, namun jalur pejalan kakinya belum optimal. Dukungan regulasi seperti Permen PUPR No. 3/2014 dan rencana penataan pedestrian di Kawasan Sanur oleh Pemkot Denpasar melalui Dinas PUPR Kota Denpasar (Eproc Denpasar Kota, 2024) memperkuat pentingnya perbaikan fasilitas pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan mengkaji tingkat *walkability* untuk merumuskan arahan peningkatannya, sehingga dapat mendukung kualitas lingkungan dan pertumbuhan pariwisata berkelanjutan di Sanur. Hasilnya diharapkan berkontribusi pada penguatan Sanur sebagai destinasi wisata yang ramah pejalan kaki di kawasan kota Denpasar, khususnya di kawasan Kelurahan Sanur.

Berdasarkan permasalahan dan fakta yang dihadapi, perlu dilakukan penelitian yang mengkaji tentang Tingkat *Walkability*, Harapan Dan Persepsi Jalur Pejalan Kaki. Penelitian ini dilakukan dengan memperhitungkan tingkat *walkability* dengan menghitung GWI (*Global Walkability Index*), serta membandingkan dari harapan dan persepsi para pengguna fasilitas pejalan kaki, dengan demikian akan terlihat apakah terdapat *gap* dalam harapan dan persepsi, serta diharapkan bisa diimplementasikan pada desain fasilitas yang lebih baik di masa mendatang.

TINJUAN PUSTAKA

Kemudahan dan kenyamanan suatu lokasi untuk dijelajahi dengan berjalan kaki disebut keterjangkauan pejalan kaki atau *walkability*. Menurut Jardim & Neto (2022), *walkability* mempertimbangkan berbagai faktor, termasuk jumlah penduduk di suatu area, ketersediaan fasilitas publik, dan tata letak lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki. *Walkability* atau keterjangkauan pejalan kaki sangat penting untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mengurangi kebutuhan untuk menggunakan kendaraan bermotor (Horak *et al.*, 2022). *Walkability* menurut Ki *et al.* (2023) adalah konsep lingkungan yang didesain untuk pejalan kaki.

Konsep ini diukur berdasarkan beberapa parameter yang menilai jalur pejalan kaki dari segi kualitas, konektivitas, keamanan, kenyamanan, dan estetika. Tujuannya adalah untuk mendukung aktivitas berjalan kaki yang efektif dan menyenangkan di perkotaan.

Pejalan kaki adalah istilah yang digunakan dalam bidang transportasi untuk menyebut orang yang berjalan di lintasan khusus pejalan kaki, seperti pinggir jalan, trotoar, jalur khusus pejalan kaki, atau saat menyeberang jalan (Hendrayana et al., 2013). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan (UU No. 22/2009). Sedangkan menurut Listianto (2006), pejalan kaki adalah individu yang bergerak dan berpindah dari satu titik ke titik lain tanpa menggunakan moda transportasi lain selain berjalan kaki.

Menurut Shirvani (1985), jalur pejalan kaki merupakan komponen krusial dalam desain kota yang berfungsi sebagai ruang pergerakan pejalan kaki, biasanya terletak di sepanjang sisi jalan dan menghubungkan berbagai lokasi. Tujuannya adalah memastikan keamanan pejalan kaki sekaligus berperan sebagai ruang terbuka publik yang mendukung aktivitas sosial dan ekonomi. Shirvani menekankan pentingnya keseimbangan antara interaksi pejalan kaki dan kendaraan, keamanan, ruang yang memadai, serta fasilitas yang nyaman dan menyenangkan. Pendapat serupa diungkapkan oleh Iswanto (2006), yang menyatakan bahwa jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai lintasan, tetapi juga sebagai ruang interaksi sosial. Ia menekankan perlunya desain yang aman dan nyaman agar aktivitas berjalan kaki serta kegiatan sosial-ekonomi di sekitarnya dapat berlangsung optimal.

Carmona (2021) dalam penelitiannya memiliki pemahaman yang komprehensif tentang bagaimana orang memandang ruang kota sebagai salah satu dimensi mendasar dari desain kota. Teorinya menekankan bahwa persepsi bukan hanya tentang apa yang dilihat, tetapi interaksi kompleks dari proses sensorik, kognitif, dan emosional yang membentuk pengalaman dan pemahaman kita tentang suatu tempat. Setiadji et al. (2016) menjelaskan bahwa persepsi adalah bagaimana seseorang memproses dan memahami informasi dari dunia di sekitarnya.

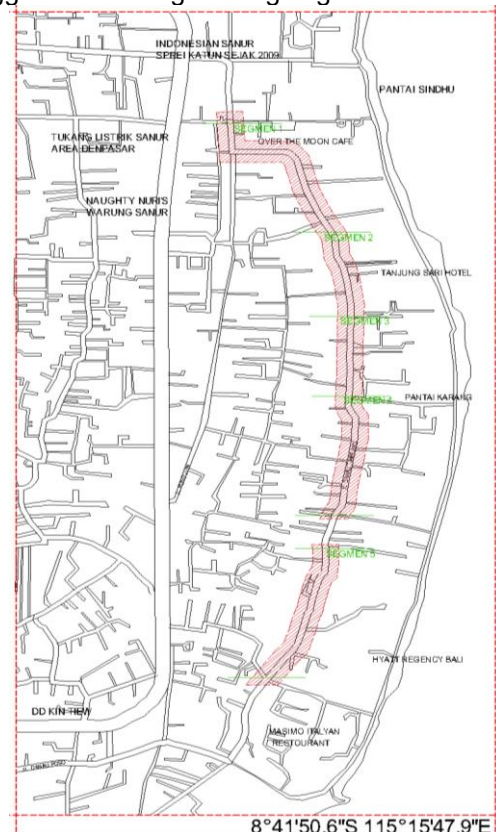
Ashfaq et al (2019) menjelaskan bahwa harapan adalah keyakinan yang dimiliki individu. Dengan tidak adanya informasi apa pun, penilaian atau keputusan seseorang akan sepenuhnya bergantung pada harapan tentang produk atau jasa. Rahman et al., (2017) menjelaskan bahwa ekspektasi berfungsi sebagai penentu utama konsumen evaluasi kualitas layanan dan kepuasan.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif deskriptif di mana penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang menggunakan data dengan skala numerik atau angka untuk diolah

menggunakan metode analisis kuantitatif yang dipilih (Sugiyono, 2019). Penelitian deskriptif bertujuan untuk menguraikan dan menjabarkan tentang suatu fenomena (Sugiyono, 2019). Pendekatan ini digunakan karena penelitian ini berupaya untuk memberikan gambaran yang jelas dan terperinci mengenai kondisi *walkability* di jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Danau Tamblingan, serta mengukur secara objektif elemen-elemen yang berkontribusi terhadap indeks *walkability* tersebut menggunakan *Global Walkability Index* (GWI). Dengan demikian, data numerik akan sangat membantu dalam mengidentifikasi pola, mengukur tingkat kenyamanan, dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pengalaman pejalan kaki di area tersebut, sehingga hasil penelitian dapat disajikan secara sistematis. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk menghitung indeks *walkability* dengan data numerik, selain itu juga untuk menganalisis gap dari harapan dan persepsi pengguna jalan di Jalan Danau Tamblingan, Kelurahan Sanur, Hal ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi *walkability* dan kepuasan pengguna.

Penelitian ini berlokasi di sepanjang Koridor Jalan Danau Tamblingan, Sanur, Denpasar Selatan, Kota Denpasar, Bali 80228, yang merupakan salah satu kawasan strategis pariwisata di Kota Denpasar. Wilayah penelitian ini memiliki panjang total jalur pejalan kaki sekitar 2.200 meter (2,2 km), yang terbagi menjadi 5 segmen jalur pejalan kaki. Setiap segmen akan dianalisis untuk mengidentifikasi kondisi fisik, kenyamanan, dan aksesibilitas jalur pejalan kaki, serta untuk memahami interaksi pengguna di masing-masing segmen.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini, jenis data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer berupa data kuantitatif akan diperoleh melalui pengukuran dan survei yang dapat diolah secara statistik, dan observasi yang memberikan pemahaman mendalam mengenai pengalaman dan persepsi pengguna jalur pejalan kaki. Sedangkan data sekunder didapatkan dari berbagai macam sumber seperti buku, jurnal, dokumen, laporan, dan studi sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian.

Sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu:

1. Data primer, data ini akan dikumpulkan langsung dari responden yang merupakan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Danau Tamblingan. Metode pengumpulan mencakup survei yang dilakukan langsung kepada pejalan kaki serta observasi langsung terhadap kondisi fisik jalur pejalan kaki. Responden yang akan diwawancarai meliputi wisatawan, warga lokal, dan pegawai/staf yang beraktivitas di sekitar kawasan tersebut.
2. Data sekunder, data ini akan didapatkan dari berbagai dokumen dan publikasi yang sudah ada sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian. Sumber-sumber ini mencakup data statistik mengenai jumlah pengunjung di kawasan Sanur, dokumen kebijakan dan peraturan terkait tata ruang dan pejalan kaki, sumber digital seperti artikel berita atau database publik, serta literatur akademis (jurnal, buku, tesis) yang membahas konsep walkability dan perencanaan kota. Data sekunder ini akan berfungsi sebagai konteks pendukung dan memperkaya analisis penelitian.

Teknik pengumpulan data merupakan metode atau cara yang digunakan untuk mengumpulkan informasi atau data yang dibutuhkan dalam suatu penelitian. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data adalah metode yang digunakan untuk memperoleh data secara langsung dari lapangan berupa observasi lapangan, dan penyebaran kuisioner online kepada responden, serta dokumentasi.

Populasi dalam penelitian ini terdapat 2 (dua) jenis meliputi lingkungan pejalan kaki yang memiliki karakteristik seperti keberadaan jalur pejalan kaki, fasilitas pendukung, infrastruktur untuk penunjang disabilitas, dan lain sebagainya. Dengan memasukkan pengguna sebagai populasi, penelitian dapat memperoleh perspektif subjektif mengenai kenyamanan, keamanan, dan kepuasan mereka saat menggunakan jalur tersebut. Menggabungkan analisis lingkungan fisik dengan persepsi pengguna akan memberikan gambaran yang holistik dan akurat mengenai tingkat walkability di Jalan Danau Tamblingan (dapat dilihat pada tabel 4.2).

Menurut Sugiyono (2019) ukuran yang layak pada jumlah sampel adalah 30 sampai dengan 500. Untuk menghitung secara lebih spesifik, dikarenakan sampel penelitian bersifat *infinite population* (Levy & Lemeshow, dalam Sugiyono, 2019).

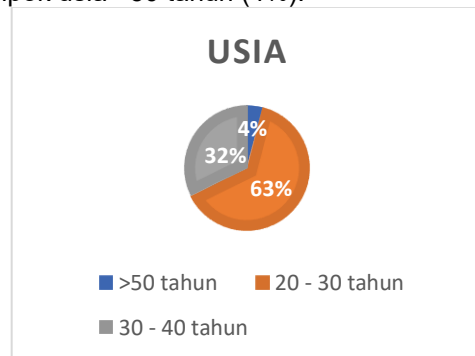
Hasil pengukuran jumlah sampel menunjukkan angka 96,04, maka penelitian ini akan membutuhkan minimal 96 responden untuk memenuhi kriteria

sampel minimum. Dalam penelitian ini, teknik sampling yang akan digunakan adalah *accidental sampling*. Teknik ini dipilih untuk memastikan bahwa data yang diperoleh dapat mencerminkan kondisi yang sebenarnya di lapangan. *Accidental sampling* adalah teknik pengambilan sampel di mana responden dipilih berdasarkan kebetulan atau kesempatan yang ada (Sugiyono, 2019). Peneliti akan memilih individu yang secara kebetulan ditemui di Koridor Jalan Danau Tamblingan dan bersedia untuk berpartisipasi dalam survei.

Variabel penelitian mencakup semua elemen yang diperlukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Penelitian memiliki tujuan yaitu mengidentifikasi tingkat *walkability* di koridor Jalan Danau Tamblingan. Tujuan kedua adalah mengidentifikasi tingkat *walkability* berdasarkan harapan dan persepsi pejalan kaki. Variabel penelitian yang menjadi fokus dalam studi ini diperoleh dari kajian pustaka terkait substansi yang relevan dengan tujuan penelitian. Variabel-variabel tersebut diturunkan dari indikator yang akan diamati. Dalam konteks ini, variabel penelitian akan digunakan sebagai objek dalam analisis kuantitatif. Berikut adalah penjelasan mengenai variabel penelitian yang digunakan sesuai dengan kebutuhan sasaran penelitian berdasarkan sintesis kajian pustaka.

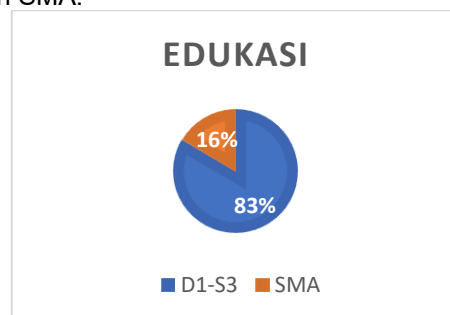
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan data demografi yang didapatkan, mayoritas responden berusia antara 20 hingga 30 tahun, dengan persentase tertinggi sebesar 63%. Diikuti oleh kelompok usia 30 - 40 tahun (32%) dan kelompok usia >50 tahun (4%).



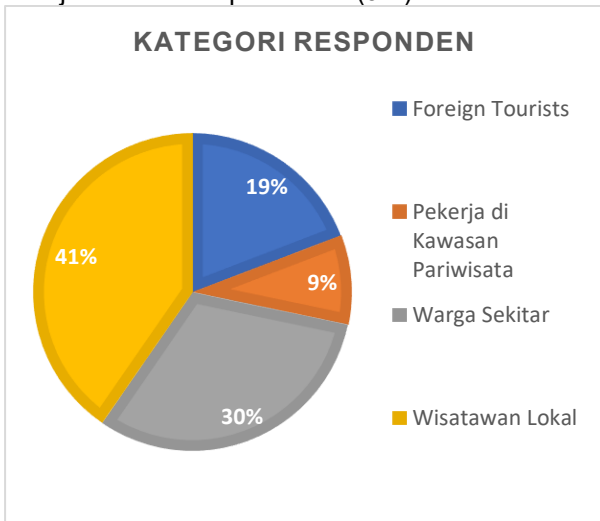
Gambar 2. Usia Responden

Dari segi pendidikan, sebagian besar responden memiliki tingkat pendidikan tinggi, dengan 83% lulusan D1-S3, sementara sisanya 16% adalah lulusan SMA.



Gambar 3. Edukasi Responden

Mengenai kategori responden, wisatawan lokal merupakan kelompok terbesar dengan 41%, diikuti oleh warga sekitar (30%), turis asing (19%), dan pekerja di kawasan pariwisata (9%).

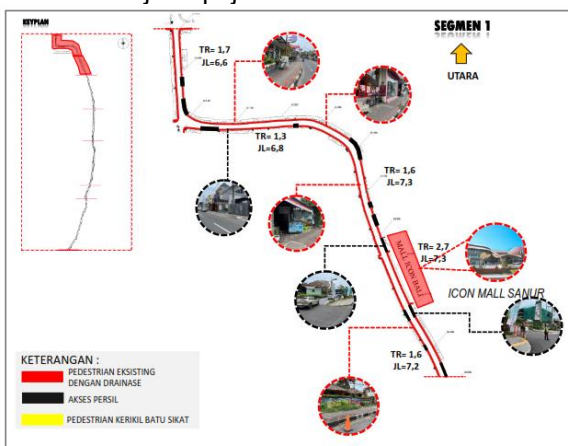


Gambar 4. Kategori Responden

Demografi ini menunjukkan bahwa penelitian atau survei ini paling banyak melibatkan orang-orang dewasa muda dengan pendidikan tinggi yang tinggal atau berwisata di lokasi tersebut.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti, Koridor Jalan Danau Tamblingan terbagi menjadi lima segmen dengan kondisi walkability yang bervariasi, didapatkan hasil sebagai berikut:

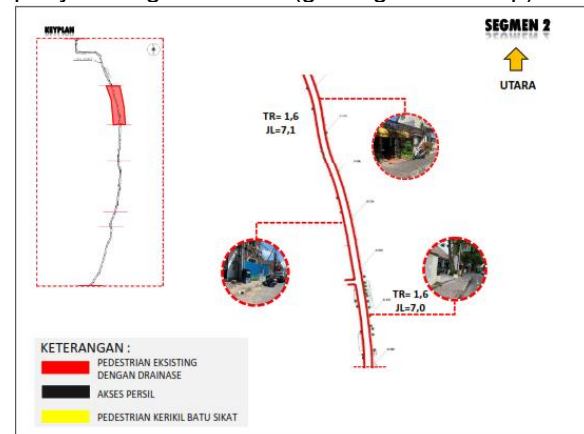
- Segmen 1, sebagai pusat keramaian dekat Pantai Sindhu dan pusat aktivitas wisata, memiliki fasilitas pendukung (seperti zebra cross, pelican crossing, dan penerangan) yang paling lengkap. Namun, segmen ini juga menghadapi masalah terberat: konflik yang sangat tinggi dengan kendaraan (parkir/melintas di trotoar) dan jumlah hambatan tertinggi (lebih dari 60 titik), yang secara signifikan mengurangi keamanan dan lebar efektif jalur pejalan kaki.



Gambar 5. Eksisting Segmen 1

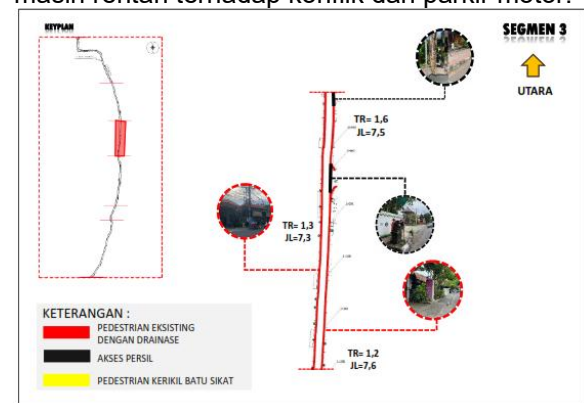
- Kontras dengan Segmen 1, Segmen 2 (area Pantai Besakih) mencatatkan kondisi permukaan dan kebersihan trotoar terbaik, menjadikannya yang paling nyaman dilalui dari segi fisik. Namun, kelemahannya sangat fatal pada aspek keselamatan dan aksesibilitas: segmen ini sama sekali tidak memiliki fasilitas penyeberangan

resmi dan tidak menyediakan fasilitas untuk penyandang disabilitas (guiding block/ramp).



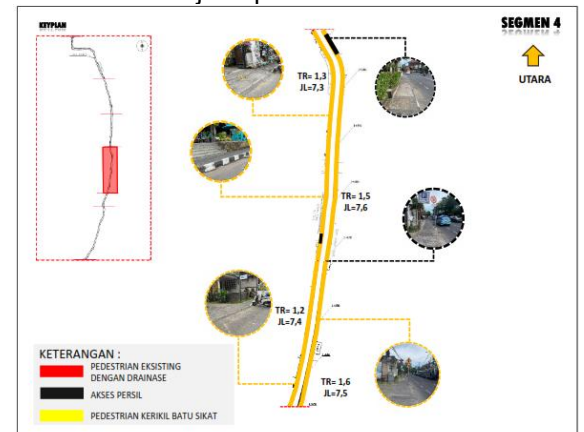
Gambar 6. Eksisting Segmen 2

- Sementara itu, Segmen 3 (kawasan akomodasi dan perkantoran) menunjukkan karakteristik campuran, dengan kerusakan trotoar yang lebih banyak di sisi kiri. Segmen ini menjadi salah satu dari sedikit yang menyediakan jalur pemandu taktil (meski tidak berkesinambungan), tetapi masih rentan terhadap konflik dari parkir motor.



Gambar 7. Eksisting Segmen 3

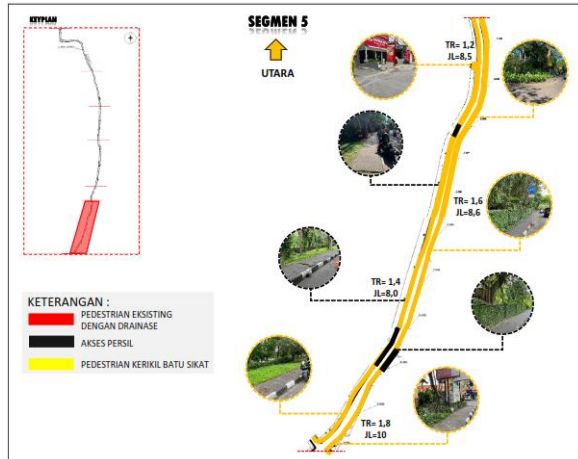
- Segmen 4 memiliki dinamika aktivitas lokal yang tinggi dan konflik yang tergolong sedang, namun permukaannya kurang nyaman (batu sikat) dan tidak memiliki fasilitas penyeberangan resmi maupun fasilitas disabilitas, ditambah banyaknya kerusakan dan jalur putus.



Gambar 8. Eksisting Segmen 4

- Terakhir, Segmen 5 (area resort hotel) dapat dikategorikan sebagai segmen paling ramah pejalan kaki di koridor. Keunggulannya terletak

pada ketiadaan konflik dengan kendaraan bermotor dan kelengkapan fasilitas penyeberangan yang modern (4 zebra cross) dengan waktu tunggu tercepat. Meskipun demikian, seperti mayoritas segmen lainnya, Segmen 5 tidak menyediakan fasilitas khusus untuk disabilitas. Secara keseluruhan, masalah utama di seluruh koridor adalah tingginya konflik penggunaan ruang antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, serta minimnya fokus pada aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.



Gambar 9. Eksisting Segmen 5

Pada *gap analysis*, pengujian pertama adalah dengan menguji validitas dan reliabilitas. Uji validitas dalam penelitian ini memperhatikan nilai signifikansi yang ada pada *pearson correlation*, jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka pernyataan dinyatakan valid. Sedangkan uji reliabilitas melihat pada nilai *cronbach's alpha*, jika nilai *cronbach's alpha* lebih besar dari 0,6, maka dinyatakan *reliable*.

Tabel 1. Hasil Uji Validitas & Reliabilitas

Harapan			Persepsi			Keterangan
Items	Sig.	Cronbach Alpha	Items	Sig.	Cronbach Alpha	
ESI1	0,000	.967	ESI1	0,000	.985	Valid & Reliable
ESI2	0,000	.967	ESI2	0,000	.985	
PN1	0,000	.967	PN1	0,000	.985	
PN2	0,000	.967	PN2	0,000	.985	
PN3	0,000	.967	PN3	0,000	.985	
TSI	0,000	.967	TSI	0,000	.985	
PSA1	0,000	.967	PSA1	0,000	.985	
PSA2	0,000	.967	PSA2	0,000	.985	
SPS1	0,000	.967	SPS1	0,000	.985	
SPS2	0,000	.967	SPS2	0,000	.985	
SF1	0,000	.967	SF1	0,000	.985	
SF2	0,000	.968	SF2	0,000	.985	
SF3	0,000	.968	SF3	0,000	.985	
ESP1	0,000	.967	ESP1	0,000	.985	
ESP2	0,000	.968	ESP2	0,000	.985	
ISP	0,000	.967	ISP	0,000	.985	
PE1	0,000	.968	PE1	0,000	.984	
PE2	0,000	.967	PE2	0,000	.985	
PE3	0,000	.967	PE3	0,000	.985	

Tabel 1 menunjukkan bahwa seluruh *items* memiliki nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05, sedangkan seluruh variabel memiliki nilai *cronbach alpha* yang lebih besar dari 0,6. Hal ini telah memenuhi kedua syarat, maka dapat disimpulkan bahwa seluruh pernyataan kuesioner valid serta seluruh variabel dapat dinyatakan reliabel.

Analisa deskriptif dalam penelitian ini menggunakan perbandingan nilai *mean* pada harapan dan persepsi responden yang disajikan dalam data sebagai berikut:

Tabel 2. Deskriptif Harapan dan Persepsi *Tangible*

Indikator	Harapan			Persepsi		
	Nilai	Std Deviasi	Keterangan	Nilai	Std Deviasi	Keterangan
ESI1	4.1212	.74605	Penting	4.1212	.83633	Setuju
ESI2	4.1010	.74908	Penting	4.1111	.94641	Setuju
PN1	4.1818	.76082	Penting	4.0505	.88495	Setuju
PN2	4.1010	.73533	Penting	4.2020	.83275	Setuju
PN3	4.1212	.78601	Penting	4.1212	.89526	Setuju
TSI	4.1818	.82516	Penting	4.1515	.99349	Setuju
PSA1	4.1313	.75114	Penting	4.0606	.90145	Setuju
PSA2	4.1212	.86038	Penting	4.1212	.83633	Setuju
SPS1	4.1414	.74245	Penting	4.0808	.82902	Setuju
SPS2	4.1212	.81156	Penting	4.1313	.88809	Setuju
SF1	4.1111	.80672	Penting	4.1313	.87652	Setuju
SF2	4.3030	.76204	Penting	4.2020	.79514	Setuju
SF3	4.3131	.82865	Penting	4.3030	.87429	Setuju
ESP1	4.2424	.89318	Penting	4.1414	.94772	Setuju
ESP2	4.3232	.81851	Penting	4.1111	.91349	Setuju
ISP	4.1919	.89985	Penting	4.0707	.88355	Setuju
PE1	4.2121	.78601	Penting	4.1111	.85582	Setuju
PE2	4.2323	.87864	Penting	4.1414	.89226	Setuju
PE3	4.2424	.83411	Penting	4.2222	.83977	Setuju

Kategori tingkat ketidakpuasan konsumen dalam penelitian ini mengadopsi rumus interval kelas dengan membagi menjadi tiga tingkatan ketidakpuasan konsumen yaitu dimulai dari rendah, sedang, dan tinggi. Rumus interval ketidakpuasan dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Rendah = 0,00 sampai dengan -0,68
2. Sedang = -0,69 sampai dengan -1,36
3. Tinggi = -1,37 sampai dengan -2,05

Tabel 3. Kesenjangan Harapan dan Persepsi

Indikator / Items	Gap	Hasil	Tingkat Ketidakpuasan
ESI1	4.1212 - 4.1212	-	-
ESI2	4.1111 - 4.1010	0,0101	-
PN1	4.0505 - 4.1818	-0,1313	Rendah
PN2	4.2020 - 4.1010	0,0101	-
PN3	4.1212 - 4.1212	-	-
TSI	4.1515 - 4.1818	-0,0303	Rendah
PSA1	4.0606 - 4.1313	-0,0707	Rendah
PSA2	4.1212 - 4.1212	-	-
SPS1	4.0808 - 4.1414	-0,0606	Rendah
SPS2	4.1313 - 4.1212	0,0101	-
SF1	4.1313 - 4.1111	0,0202	-
SF2	4.2020 - 4.3030	-0,101	Rendah
SF3	4.3030 - 4.3131	-0,0101	Rendah
ESP1	4.1414 - 4.2424	-0,101	Rendah
ESP2	4.111 - 4.3232	-0,2122	Rendah
ISP	4.0707 - 4.1919	-0,1212	Rendah
PE1	4.111 - 4.2121	-0,101	Rendah
PE2	4.1414 - 4.2323	-0,0909	Rendah
PE3	4.2222 - 4.2424	-0,0202	Rendah

Jalur pejalan kaki di koridor Jalan Danau Tamblingan menunjukkan kondisi *walkability* yang sangat bervariasi di setiap segmennya, mencerminkan karakteristik lingkungan dan tingkat aktivitas yang berbeda. Secara umum, tantangan utama yang dihadapi pejalan kaki di sepanjang koridor adalah konflik dengan moda transportasi lain, terutama sepeda motor yang melintas atau parkir di trotoar, serta banyaknya hambatan fisik seperti tiang dan lapak dagang. Meskipun beberapa segmen dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang cukup baik, satu kekurangan yang paling konsisten dan signifikan di seluruh koridor adalah minimnya, bahkan tidak adanya, fasilitas yang memadai untuk penyandang disabilitas, seperti *guiding block* dan *ramp*, yang menunjukkan kegagalan sistematis dalam menerapkan prinsip aksesibilitas universal.

Segmen 1 dan 5 berada di dua kutub yang berbeda dalam hal pengalaman pejalan kaki. Segmen 1, sebagai area paling ramai dekat dengan pusat wisata, memiliki trotoar terluas dan fasilitas penyeberangan lengkap seperti *zebra cross* dan *pelican crossing*. Namun, segmen ini juga merupakan area dengan tingkat konflik tertinggi akibat dominasi

kendaraan dan hambatan, yang secara signifikan mengurangi rasa aman dan kenyamanan. Sebaliknya, Segmen 5, yang didominasi oleh resort dan area komersial tertib, menjadi satu-satunya segmen yang bebas dari konflik dengan kendaraan bermotor, memiliki fasilitas pendukung paling lengkap, serta waktu tunggu penyeberangan tercepat. Kondisi ini menjadikannya segmen paling ideal dari segi keamanan dan kenyamanan, meskipun tetap memiliki kelemahan fatal berupa ketiadaan fasilitas disabilitas.

Sementara itu, Segmen 2, 3, dan 4 menampilkan kondisi di antara kedua ekstrem tersebut. Segmen 2 menonjol dengan kondisi permukaan dan kebersihan terbaik, tetapi sangat kurang dalam fasilitas penyeberangan dan akses disabilitas. Segmen 3 dan 4, meskipun memiliki fasilitas pendukung yang lumayan, menghadapi masalah konflik dan hambatan yang signifikan, serta kondisi permukaan yang mulai menunjukkan kerusakan. Baik Segmen 2 maupun 4 tidak memiliki fasilitas penyeberangan resmi, memaksa pejalan kaki untuk menyeberang secara mandiri. Meskipun beberapa segmen (1 dan 3) menyediakan sedikit jalur pemandu untuk disabilitas, fasilitas tersebut tidak berkesinambungan dan tidak terhubung dengan infrastruktur lainnya, sehingga secara praktis tidak fungsional. Secara keseluruhan, gambaran *walkability* di Jalan Danau Tamblingan memperlihatkan bahwa keberadaan infrastruktur saja tidak cukup; keberhasilan *walkability* sangat bergantung pada manajemen ruang yang efektif dan penegakan peraturan, serta komitmen yang kuat untuk menciptakan lingkungan yang inklusif dan aman bagi semua pengguna.

Berdasarkan data yang didapatkan, yang menyajikan data kesenjangan antara harapan dan persepsi, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar indikator menunjukkan adanya kesenjangan negatif, yang mengindikasikan tingkat ketidakpuasan pengguna terhadap fasilitas yang ada. Indikator yang menunjukkan kesenjangan negatif, atau persepsi yang lebih rendah daripada harapan, mengindikasikan bahwa fasilitas yang ada tidak sepenuhnya memenuhi ekspektasi pengguna. Indikator-indikator tersebut, seperti PN1, TSI, PSA1, SPS1, SF2, ESP1, ESP2, ISP, PE1, PE2, dan PE3, semuanya menunjukkan tingkat ketidakpuasan "Rendah". Kesenjangan terendah, dengan nilai -0.2122, ditemukan pada indikator ESP2, yang mengukur aspek terkait ramah dan dapat digunakan bagi penyandang disabilitas atau manula. Ini menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas dan kemudahan penggunaan fasilitas pejalan kaki bagi penyandang disabilitas dan manula dianggap sangat kurang dibandingkan dengan harapan pengguna.

Namun, terdapat juga beberapa indikator yang menunjukkan kesenjangan positif, seperti ESI2, PN2, SPS2, dan SF1. Kesenjangan positif ini mengindikasikan bahwa persepsi pengguna terhadap beberapa aspek fasilitas sedikit lebih baik daripada harapan pengguna. Meskipun demikian, nilai kesenjangan positif ini relatif kecil, menunjukkan bahwa perbedaan tersebut tidak signifikan.

Sementara itu, beberapa indikator, seperti ESI1, PN3, PSA2, dan SF3, menunjukkan kesenjangan nol. Hal ini berarti harapan dan persepsi pengguna terhadap indikator-indikator tersebut sejalan, yang bisa diartikan sebagai netral atau sesuai ekspektasi. Secara keseluruhan, nilai *Mean* pada tabel menunjukkan bahwa secara umum, persepsi pengguna sedikit lebih rendah dibandingkan harapan responden. Hal ini menggarisbawahi bahwa meskipun terdapat beberapa aspek positif, masih ada ruang besar untuk perbaikan dalam hal fasilitas tangible (fisik) di area penelitian agar dapat lebih memenuhi harapan pengguna dan meningkatkan kepuasan responden secara keseluruhan.

Untuk memenuhi harapan pengguna dan mengatasi kesenjangan yang ditemukan antara harapan dan persepsi, pengembangan jalur pejalan kaki (trotoar) di Sanur perlu dilakukan secara komprehensif. Prioritas utama harus diberikan pada peningkatan aksesibilitas dan inklusivitas, terutama bagi penyandang disabilitas dan manula, yang mana menjadi sumber kesenjangan terbesar. Hal ini dapat diwujudkan dengan pemasangan guiding block untuk tunanetra, pembangunan ramp atau curb cut di setiap persimpangan, serta memastikan permukaan jalur rata dan memiliki lebar yang memadai untuk akses kursi roda. Selain itu, penting untuk membebaskan jalur pejalan kaki dari segala bentuk halangan, seperti pedagang kaki lima dan parkir liar, melalui penegakan peraturan yang tegas dan penataan ruang yang lebih baik. Kualitas fisik jalur juga harus ditingkatkan melalui perbaikan permukaan yang rusak dan perawatan rutin. Untuk meningkatkan kenyamanan dan daya tarik secara keseluruhan, jalur pejalan kaki perlu dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti bangku atau tempat istirahat yang strategis, tempat sampah, dan penerangan yang cukup. Penataan estetika juga krusial, dengan penanaman pohon peneduh dan lansekap yang serasi agar menciptakan suasana yang lebih asri. Dengan mengimplementasikan semua saran ini secara terpadu, jalur pejalan kaki di Sanur tidak hanya akan memenuhi ekspektasi pengguna, tetapi juga meningkatkan kualitas *walkability*, memperkuat citra Sanur sebagai destinasi wisata yang inklusif, aman, dan nyaman bagi semua kalangan.

Data demografi menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah wisatawan lokal (41%) dan warga sekitar (31%) yang berusia 20-30 tahun (64%) dengan pendidikan tinggi (84% lulusan D1-S3). Kelompok demografi ini sangat relevan untuk menganalisis kesenjangan antara harapan dan persepsi mengenai fasilitas pejalan kaki di Jalan Danau Tamblingan.

Harapan dan persepsi responden yang berpendidikan tinggi dan berasal dari kelompok usia produktif cenderung memiliki harapan yang lebih tinggi terhadap kualitas infrastruktur publik. Responden mungkin lebih peka terhadap standar fasilitas yang modern, aman, dan efisien, sehingga wajar jika persepsi responden menunjukkan kesenjangan negatif—fasilitas yang ada tidak memenuhi ekspektasi responden. Kesenjangan

terbesar ditemukan pada indikator esp2, yang terkait dengan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas dan manula. Meskipun mayoritas responden bukan bagian dari kelompok tersebut, hasil ini menunjukkan adanya kesadaran tinggi di kalangan responden usia muda dan berpendidikan tentang pentingnya aksesibilitas universal. Responden menilai fasilitas berdasarkan standar inklusif, bukan hanya kebutuhan pribadi responden. Sebagai wisatawan lokal dan warga sekitar, responden ini adalah pengguna aktif dan rutin dari jalur pejalan kaki. Responden sangat merasakan langsung konflik dengan kendaraan, hambatan fisik, dan kondisi permukaan yang buruk. Pengalaman sehari-hari ini menjadi dasar kuat bagi persepsi responden yang lebih rendah dibandingkan harapan. Keterlibatan responden sebagai pengguna aktif membuat data persepsi lebih valid dan relevan. Secara keseluruhan, demografi responden mencerminkan profil pengguna yang kritis dan berwawasan luas. Kesenjangan antara harapan dan persepsi yang responden sampaikan bukan hanya keluhan pribadi, tetapi juga cerminan dari kesadaran kolektif terhadap kebutuhan akan infrastruktur yang lebih baik dan inklusif.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan yang mencakup berbagai parameter seperti ketersediaan, konflik, fasilitas, dan aksesibilitas, dapat disimpulkan bahwa tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di koridor Jalan Danau Tamblingan secara keseluruhan berada pada kategori rendah hingga sedang. Meskipun trotoar tersedia di seluruh segmen, kondisinya belum memenuhi standar yang ideal untuk sebuah Global Walkability Index (GWI). Kesenjangan paling kritis dan universal adalah kegagalan total dalam menyediakan fasilitas yang memadai bagi penyandang disabilitas—sebuah kekurangan yang secara signifikan menurunkan nilai GWI. Selain itu, *walkability* terhambat oleh konflik tinggi dengan kendaraan bermotor di sebagian besar koridor, banyaknya hambatan fisik yang menyempitkan jalur, dan kondisi permukaan yang tidak rata atau terputus. Meskipun beberapa segmen seperti Segmen 5 menunjukkan kualitas yang jauh lebih baik dalam hal kebersihan dan minimnya konflik, kekurangan mendasar pada aspek aksesibilitas dan konsistensi infrastruktur di seluruh koridor membuat *walkability* secara keseluruhan masih jauh dari ideal. Untuk mencapai skor GWI yang tinggi, diperlukan intervensi serius dan menyeluruh yang tidak hanya berfokus pada perbaikan fisik, tetapi juga pada manajemen konflik, penegakan peraturan, dan penerapan prinsip desain universal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana atas dukungan akademik. Terima kasih juga disampaikan kepada responden atas kesediaannya berpartisipasi

melalui pengisian kuesioner dan wawancara di lapangan, serta dosen pembimbing, dan semua pihak yang telah membantu sehingga penelitian mengenai Tingkat *walkability* pada Koridor Jalan Danau Tamblingan dapat terselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashfaq, M., Yun, J., Waheed, A., Khan, M. S., & Farrukh, M. (2019). Customers' expectation, satisfaction, and repurchase intention of used products online: Empirical evidence from China. *Sage Open*, 9(2), 2158244019846212.
- Carmona, M. (2021). *Public places urban spaces: The dimensions of urban design*. Routledge.
- Gehl, J. (2010). *Life between buildings: Using public space*. Washington, DC: Island Press.
- Hafnizar. (2017). *Analisis walkability: akses, estetika, keselamatan, dan kenyamanan dalam menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 3(2), 270-280.
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2014). *The geography of tourism and recreation: Space, place and environment* (4th ed.). Abingdon: Routledge.
- Helsi. (2020). *Analisis aksesibilitas jalur pedestrian di Kawasan Sanur: Kondisi dan tantangan*.
- Hendrayana, E., Suriadi, T., & Wirawan, S. K. (2013). *Perilaku pejalan kaki dan implikasinya pada perancangan ruang publik*. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, 15(2), 105-112.
- Horak, J., Kukuliac, P., Maresova, P., Orlikova, L., & Kolodziej, O. (2022). Spatial pattern of the walkability index, walk score and walk score modification for elderly. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 11(5), 279.
- Iswanto, B. (2006). *Perancangan ruang terbuka publik perkotaan*. Andi.
- Jardim, B., & de Castro Neto, M. (2022). *Walkability Indicators in the Aftermath of the COVID-19 Pandemic: A Systematic Review*. *Sustainability*, 14 (2022), 10933.
- Ki, D., Chen, Z., Lee, S., & Lieu, S. (2023). A novel walkability index using google street view and deep learning. *Sustainable Cities and Society*, 99, 104896.
- Listianto, A. (2006). *Perancangan fasilitas jalan kaki perkotaan*. Penerbit Andi.
- Nelson, V. (2025). Tourism and Geography. In *The Encyclopedia of Human Geography* (pp. 1-5). Cham: Springer Nature Switzerland.
- Rahman, M., Hossain, I., & Mitu, F. (2017). An examination of the effects of customer expectation, perceived quality, and customer satisfaction on customer loyalty: a case study on KFC restaurant. *International Journal of Engineering and Applied Sciences*, 4(12), 58-65.
- Rosa, M. P., Tavares, I. L., & Loureiro, N. S. (2020). Cultural accessible pedestrian ways. The case of Faro historic centre. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 3(2), 75-95.
- Setiadji, P. A., Josiando, D., & Kristanti, M. (2016). *Analisa Gap Harapan Dan Persepsi Pengunjung Ekowisata Mangrove Wonorejo Surabaya* (Doctoral dissertation, Petra Christian University).
- Shirvani, H. (1985). *The urban design process*. Van Nostrand Reinhold.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.