

Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata Pusat Kota Bogor

Assessment of the *Walkability* Level of Pedestrian Paths in Tourism Areas in Bogor City Center

Lucky Riana Putri¹, Kusumastuti^{1,2}, Soedwihajono¹

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

²Pusat Informasi dan Pembangunan Wilayah (PIPW), LPPM Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

*Penulis korespondensi. e-mail: luckyrianap29.uns@student.uns.ac.id

(Diterima: 8 Agustus 2023; Disetujui: 21 Agustus 2023)

Abstrak

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bogor Tahun 2019-2024, salah satu peruntukkan Kota Bogor adalah sebagai pengembangan pelayanan wisata. Kota Bogor memiliki potensi wisata unggulan seperti Kebun Raya Bogor, museum Zoologi, dan wisata kuliner di Jalan Suryakencana. Aksesibilitas merupakan salah satu komponen penting dalam pengembangan wisata, yang berkaitan dengan kemudahan seseorang dalam melakukan pergerakan menuju tujuan wisata. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana yang dapat dimanfaatkan untuk menghubungkan objek wisata yang ada di pusat Kota Bogor. Akan tetapi, masih terdapat konflik dalam alihfungsi jalur pedestrian. Konflik ini terkait dengan aspek aksesibilitas dalam aktivitas wisata. Konsep *walkability* dalam penelitian ini digunakan untuk menilai kualitas pedestrian dalam mengakses destinasi wisata. Konsep *walkability* meliputi lima aspek, yaitu konektivitas, keamanan, kenyamanan, daya tarik, dan kemudahan. Masing-masing aspek tersebut memiliki indikator penilaian tertentu. Bobot yang diberikan pada setiap aspek berbeda sesuai dengan peran penting aspek yang harus dipenuhi dalam menilai tingkat *walkability* pada suatu kawasan wisata. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor. Metode penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan deduktif. Teknik penelitian dengan cara skoring menggunakan skala Likert pada setiap aspek penilaian. Teknik pengumpulan data yaitu dengan survey data primer berupa observasi lapangan dan kuesioner serta survey data sekunder berupa studi literatur dan studi dokumen dari dinas terkait. Hasil penelitian bahwa tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor adalah cukup baik.

Kata Kunci: aksesibilitas wisata; pedestrian; *walkability*

Abstract

In the Mid-term Regional Development Plan of Bogor City 2019-2024, one of the goals is to develop tourism services in the city. Bogor City has great tourism potential, such as the Bogor Botanical Garden, Zoological museum, and culinary tourism along Suryakencana road. Accessibility is a crucial component in tourism development, as it affects how easily people can reach tourist destinations. Pedestrian path is an important infrastructure that can connect tourist attractions in downtown Bogor City. However, there are still conflicts in the development process of these pedestrian paths, which can impact the accessibility of tourist activities. This study uses the concept of *walkability* to assess the quality of pedestrian access to tourist destinations. *Walkability* includes five aspects, namely connectivity, security, comfort, attractiveness, and convenience. Each aspect has specific assessment indicators, and the weight given to each aspect is determined by their importance in evaluating the level of *walkability* in a tourist area. The aim of this study is to determine the level of *walkability* on pedestrian paths in the central tourism area of Bogor City. This study used a quantitative research method with a deductive approach, scoring each aspect of the assessment using the Likert scale. Data collection techniques included primary data surveys through field observations and questionnaires, as well as secondary data surveys through literature studies and document analysis from relevant agencies. The results of the study indicate that the level of *walkability* on pedestrian paths in the central tourism area of Bogor City is quite well.

Keyword: pedestrian; tourism accessibility; *walkability*

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031, Pusat Kota Bogor yang sebagian besar berada di Kecamatan Bogor Tengah dan sebagian kecil Kecamatan Bogor Timur salah satunya diperuntukkan sebagai pelayanan pariwisata. Pengembangan pariwisata di Kota Bogor ini tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 14 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bogor tahun 2019-2024. Wisata yang ada pada pusat Kota Bogor berupa wisata edukasi, sejarah, olahraga, kuliner, dan wisata belanja.

Dalam pengembangan pariwisata terdapat beberapa komponen yang harus diperhatikan. Salah satu komponen penting dari pariwisata adalah aksesibilitas. Stange et al. (2015) mengemukakan bahwa aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan seseorang dalam mencapai tujuan wisata. Menurut Panduan Pelaksanaan Program Pengembangan Kota Hijau yang diluncurkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2011)(Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2011), pedestrian merupakan moda paling dasar dan penting dalam transportasi karena merupakan salah satu komponen dalam aksesibilitas. Jalur pedestrian berperan sebagai prasarana yang dinilai aman dan nyaman bagi pengguna transportasi umum sebagai basis mobilitas (Monteiro dan Campos, 2012 dalam Purwanto & Manullang, 2018). Faktor yang dapat memengaruhi minat seseorang melakukan kegiatan berjalan meliputi lama berjalan di bawah 20 menit, jarak tempuh selama berjalan kaki, motivasi berjalan kaki, tujuan berjalan ke tempat rekreasi atau relaksasi, dan pilihan moda transportasi umum sebagai kemudahan mobilitas (Marpaung & Yola, 2022).

Hak pejalan kaki menjadi prioritas dalam membangun kota yang aman dan nyaman. Hal ini dibuktikan dari pernyataan dan sikap dalam melakukan pembangunan jalur pedestrian yang dilakukan oleh Walikota Bogor, Bima Arya. Pembangunan jalur pedestrian ini sudah dimulai sejak tahun 2015 dan dilakukan secara bertahap. Sejak tahun 2003 Kota Bogor kerap kali menyelenggarakan peringatan Hari Jadi Kota Bogor dan sempat terhenti dilanjutkan tahun 2015. Kegiatannya berupa parade seni budaya. Hal ini tentu menjadi salah satu daya tarik wisata yang dimiliki Kota Bogor dan sebagai salah satu upaya pelestarian seni budaya yang ada di Kota Bogor (Bunai, 2019) serta diharapkan mampu mendorong kunjungan wisata dan menggerakkan perekonomian masyarakat. Selain itu, di sepanjang Jalan Suryakencana sering diadakan perayaan keagamaan, seperti perayaan Tahun Baru Cina atau Imlek. Wisatawan yang datang tidak hanya dari Kota Bogor dan sekitarnya tetapi juga terdapat wisatawan mancanegara. Hal ini dibuktikan dari tahun 2021-2022 terdapat kenaikan pengunjung mencapai 4.000 orang setiap harinya dan terus meningkat. Jalur pedestrian yang baik dapat menunjang kegiatan wisata yang ada di Kawasan Wisata Pusat Kota Bogor.

Dengan adanya kegiatan yang rutin dilakukan setiap tahunnya di Kota Bogor, diharapkan tingkat *walkability* di kawasan wisata pusat Kota Bogor ini dapat dikembangkan menjadi lebih baik agar dapat mendukung aksesibilitas serta memudahkan wisatawan yang ingin melakukan mobilitas di kawasan wisata. Namun pada kenyataannya, masih ditemukan konflik pada jalur pedestrian yang ada salah satunya adalah pengalihan fungsi jalur pedestrian menjadi lahan berdagang bagi Pedagang Kaki Lima (PKL) dan terdapat beberapa jalur pedestrian yang digunakan sebagai lahan parkir ilegal. Jalur pedestrian pada kawasan wisata pusat Kota Bogor dapat dimanfaatkan sebagai salah satu cara menikmati keindahan arsitektur kota dan daya tarik wisata lainnya yang berada di jalur pedestrian serta memudahkan wisatawan dalam menjangkau objek wisata yang saling berdekatan saat berjalan kaki pada jalur pedestrian. Koridor jalan yang dibangun dengan baik dapat menjadi ruang publik dan seringkali menjadi tujuan wisata lokal (Agradiana, 2020). Daya tarik dan konektivitas tersebut merupakan salah satu strategi pembangunan kota berkelanjutan yang berperan dalam menarik wisatawan (Boivin & Tanguay, 2019).

Konsep *walkability* merupakan konsep penting dalam pengembangan perkotaan yang digambarkan sebagai kondisi sejauh apa lingkungan memiliki kesan ramah terhadap pejalan kaki (New Zealand Transport Agency, 2009). Selain itu, penting untuk menyediakan jalur yang dapat memberikan rasa aman dan keselamatan serta rasa nyaman bagi penggunanya. Menurut Arifin et al. (2020), ketersediaan infrastruktur bagi penyandang disabilitas masih dikatakan minim dalam penyediaannya. Salean & Sinaga (2020) berpendapat bahwa minimnya fasilitas pendukung jalur pedestrian juga dapat memberikan ketidaknyamanan dan mengurangi rasa aman saat berjalan di jalur pedestrian. Salah satu kriteria *walkability*, yaitu terkoneksi dengan sarana dan prasarana kota serta transportasi umum (Southworth, 2005). Oleh sebab itu, konsep *walkability* dibutuhkan untuk dapat mendukung aksesibilitas di kawasan wisata yang berada di pusat Kota Bogor. Konsep *walkability* diharapkan dapat menunjang perkembangan kawasan wisata di pusat Kota Bogor.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tingkat *walkability* pada jalur pedestrian khususnya objek wisata unggulan yang berada di kawasan wisata pusat Kota Bogor, seperti Kebun Raya Bogor, Museum Zoologi, dan juga wisata kuliner di sepanjang Jalan Suryakencana..

2. KAJIAN TEORI

2.1 PENGERTIAN WISATA DAN KAWASAN WISATA

Wisata merupakan suatu perjalanan sementara seseorang menuju tempat yang berbeda dengan tempat tinggalnya. Perjalanan yang bersifat sementara memiliki beberapa maksud atau kepentingan seperti ekonomi, kesehatan, budaya, dan kepentingan lainnya untuk mendapat kenikmatan dan memenuhi hasrat ingin mengetahui sesuatu (Suwantoro, 2004). Dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, wisata dapat diartikan sebagai kegiatan perjalanan seorang atau sekelompok orang yang mengunjungi suatu tempat dengan tujuan rekreasi, untuk pengembangan diri maupun untuk mempelajari keunikan suatu daerah yang dilakukan dalam jangka waktu sementara.

Kawasan wisata didefinisikan sebagai suatu area yang dikembangkan di dalamnya terdapat penyediaan fasilitas dan pelayanan untuk rekreasi dan atau relaksasi (Inskeep, 1993). Dalam Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, kawasan wisata diartikan sebagai kawasan dengan luas tertentu yang dibangun dan disediakan fasilitas sebagai tempat kegiatan wisata. Kajian pustaka mengenai pengertian wisata dan kawasan wisata diperlukan sebagai gambaran awal tentang lokus penelitian yang merupakan kawasan wisata.

2.2 AKSESIBILITAS WISATA

Aksesibilitas wisata merupakan sarana dan prasarana transportasi yang dapat menunjang aktivitas wisatawan menuju destinasi wisata (PP Nomor 5 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Menurut Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010-2015.). Menurut Muta'ali (2015), aksesibilitas dapat diartikan sebagai kemudahan suatu lokasi untuk mencapai tempat tertentu dengan menggunakan sistem transportasi. Yoeti (2008) berpendapat bahwa aksesibilitas merupakan segala kemudahan yang diberikan kepada calon wisatawan yang ingin mengunjungi objek wisata, juga kemudahan selama wisatawan melakukan perjalanan di daerah tujuan wisata. Aksesibilitas dapat dikatakan sebagai transferabilitas atau kemudahan seseorang dalam melakukan pergerakan dari tempat satu ke tempat lainnya dan aksesibilitas akan menimbulkan konektivitas antar objek wisata (Cooper dalam Saputri et al., 2018).

Dari beberapa kajian teori di atas, diketahui bahwa para ahli memiliki pendapat yang sejalan terkait aksesibilitas wisata. Dengan demikian, dapat diperoleh kesimpulan bahwa aksesibilitas wisata merupakan kemudahan yang didapatkan wisatawan dalam menjangkau objek wisata satu dengan objek wisata lainnya yang berada dalam suatu kawasan wisata. Aksesibilitas wisata ini menimbulkan konektivitas dalam menjangkau objek wisata satu dengan lainnya. Pedestrian merupakan salah satu bentuk fisik dari suatu aksesibilitas. Keberadaan jalur pedestrian dapat memberikan kemudahan dan konektivitas dalam suatu kawasan wisata. Sintesis kajian literatur tersebut terdapat pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Sintesis Aksesibilitas Wisata

| PP No. 50, 2011 | Muta'ali, 2015 | Yoeti, 2008 | Cooper dalam Saputri, 2018 | Sintesis |
|---|------------------------------------|--|---------------------------------|---|
| Sarana prasarana yang menunjang pergerakan menuju destinasi wisata; | Kemudahan mencapai lokasi tertentu | Kemudahan yang didapat wisatawan saat berkunjung | Konektivitas antar objek wisata | Konektivitas dalam menjangkau objek wisata satu dengan objek wisata lainnya |
| Sarana prasarana transportasi yang menunjang mobilitas di dalam kawasan | - | Kemudahan yang didapat selama wisatawan berada di kawasan wisata | - | Kemudahan yang didapat di dalam kawasan wisata |

Sumber: PP No. 50 (2011), Muta'ali (2015), Yoeti (2008, Cooper dalam Saputri et al. (2018)

2.3 JALUR PEDESTRIAN

2.3.1 Kriteria Pedestrian

Terdapat beberapa pendapat mengenai kriteria pedestrian, seperti pendapat Kiswari & Susanti (2014) yang menyatakan kriteria pedestrian meliputi jalur pedestrian terkoneksi langsung oleh moda transportasi, jalur pedestrian dapat memberikan rasa aman dan nyaman, area jalur pedestrian memungkinkan pengguna menikmati pemandangan, dan jalur pedestrian dikembangkan sesuai standar. Sementara itu menurut Iswanto (2006), kriteria jalur pedestrian meliputi desain jalur pedestrian yang sesuai dengan kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang ada di sekitarnya. Jalur pedestrian yang mampu menyatukan elemen-elemen sekitarnya, memperhitungkan faktor alam, waktu penggunaan jalur pedestrian agar

tetap aman, sirkulasi jalur pedestrian, kebersihan jalur pedestrian, dan keindahan selama menggunakan jalur pedestrian. Kriteria jalur pedestrian yang harus dipenuhi menurut Jacobs (1995), yaitu keamanan, kemudahan dalam mencapai lokasi, mampu mempersingkat waktu, dan memberikan rasa nyaman. Dari beberapa kajian literatur di atas dapat disimpulkan bahwa kriteria jalur pedestrian meliputi beberapa aspek, yaitu terkoneksi oleh moda transportasi (konektivitas), keamanan, kenyamanan, sirkulasi jalur pedestrian, dan kebersihan, serta keindahan yang dapat dinikmati penggunaanya selama berjalan pada jalur pedestrian.

2.3.2 Fasilitas dan Standar Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Safitri & Amelia (2019), fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas yang disediakan sepanjang jaringan pejalan kaki yang bertujuan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki menurut Tanan (2011) dibedakan menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Fasilitas utama berupa jalur pejalan kaki, meliputi trotoar, fasilitas penyeberangan sebidang maupun tidak sebidang. Hal ini berhubungan dengan fasilitas keamanan pada jalur pedestrian. Fasilitas pendukung berupa segala sarana pendukung pada jalur pejalan kaki, meliputi rambu, marka, papan informasi, halte, jalur hijau, dan lain-lain. Standar fasilitas pejalan kaki diatur dalam Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 2 Tahun 2018 tentang Pemberlakuan Empat Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan, yakni meliputi jalur pejalan kaki, fasilitas penyeberangan, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, halte, lampu penerangan, fasilitas peneduh, dan fasilitas bagi penyandang disabilitas. Pengguna jalur pedestrian berhak mendapatkan fasilitas dalam melakukan perjalanannya saat berjalan kaki untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penggunaanya. Standar fasilitas pejalan kaki dirangkum pada Tabel 2.

Tabel 2. Standar Fasilitas Pejalan Kaki

| No. | Ketentuan Teknis | Keterangan |
|-----|--|--|
| 1. | Jalur Pejalan Kaki (trotoar) | <ul style="list-style-type: none"> • Jalan arteri dimensi total trotoar adalah 5-6 meter • Jalan kolektor dimensi total trotoar adalah 3,5-4 meter • Jalan lokal dimensi total trotoar adalah 3 meter • Jalan lingkungan (perumahan) dimensi total trotoar adalah 2,5 meter |
| 2. | Jalur Penyeberangan | Penyeberangan Sebidang: <ul style="list-style-type: none"> • Berupa <i>zebra cross</i>, dipasang di kaki persimpangan atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau bisa di ruas jalan • Ruas jalan dengan kecepatan kendaraan bermotor adalah <40 km/jam apabila ruas jalan tidak diberi lampu pengatur lalu lintas Penyeberangan Tidak Sebidang: <ul style="list-style-type: none"> • Dapat berupa jembatan penyeberangan atau terowongan • Pada ruas jalan dengan kecepatan kendaraan bermotor adalah 70 km/jam • Pada kawasan strategis, dan tidak memungkinkan para pengguna jalan menyeberang selain pada penyeberangan tidak sebidang |
| 3. | Jalur Hijau | Lebar jalur hijau 150 cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh |
| 4. | Tempat Duduk | Diletakkan setiap 10 meter dengan bahan daya tahan yang tinggi seperti metal, beton cetak |
| 5. | Tempat Sampah | Diletakkan setiap 20 meter dan pada setiap titik pertemuan (persimpangan) |
| 6. | Halte | Diletakkan dalam radius 300 meter atau pada titik potensi kawasan |
| 7. | Lampu Penerangan | Diletakkan setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter |
| 8. | Bolar | Ditempatkan 30 cm dari kerb, jarak penempatan sesuai kebutuhan, tidak lebih dari 1,4 meter |
| 9. | Jalur Pemandu bagi Pejalan kaki yang Memiliki Keterbatasan | Pejalan kaki yang berkebutuhan khusus (tunanetra) Informasi yang dibutuhkan berupa jalur pemandu yang terdiri dari block kubah sebagai pengingat dan blok garis sebagai pengarah Penempatan blok garis pada sepanjang jalur pejalan kaki dan blok kubah pada pelandai naik atau turun dari trotoar dengan kemiringan maksimal 12% dari tanah |
| 10. | Peneduh | Ditempatkan pada jalur pedestrian berupa tanaman dengan jarak minimal 1,5 m Percabangan 2 meter di atas tanah Ditanam secara berbaris |

Sumber: Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 2 tahun 2018

Keterkaitan antara kriteria jalur pedestrian dengan fasilitas dan standar fasilitas pejalan kaki memberikan gambaran fasilitas apa saja yang seharusnya terdapat pada jalur pedestrian. Hal tersebut berhubungan dengan keamanan dan kenyamanan pada jalur pedestrian yang tentunya akan memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunaanya.

2.4 KONSEP WALKABILITY

Konsep *walkability* digambarkan sebagai kondisi sejauh apa lingkungan memiliki kesan ramah terhadap pejalan kaki dan merupakan konsep penting dalam pengembangan perkotaan yang berkelanjutan (New Zealand Transport Agency, 2009). Menurut Hadi & Indrajati (2015), *walkability* merupakan istilah yang digunakan untuk mengukur dan menggambarkan suatu konektivitas dan kualitas pedestrian, trotoar atau jalan setapak yang berada di kota-kota. Konsep *walkability* merupakan konsep suatu kota dapat memberikan kemudahan akses dan mampu menghubungkan orang-orang dari berbagai tujuan perjalanan (Southworth, 2005). Menurut Victoria Transport Policy Institute (2014), terdapat beberapa parameter dalam mengemukakan *walkability*, yaitu kualitas jaringan jalur pejalan kaki, konektivitas keamanan, kepadatan, dan aksesibilitas. Konsep *walkability* memiliki empat aspek yang harus diperhatikan meliputi jalur pedestrian yang dapat dimanfaatkan (efektif), aman, nyaman, dan menarik (Speck, 2012). Menurut Southworth (2005), sebuah kota dikatakan “*walkable*” saat memiliki kriteria yaitu terkoneksi oleh pedestrian, terkoneksi transportasi umum, aman, ramah terhadap pejalan kaki, dan mementingkan hak pejalan kaki. Triantoro, Yudono, & Akil (2018) berpendapat untuk mengukur tingkat *walkability* ditinjau dari lima kriteria, yaitu konektivitas, hubungan antar moda, keamanan, keselamatan, dan kenyamanan serta daya tarik suatu kawasan.

Dari beberapa teori yang ada, diketahui bahwa kriteria pedestrian dan konsep *walkability* ini saling berkesinambungan. Kriteria pedestrian yang baik harus memperhatikan keamanan, kenyamanan, dan kemudahan bagi penggunanya. Untuk menciptakan jalur pedestrian yang *walkable*, yang harus diperhatikan yaitu keamanan, kenyamanan, konektivitas, dan menarik. Untuk melihat tingkat *walkability* di kawasan wisata Kota Bogor, maka aspek utama yang perlu diperhatikan, yaitu konektivitas, keamanan dan kenyamanan, kemudian aspek kedua, yaitu memiliki daya tarik, dan aspek yang terakhir adalah kemudahan yang diberikan dalam mencapai objek wisata yang dituju. Sintesis dari kajian literatur yang sudah dijabarkan terdapat pada Tabel 3.

Tabel 3. Sintesis Teori *Walkability* di Kawasan Wisata

| NZ Transport Agency, 2007 | Hadi dan Indrajati, 2011 | Southworth, 2005 | Southworth, 2005. | VTPI, 2014 | Speck, 2012 | Triantoro et al., 2018 | Sintesis |
|-----------------------------|--------------------------|--|---|--------------|------------------------|--------------------------|---|
| Ramah terhadap pejalan kaki | - | - | Ramah terhadap pejalan kaki | - | - | - | Ramah pejalan kaki |
| - | Konektivitas | Menghubungkan orang dari berbagai tujuan | Terkoneksi transportasi umum dan ruang berjalan | Konektivitas | - | Konektivitas | Konektivitas |
| - | - | - | - | - | Memiliki daya tarik | Memiliki daya tarik | Terdapat daya tarik pada jalur pejalan kaki |
| - | - | - | Aman dari tindak kejahatan | Keamanan | - | Keamanan dan Keselamatan | Keamanan |
| - | - | - | - | - | Memberikan rasa nyaman | Kenyamanan | Kenyamanan |

Sumber: NZ Transport Agency (2007), Hadi dan Indrajati (2011), Southworth (2005), Victoria Transport Policy Institute (VTPI) (2014), Speck (2012), Triantoro et al. (2018)

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan deduktif. Teknik analisis data dengan analisis deskriptif yang menjelaskan data berupa angka menjadi sebuah penjelasan deskripsi dan juga analisis skoring dengan menggunakan tiga skala kategori, yaitu sangat baik (skor 3), cukup baik (skor 2), dan tidak baik (skor 1). Penilaian skoring dalam kuesioner menggunakan skala *likert*, skor 3 (sangat setuju), skor 2 (cukup setuju) dan skor 1 (tidak setuju). Terdapat lima variabel yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu konektivitas, keamanan, nyaman, daya tarik, dan kemudahan. Kawasan penelitian dibagi menjadi dua segmen masing-masing segmen memiliki

potensi wisata yang berbeda. Pada Segmen 1, potensi wisata berupa wisata edukasi, sejarah, dan olahraga. Sementara itu pada Segmen 2, potensi wisata berupa wisata kuliner dan belanja. Pembagian segmen ini sesuai dengan potensi wisata yang ada (Mustika & Sunaryo, 2016).

Data penelitian diperoleh dari hasil observasi lapangan, kuesioner, studi literatur maupun studi dari dokumen dinas terkait. Sampel yang digunakan adalah pejalan kaki yang berjalan pada jalur pedestrian di kawasan penelitian. Untuk menentukan jumlah sampel yang dibutuhkan menggunakan persamaan dari Wibisono. Persamaan ini digunakan apabila kondisi populasi tidak diketahui untuk pengambilan sampelnya Riduwan & Kuncoro (2007), persamaannya:

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha/2} \cdot \sigma}{e} \right)^2$$

Keterangan:

N = Jumlah sampel yang digunakan

Z = Nilai tabel z (*margin error* yang digunakan sebesar 5%, *confidence level* 95%. Nilai $Z_{\alpha/2}$ adalah 1,96)

σ = Standar deviasi populasi (ditentukan = 0,25)

e = Tingkat kesalahan (ditentukan = 5%)

Dengan menggunakan persamaan tersebut, maka diketahui jumlah sampel yang digunakan yaitu sebanyak 96. Sampel ditambah 10% dari 96 sehingga jumlahnya menjadi 106. Terdapat 12 ruas jalan yang akan diteliti yang terbagi menjadi 2 segmen. Ruas jalan yang terdapat pada penelitian ini merupakan prioritas untuk dikembangkannya ruang untuk pejalan kaki. Pada Segmen 1 terdapat tujuh ruas jalan, yaitu Jalan Raya Pajajaran, Jalan Otto Iskandardinata, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Jalak Harupat, Jalan Sempur, Jalan Halimun, dan Jalan Salak. Pada Segmen 2 terdapat lima ruas jalan meliputi Jalan Suryakencana, Jalan Kp. Cincau, Jalan Lawang Saketeng, Jalan Roda, dan Gang Aut. Pada tiap jalan akan dicari 10 sampel (dibulatkan dari 8,83) sehingga jumlah kuesioner, yaitu 120 dengan sebaran 10 sampel setiap ruas jalan yang akan diteliti. Setiap ruas jalan diuji dalam dua situasi yaitu pada siang hari dan malam hari karena jalur pedestrian digunakan siang dan malam hari.

Penelitian ini memiliki lima variabel penelitian yaitu konektivitas, daya tarik, keamanan, kemudahan, dan kenyamanan. Kelima variabel tersebut diperinci menjadi 17 subvariabel. Variabel dalam penelitian ini memiliki bobot yang berbeda. Hal yang paling utama untuk menilai tingkat *walkability*, yaitu konektivitas, keamanan, dan kenyamanan (bobot 3), daya tarik (bobot 2), dan kemudahan berkaitan dengan peta wisata dan penunjuk arah (bobot 1). Perhitungan skor setiap sub variabel dihitung dengan persamaan:

Bobot sub variabel $n \times$ skor parameter n

Tabel 4 menampilkan variabel dan subvariabel peneliian serta skoring parameter yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 4. Skoring Parameter Variabel dan Subvariabel

| Variabel | Subvariabel | Bobot | Parameter Tingkat <i>Walkability</i> | | |
|---------------------------|--|-------|--|---|---|
| | | | Sangat Baik Skor 3 | Cukup Baik Skor 2 | Tidak Baik Skor 1 |
| Konektivitas (Bobot 3) | Antar objek wisata terkoneksi jalur pedestrian | 1 | Objek wisata dalam satu segmen terkoneksi jalur pedestrian | Objek wisata dalam satu segmen tidak semua terkoneksi jalur pedestrian | Objek wisata dalam satu segmen tidak saling terkoneksi jalur pedestrian |
| | Jalur pedestrian yang saling terkoneksi | 1 | Jalur pedestrian menghubungkan halte dan lahan parkir ke objek wisata | Jalur pedestrian hanya menghubungkan halte dan lahan parkir ke objek wisata | Jalur pedestrian tidak menghubungkan halte dan lahan parkir ke objek wisata |
| | Pelayanan moda transportasi umum | 1 | Pelayanan moda transportasi umum dalam radius <300 meter dari objek wisata | Pelayanan moda transportasi umum dalam radius 300-400 meter dari objek wisata | Pelayanan moda transportasi umum dalam radius >400 meter dari objek wisata |
| Daya Tarik (Bobot 2) | Daya tarik pada jalur pedestrian | 2 | Sepanjang jalur pedestrian memiliki keindahan bangunan | Sebagian jalur pedestrian memiliki keindahan bangunan | Sepanjang jalur pedestrian tidak |

| Variabel | Subvariabel | Bobot | Parameter Tingkat <i>Walkability</i> | | |
|-------------------------|---|-------|--|--|--|
| | | | Sangat Baik Skor 3 | Cukup Baik Skor 2 | Tidak Baik Skor 1 |
| Keamanan (Bobot 3) | Fasilitas penyeberangan | 0,75 | Tersedia fasilitas penyeberangan dan berfungsi efektif | Tersedia fasilitas penyeberangan namun tidak berfungsi efektif | memiliki keindahan bangunan Tidak tersedia fasilitas penyeberangan |
| | Penerangan pada jalur pedestrian di malam hari | 0,75 | Terdapat lampu jalan dan mampu menerangi jalur pedestrian di malam hari | Terdapat lampu jalan namun tidak mampu menerangi jalur pedestrian di malam hari | Tidak terdapat lampu jalan yang mampu menerangi jalur pedestrian di malam hari |
| | Jalur pedestrian terpisah dari kendaraan bermotor | 0,75 | Jalur pedestrian terpisah dari jalur kendaraan bermotor | Sebagian jalur pedestrian terpisah dari jalur kendaraan bermotor | Tidak terdapat pedestrian |
| | <i>Barrier</i> atau jalur hijau | 0,75 | Sepanjang jalur pedestrian terdapat <i>barrier</i> atau jalur hijau | Sebagian jalur pedestrian terdapat <i>barrier</i> atau jalur hijau | Tidak terdapat <i>barrier</i> atau jalur hijau |
| Kemudahan (Bobot 1) | Informasi memuat lokasi objek wisata | 1 | Tersebar peta wisata dan penunjuk arah menuju objek wisata | Terdapat salah satu informasi memuat objek wisata (peta wisata atau penunjuk arah) | Tidak terdapat informasi memuat objek wisata |
| | Fungsi sirkulasi | 0,375 | Fungsi sirkulasi jalur pedestrian jelas dan tidak berpenghalang | Fungsi sirkulasi jalur pedestrian jelas namun berpenghalang | Fungsi sirkulasi jalur pedestrian tidak jelas dan berpenghalang |
| Kenyamanan (Bobot 3) | Kenyamanan dalam berbagai cuaca | 0,375 | Wisatawan nyaman melakukan berjalan kaki saat terik matahari dan hujan | Wisatawan kurang nyaman melakukan berjalan kaki saat terik matahari dan hujan | Wisatawan tidak nyaman melakukan berjalan kaki saat terik matahari dan hujan |
| | Kenyamanan dalam menikmati keindahan | 0,375 | Wisatawan nyaman melakukan <i>sightseeing</i> dan menikmati keindahan | Wisatawan kurang nyaman melakukan <i>sightseeing</i> dan menikmati keindahan | Wisatawan tidak nyaman melakukan <i>sightseeing</i> dan menikmati keindahan |
| | Jarak tempuh halte ke objek wisata | 0,375 | Jarak halte ke objek wisata dalam radius <300 meter | Jarak halte ke objek wisata dalam radius 300-400 meter | Jarak halte ke objek wisata dalam radius >400 meter |
| | Fasilitas penyanggah disabilitas | 0,375 | Terdapat <i>guiding block</i> dan ramp | Terdapat <i>guiding block</i> dan <i>ramp</i> namun tidak berfungsi efektif | Tidak terdapat <i>guiding block</i> dan <i>ramp</i> |
| | Fasilitas tempat sampah | 0,375 | Tersebar fasilitas tempat sampah dan jalur pedestrian bebas sampah | Tersebar fasilitas tempat sampah namun jalur pedestrian tidak bebas sampah | Tidak tersebar fasilitas tempat sampah dan jalur pedestrian tidak bebas sampah |
| | Fasilitas peneduh/ <i>shelter</i> | 0,375 | Tersebar fasilitas peneduh atau <i>shelter</i> pada jalur pedestrian dan berfungsi efektif | Tersebar fasilitas peneduh atau <i>shelter</i> pada jalur pedestrian namun tidak berfungsi efektif | Tidak terdapat fasilitas peneduh atau <i>shelter</i> pada jalur pedestrian |
| | Fasilitas tempat duduk | 0,375 | Tersebar fasilitas tempat duduk pada jalur pedestrian dan berfungsi efektif | Tersebar fasilitas tempat duduk pada jalur pedestrian namun tidak berfungsi efektif | Tidak terdapat fasilitas tempat duduk pada jalur pedestrian |

Perolehan skor total untuk melihat tingkat *walkability* dikalkulasi dengan persamaan:

$$\text{Skor total} = \sum \text{skor sub variabel}$$

Interval yang digunakan dalam menentukan kategori tingkat *walkability* dihitung dari pengurangan nilai maksimal dan minimal dibagi kelas. Maka, kategori tingkat *walkability* terbagi menjadi tiga kategori, yaitu:

- Sangat baik = $28 \geq 36$
- Cukup baik = $20 \geq 27$
- Tidak baik = $12 \geq 19$

Apabila skoring pembobotan memiliki hasil 28-36 artinya tingkat *walkability* di kawasan wisata pusat Kota Bogor sangat baik. Jika hasil skoring pembobotan pada interval 20-27, maka tingkat *walkability* di kawasan wisata cukup baik dan jika nilainya pada interval 12-19, maka tingkat *walkability* di kawasan wisata tidak baik.

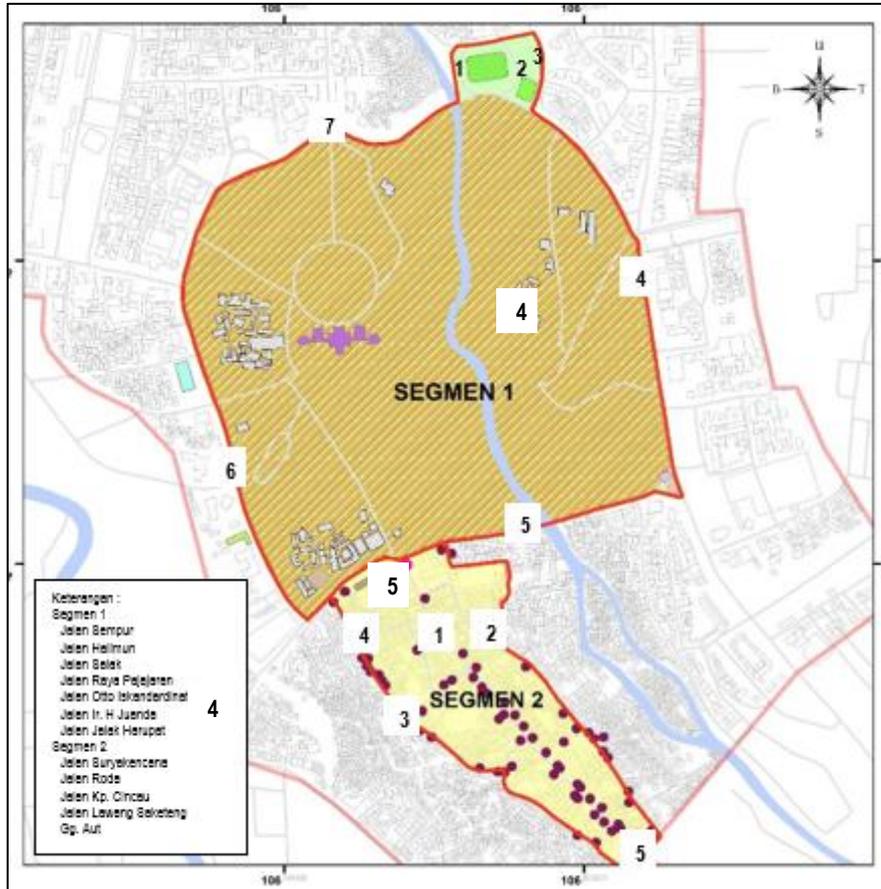
4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 GAMBARAN UMUM

Wilayah studi pada penelitian ini berada di Kota Bogor, Provinsi Jawa Barat, dengan pusat kota berada pada Kecamatan Bogor Tengah (RTRW Kota Bogor 2011-2031) dengan luasan delineasi pada Segmen 1 sebesar 1,2 km² dan Segmen 2 sebesar 0,26 km² yang terdiri dari sebagian Kelurahan Sempur, Kelurahan Babakan Pasar, Kelurahan Gudang, dan sebagian besar Kelurahan Paedang. Wilayah Kota Bogor dikelilingi oleh wilayah Kabupaten Bogor dengan batasan sebagai berikut:

- Batas Utara : Kecamatan Kemang, Kecamatan Bojong Gede, dan Kecamatan Sukaraja
- Batas Timur : Kecamatan Sukaraja dan Kecamatan Ciawi
- Batas Barat : Kecamatan Dramaga dan Kecamatan Ciomas
- Batas Selatan : Kecamatan Cijeruk dan Kecamatan Caringin

Delineasi penelitian dengan pembagian dua segmen beserta persebaran objek wisata yang ada di pusat Kota Bogor dapat dilihat pada Gambar 1 di bawah ini.



Gambar 1. Peta Kawasan Penelitian dan Persebaran Objek Wisata Pusat Kota Bogor

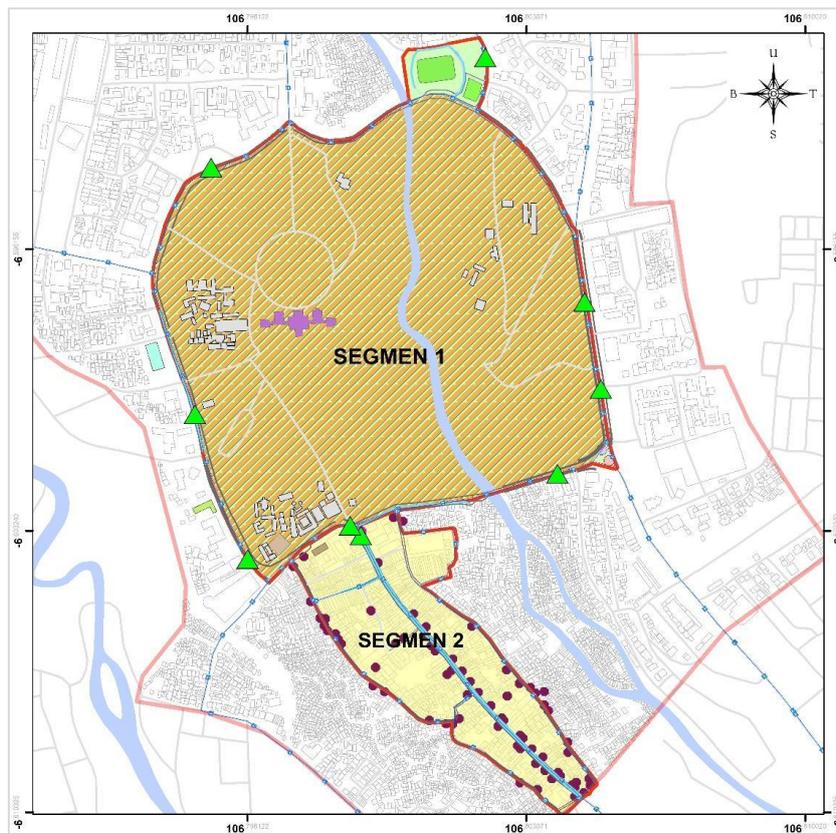
Pada gambar peta di atas, dapat dilihat bahwa persebaran objek wisata yang ada pada Segmen 1 yaitu berupa wisata edukasi, sejarah dan wisata olahraga, sedangkan pada Segmen 2 berupa wisata kuliner dan wisata belanja. Wisata unggulan yang ada di dalam wilayah penelitian yaitu Kebun Raya Bogor, Museum Zoologi, Istana Kepresidenan, Lapangan Sempur, dan wisata kuliner di sepanjang Jalan Suryakencana.

Pada akhir tahun 2016, Pemerintah Kota Bogor telah menyelesaikan revitalisasi jalur pedestrian yang berada di Lingkar Luar Kebun Raya Bogor dan bertahap dalam revitalisasi Lapangan Sempur dan jalur pedestrian di sepanjang Jalan Suryakencana. Kawasan wisata pusat Kota Bogor sudah memiliki jalur pedestrian yang cukup tersebar pada setiap ruas jalannya. Jalur pedestrian yang berada di Lingkar Luar Kebun Raya Bogor kerap kali menjadi jalur alternatif untuk melakukan *jogging*.

4.2 ANALISIS JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN WISATA KOTA BOGOR

4.2.1 Konektivitas

Jalur pedestrian memiliki peran penting dalam menghubungkan suatu objek wisata satu dengan objek wisata lainnya. Konektivitas dapat memberikan kemudahan wisatawan yang ingin melakukan perpindahan. Keberadaan objek wisata di Kota Bogor cukup mengelompok dan letaknya berada di pusat kota. Pada Segmen 1, objek wisata Kebun Raya Bogor, Museum Zoologi, dan Museum Tanah letaknya berdekatan dan terhubung oleh jalur pedestrian. Istana Kepresidenan, Museum Etnobotani, dan Balai Kirti letaknya berdekatan dan terhubung oleh jalur pedestrian. Lapangan Sempur memiliki letak yang paling jauh tetapi masih dapat dijangkau dengan berjalan kaki karena objek wisata pada Segmen 1 seluruhnya terhubung oleh jalur pedestrian. Wisata kuliner pada Segmen 2 terdapat di sepanjang Jalan Suryakencana. Sementara itu pada Segmen 2, terdapat wisata belanja dan objek foto Lawang Suryakencana. Pada Segmen 2, objek wisata yang ada terkoneksi dengan jalur pedestrian. Objek wisata yang ada pada Segmen 1 maupun Segmen 2 seluruhnya terhubung oleh jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang menghubungkan antar objek wisata tentu akan memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan dari tempat satu ke tempat lainnya.



Gambar 2. Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata Pusat Kota Bogor

Berdasarkan hasil analisis yang sudah dilakukan, jalur pedestrian yang dapat menghubungkan objek wisata dengan halte dan juga lahan parkir. Lahan parkir pada Segmen 1 dan Segmen 2 yaitu parkir *on street*. Lahan parkir *on street* pada

Segmen 1 dan Segmen 2 sudah tersebar di setiap ruas jalan. Halte pada Segmen 1 tersebar di setiap ruas jalan tetapi pada Segmen 2 hanya terdapat satu halte. Jalur pedestrian yang berada pada lokasi penelitian terlayani oleh transportasi umum dengan berbagai koridor. Tingkat konektivitas pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor mendapatkan skor 7,4 dari total skor penuh 9.

4.2.2 Daya Tarik

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, jalur pedestrian pada Segmen 1 dan Segmen 2 memiliki daya tarik yang dapat menjadi salah satu motivasi seseorang berjalan kaki. Pada Segmen 1, daya tarik yang diberikan berupa objek untuk berfoto, yaitu Tugu Kujang yang menjadi *icon* Kota Bogor dan juga Lawang Salapan. Selain itu, di Jalan Sempur juga terdapat objek foto dan juga taman. Sementara itu pada Segmen 2, daya tarik yang diberikan untuk pejalan kaki berupa keindahan bangunan lama yang ada di beberapa titik Jalan Suryakencana. Daya tarik pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor mendapatkan skor 2,9 dari total skor penuh 6.



Lawang Salapan dan Tugu Kujang di Jl. Otto Iskandardinata



Taman Ekspresi di Jl. Sempur

Gambar 3. Daya Tarik pada Jalur Pedestrian

4.2.3 Keamanan

Fasilitas penyeberangan tentu sangat diperlukan untuk memberikan rasa aman pengguna jalur pedestrian. Dalam penyediaan fasilitas penyeberangan ini bergantung pada jenis jalan dan juga kecepatan kendaraan yang melintas. Pada Segmen 2, fasilitas penyeberangan tidak ada. Hal ini dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan yang melintasi ruas jalan di Segmen 2 cenderung pelan. Selain itu, lokasi Segmen 2 bergabung dengan pasar. Sementara itu, pada Segmen 1 fasilitas penyeberangan cukup tersebar. Terdapat fasilitas penyeberangan sebidang dan tidak sebidang berupa *underpass*. Hal ini tentu dapat memberikan rasa aman bagi pengguna jalan dalam menyeberangi jalan.



Zebra cross di Jalur Pedestrian

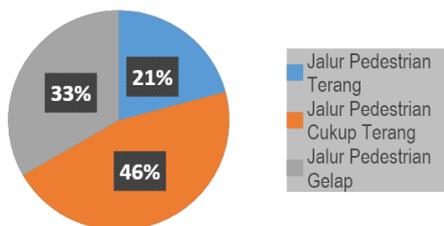


Underpass di Jalur Pedestrian

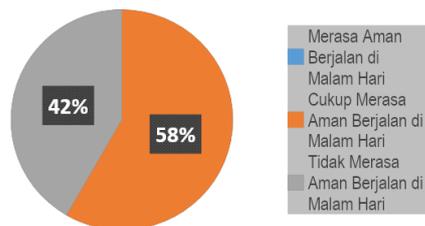
Gambar 4. Fasilitas Penyeberangan

Keamanan perlu diperhatikan tidak hanya pada siang hari tetapi juga pada malam hari. Fasilitas yang diperlukan, yaitu penerangan jalur pedestrian di malam hari. Pada Segmen 1 dan Segmen 2, jalur pedestrian sudah dilengkapi oleh lampu jalan. Namun, pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian berpendapat di beberapa jalur pedestrian masih terasa gelap. Pejalan kaki juga berpendapat berjalan pada jalur pedestrian di malam hari hanya merasa cukup aman dan tidak merasa benar-benar aman.

Persepsi Pengguna Pedestrian Terhadap Penerangan Jalur Pedestrian



Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Rasa Aman Berjalan di Malam Hari



Gambar 5. Persentase Kondisi dan Keamanan Jalur Pedestrian di Malam Hari



Gambar 6. Kondisi Penerangan Jalur Pedestrian di Malam Hari

Dari analisis yang dilakukan, diketahui bahwa pada Segmen 1 dan Segmen 2, seluruh ruas jalan yang ada sudah dilengkapi oleh jalur pedestrian. Segmen 1 dan Segmen 2 memiliki jalur pedestrian yang terpisah dari jalur kendaraan bermotor. Hal tersebut selain dapat memberikan rasa aman bagi pejalan kaki dimana jalur yang terpisah dari jalur kendaraan bermotor tersebut dapat menghindari konflik dengan pengguna kendaraan bermotor.



Gambar 7. Kondisi Jalur Pedestrian yang Terpisah dari Kendaraan Bermotor

Keamanan pada jalur pedestrian juga dilihat dari ketersediaan *barrier* ataupun jalur hijau. Terdapat jalur hijau di jalur pedestrian, seperti pada Jalan Raya Pajajaran, Jalan Otto Iskandardinata, Jalan Ir. H. Juanda, dan Jl. Jalak Harupat yang ada pada Segmen 1. Pada Segmen 2 *barrier* hanya ada pada Jalan Suryakencana. Keamanan pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor mendapatkan skor 6,49 dari total skor penuh 9.



Jalur Hijau pada Jalur Pedestrian



Barrier pada Jalur Pedestrian

Gambar 8. Jalur Hijau dan Barrier pada Kawasan Wisata

4.2.4 Kemudahan

Kemudahan berhubungan dengan informasi yang diberikan berupa penunjuk arah maupun peta wisata yang memudahkan wisatawan dalam mencapai tujuan lokasi. Segmen 1 dan Segmen 2 sangat minim peta wisata. Hanya terdapat peta wisata yang berada di Jalan Sempur dan penunjuk arah berada di Jalan Raya Pajajaran. Letak dari penunjuk arah dan peta wisata kurang efektif. Pada Segmen 2 tidak terdapat peta wisata maupun penunjuk arah. Selain itu, hanya dilengkapi dengan nama jalan yang ada di setiap ruas jalan. Kemudahan pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor mendapatkan skor 1,1 dari total skor penuh 3.



Peta Wisata di Jalur Pedestrian



Penunjuk Arah di Jalur Pedestrian

Gambar 9. Fasilitas Peta Wisata dan Penunjuk Arah

4.2.5 Kenyamanan

Kenyamanan jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor dapat dipengaruhi dari berbagai aspek. Penggunaan fungsi sirkulasi adalah salah satunya. Pada Segmen 1, Jalan Raya Pajajaran, Jalan Sempur, dan Jalan Halimun memiliki fungsi sirkulasi yang jelas tetapi jalur pedestriannya memiliki penghalang berupa pohon yang tumbuh di tengah jalur pedestrian. Sementara itu, ruas jalan lainnya yang ada di Segmen 1 memiliki fungsi sirkulasi yang jelas dan tidak berpenghalang. Pada Segmen 2, hanya Gang Aut yang fungsi sirkulasi pada jalur pedestriannya tidak jelas dan berpenghalang. Selain itu, sebagian besar jalur pedestriannya berpenghalang oleh dagangan para penjual.



Jalur Pedestrian di Jl. Ir. H. Juanda

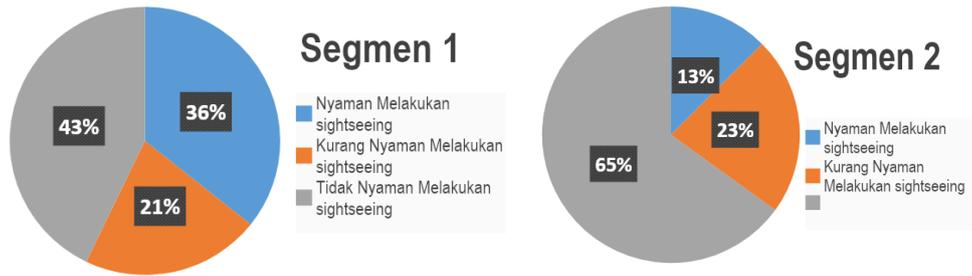


PKL di Jalur Pedestrian Jl. Suryakencana

Gambar 10. Jalur Pedestrian yang Tidak Berpenghalang dan Berpenghalang

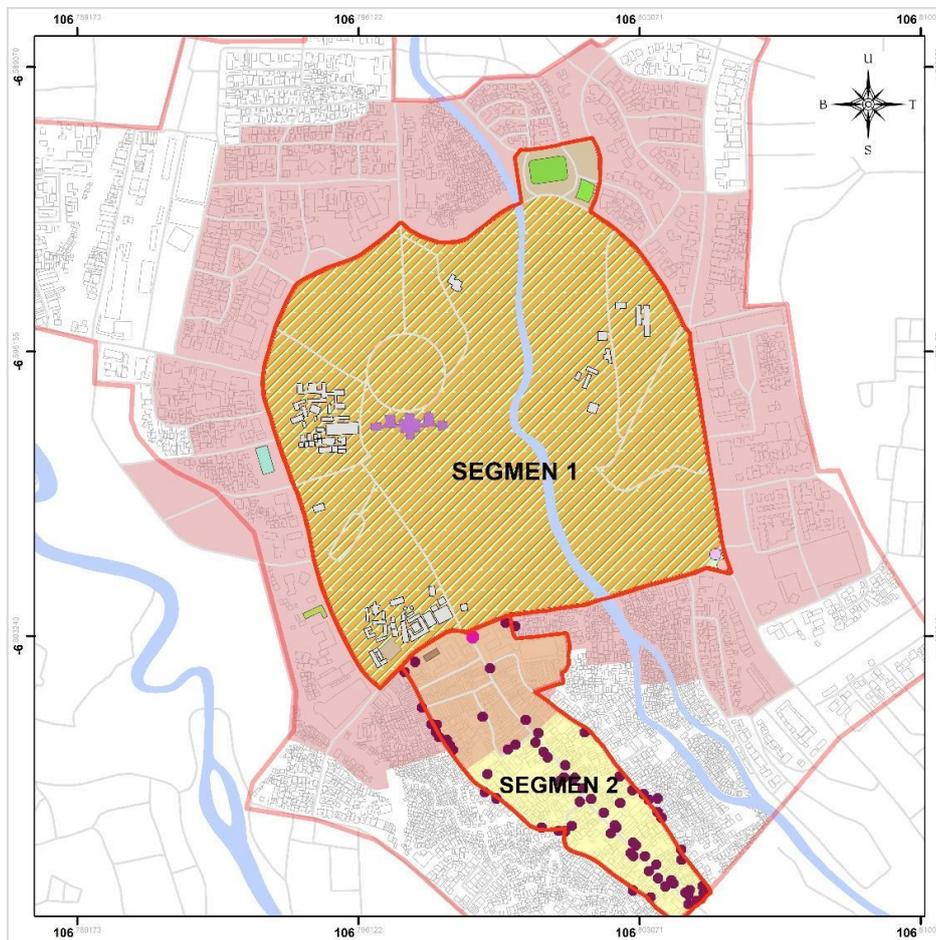
Kenyamanan dalam berbagai cuaca dapat dirasakan oleh pengguna jalur pedestrian saat terik matahari dan saat hujan. Hal ini berhubungan dengan peneduh yang ada. Pada Segmen 1, sebagian besar peneduh berupa pepohonan dan pada Segmen 2, berupa atap toko bangunan. Sebanyak 29% pejalan kaki yang berjalan pada Segmen 1 merasa tidak nyaman saat berjalan di terik matahari maupun hujan. Sementara itu, sebanyak 68% pejalan kaki merasa tidak nyaman berjalan saat terik matahari maupun hujan di jalur pedestrian. Peneduh berupa *shelter* hanya terdapat di Jalan Ir. H. Juanda.

Kenyamanan dalam melakukan *sightseeing* juga diperlukan sehingga keindahan yang ada dapat menjadi salah satu motivasi seseorang ingin berjalan kaki. Pada Segmen 1, sebanyak 43% yang berjalan kaki tidak merasa nyaman dalam melakukan *sightseeing*, sedangkan pada Segmen 2, sebanyak 65% tidak merasa nyaman dalam melakukan *sightseeing*. Pada Segmen 2, ketidaknyamanan dipengaruhi lokasi, yaitu dekat dengan pasar.



Gambar 11. Persentase Kenyamanan Wisatawan dalam Menikmati Keindahan

Jarak tempuh halte menuju objek wisata yang ingin dituju merupakan salah satu kenyamanan yang bisa diberikan. Standar penyediaan halte radius yang dapat dicapai yaitu maksimal 300 meter. Hal ini berkaitan dengan rata-rata kemampuan orang berjalan kaki. Pada Segmen 1, halte tersebar di setiap ruas jalan dan masih dalam radius kurang dari 300 meter. Sementara itu pada Segmen 2, hanya terdapat satu halte dan berada di Jalan Suryakencana. Sebagian Jalan Suryakencana tidak termasuk dalam radius 300 meter. Namun, masih banyak angkutan kota di Jalan Suryakencana tidak berhenti pada halte sehingga pejalan kaki masih dapat mengakses transportasi umum dengan mudah. Radius halte dapat dilihat pada Gambar 12 berupa peta jangkauan halte sejauh 300 meter.



Gambar 12. Peta Jarak Radius Halte pada Jalur Pedestrian



Halte di Jalur Pedestrian Jl. Ir. H. Juanda



Halte di Jalur Pedestrian di Jl. Suryakencana

Gambar 13. Halte pada Jalur Pedestrian

Penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas, berupa *ramp* ataupun *guiding block* sangat dibutuhkan untuk dapat memberikan rasa nyaman bagi penyandang disabilitas. Pada Segmen 1 maupun Segmen 2 sudah tersedia *guiding block* dan *ramp* kecuali pada Jalan Halimun dan Gang Aut. Pada jalur pedestrian Segmen 1 dan Segmen 2 sudah tersebar fasilitas tempat sampah kecuali pada Jalan Salak, Jalan Halimun, dan Gang Aut. Ketersediaan tempat sampah pada Segmen 2 tidak terlalu efektif. Hal ini dikarenakan jalur pedestrian masih belum bebas dari sampah. Sementara itu, pada Segmen 1, jalur pedestrian yang ada sudah bebas dari sampah. Selain persebaran tempat sampah, jalur pedestrian juga sudah dilengkapi dengan tempat duduk. Namun, pada Segmen 2 beberapa tempat duduk beralih fungsi sebagai tempat berdagang. Hal ini tentu dapat mengurangi rasa nyaman bagi pejalan kaki. Kenyamanan pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor mendapatkan skor 5,9 dari total skor penuh 9.



Guiding Block di Jl. Jalak Harupat



Tidak adanya Guiding Block di Jalur Pedestrian Gg. Aut



Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jl. Otto Iskandardinata



Fasilitas Tempat Duduk di Jl. Roda

Gambar 14. Kenyamanan pada Kawasan Wisata

4.3 ANALISIS TINGKAT WALKABILITY JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN WISATA PUSAT KOTA BOGOR

Analisis tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor dinilai dari bobot sub variabel yang diberikan. Setiap sub variabel memiliki bobot yang berbeda. Variabel konektivitas, keamanan, dan kenyamanan memiliki bobot 3, daya tarik memiliki bobot 2, dan kemudahan memiliki bobot 1. Hasil analisis skoring pembobotan dari tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 5. Hasil Analisis Skoring Tingkat *Walkability* pada Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata Pusat Kota Bogor

| Variabel | Bobot | Subvariabel | Bobot Subvariabel | Skor Segmen 1 | Total Skor Segmen 1 | Skor Segmen 2 | Total Skor Segmen 2 | Rata-rata |
|-------------------|-------|---|-------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|--------------|
| Konektivitas | 3 | Antar objek wisata terkoneksi jalur pedestrian | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | | Jalur pedestrian yang saling terkoneksi | 1 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,2 | 2,3 |
| | | Pelayanan moda transportasi umum | 1 | 2,8 | 2,8 | 1,4 | 1,4 | 2,1 |
| Daya Tarik | 2 | Daya tarik pada jalur pedestrian | 2 | 1,5 | 3 | 1,4 | 2,8 | 2,9 |
| | | Fasilitas penyeberangan | 0,75 | 2 | 1,5 | 1 | 0,75 | 1,125 |
| Keamanan | 3 | Penerangan pada jalur pedestrian di malam hari | 0,75 | 2,7 | 2,025 | 2,4 | 1,8 | 1,913 |
| | | Jalur pedestrian terpisah dari kendaraan bermotor | 0,75 | 3 | 2,25 | 3 | 2,25 | 2,25 |
| | | <i>Barrier</i> atau jalur hijau | 0,75 | 1,8 | 1,35 | 1,4 | 1,05 | 1,2 |
| Kemudahan | 1 | Informasi memuat lokasi objek wisata | 1 | 1,2 | 1,2 | 1 | 1 | 1,1 |
| | | Fungsi sirkulasi | 0,375 | 2,5 | 0,93 | 1,8 | 0,675 | 0,803 |
| | | Kenyamanan dalam berbagai cuaca | 0,375 | 1,8 | 0,675 | 1,48 | 0,555 | 0,555 |
| Kenyamanan | 3 | Kenyamanan dalam menikmati keindahan | 0,375 | 1,9 | 0,71 | 1,48 | 0,555 | 0,618 |
| | | Jarak tempuh halte ke objek wisata | 0,375 | 3 | 1,125 | 3 | 1,125 | 1,125 |
| | | Fasilitas penyandang disabilitas | 0,375 | 2,1 | 0,78 | 1,8 | 0,675 | 0,728 |
| | | Fasilitas tempat sampah | 0,375 | 2,4 | 0,9 | 1,8 | 0,675 | 0,788 |
| | | Fasilitas peneduh/ <i>shelter</i> | 0,375 | 1,7 | 0,63 | 1,42 | 0,533 | 0,578 |
| | | Fasilitas tempat duduk | 0,375 | 2,4 | 0,9 | 1,4 | 0,525 | 0,713 |
| TOTAL SKOR | | | | | | | | 23,79 |

Berdasarkan hasil analisis skoring yang terdapat pada Tabel 3, dapat diketahui perolehan total skor tentang tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor yaitu 23,79 dari skor penuh 36 atau hanya sebesar 40%. Dalam klasifikasi kategori tingkat *walkability* hasilnya terdapat pada interval 20-27 artinya tingkat *walkability* pada jalur pedestrian di kawasan wisata pusat Kota Bogor cukup baik. Dari hasil penelitian yang dilakukan kelima variabel yang telah ditentukan saling memengaruhi. Kenyamanan pada kawasan wisata pusat Kota Bogor tentu harus diperhatikan dalam pengembangannya, karena aspek kenyamanan merupakan aspek yang penting untuk melihat tingkat *walkability*. Aspek konektivitas dan keamanan memiliki bobot sama penting dengan kenyamanan hal ini untuk memberikan rasa aman bagi pengguna jalur pedestrian.

5. KESIMPULAN

Jalur pedestrian yang “walkable” di kawasan wisata pusat Kota Bogor dapat dilihat dari aspek konektivitas, keamanan, kenyamanan, daya tarik, dan kemudahan. Beberapa ruas jalan di pusat Kota Bogor tidak dilengkapi fasilitas pendukung untuk menciptakan keamanan, diantaranya berupa fasilitas penyeberangan terdapat pada ruas Jalan Suryakencana sebagai pusat wisata kuliner dan berbelanja. Hal ini berkaitan dengan kecepatan kendaraan yang melintas dengan rata-rata kecepatannya kurang dari 40 km/jam. Selain itu, lokasi ruas Jalan Suryakencana berdekatan dengan pasar sehingga keadaan pada pagi hingga siang hari cukup ramai. Meski begitu, wisata kuliner dan belanja pada ruas Jalan Suryakencana ini tetap selalu ramai dikunjungi setiap harinya karena banyak sekali kuliner legendaris dan khas kuliner Bogor yang ada di Jalan Suryakencana. Untuk dapat mengoptimalkan potensi wisata yang dimiliki oleh kawasan wisata pusat Kota Bogor, jalur pedestrian sebagai salah satu prasarana transportasi yang mudah di akses bagi pejalan kaki di kawasan wisata pusat Kota Bogor ini perlu diperhatikan. Perlu adanya peningkatan kualitas maupun kuantitas pada jalur pedestrian agar mencapai tingkat *walkability* yang maksimal pada setiap aspeknya.

Penelitian ini memiliki beberapa rekomendasi untuk pemerintah kota dan bagi penelitian selanjutnya. Dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki di kawasan wisata perlu rencana yang baik dan pengembangannya tidak lepas dari karakter dan kebutuhan wisatawan, sehingga dapat mencukupi kebutuhan wisatawan. Pemerintah Kota Bogor perlu meningkatkan aspek kenyamanan pada jalur pedestrian, terutama pada jalur pedestrian yang berada di Jalan Suryakencana, Jalan Roda, Jalan Kp. Cincau, Jalan Lawang Saketeng dan Gang Aut. Perlu adanya pengaturan mengenai kebijakan penggunaan jalur pedestrian sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini bertujuan untuk menciptakan jalur pedestrian yang lebih terorganisir sehingga wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata lebih nyaman. Selain itu, Pemerintah Kota Bogor perlu memberikan fasilitas pendukung untuk jalur pedestrian secara kualitas maupun kuantitas terutama dalam memberikan informasi seperti pengadaan peta wisata yang ditempatkan pada tempat yang terlihat pejalan kaki dan penunjuk arah menuju objek wisata. Rekomendasi bagi penelitian selanjutnya adalah penelitian tentang komparasi kawasan wisata pusat Kota Bogor dengan kawasan wisata lainnya untuk melihat tingkat *walkability*.

DAFTAR PUSTAKA

- Agradiana, P. (2020). Tingkat Preferensi Pedestrian dan Walkability Koridor Jalan di Kota Tua Jakarta. *MARKA (Media Arsitektur dan Kota) : Jurnal Ilmiah Penelitian*, 3(2), 68–82. <https://doi.org/10.33510/marka.2020.3.2.68-82>
- Arifin, M., Rasyid, A. R., & Osman, W. W. (2020). Walkability Index of Real Estate Housing in Makassar. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 419(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/419/1/012107>
- Boivin, M., & Tanguay, G. A. (2019). Analysis of the Determinants of Urban Tourism Attractiveness: The Case of Québec City and Bordeaux. *Journal of Destination Marketing and Management*, 11(October 2018), 67–79. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.11.002>
- Bunai, R. (2019). Puncak Hari Jadi Bogor ke-537 Dimeriahkan Ribuan Peserta Pawai Seni Budaya. Diakses dari: <https://bogoronline.com/2019/06/puncak-hari-jadi-bogor-ke-537-dimeriahkan-ribuan-peserta-pawai-seni-budaya/>
- Hadi, R. F. A., & Indrajati, P. N. (2015). Walkability dan Faktor-Faktor yang Memengaruhi Mahasiswa untuk Berjalan Kaki pada Pusat Pendidikan Tinggi Jawa Barat di Jatinangor. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota A SPPK*, 4(2), 449–458.
- Inskeep, E. (1993). Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach. *Journal of Travel Research*, 31(4), 70–71. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/004728759303100459>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda). *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5(1), 21–29. Diakses dari: http://eprints.undip.ac.id/18474/1/4_danoe_ielemen_lanskap_pandanaran.pdf
- Jacobs, A. B. (1995). *Great Street*. Massachusetts: The Massachusetts institute of Technology Press.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2011). Program Pengembangan Kota Hijau. Jakarta: Direktorat Jenderal Penataan Ruang Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kiswari, M. D. N., & Susanti, B. T. (2014). Kajian Kinerja Fasilitas Pedestrian pada Area Pasar Semawis. *Simposium Nasional RAPI XIII-2014 FT UMS*, A-52-A-65. Diakses dari: [https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/5400/7.Maria Damiana Nestri Kiswari.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/5400/7.Maria%20Damiana%20Nestri%20Kiswari.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Marpaung, B., & Yola, L. (2022). Walkability Study on Pedestrian Path in the Rawamangun Velodrome Area, East Jakarta. *Lecture Notes in Civil Engineering*, 243.
- Mustika, H., & Sunaryo, B. (2016). *Peran Serta Stakeholder dalam Membentuk City Branding Solo The Spirit Of Java di Koridor Jalan Slamet Riyadi - Surakarta*.
- Muta'ali, L. (2015). *Teknik Analisis Regional untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang, dan Lingkungan* (1st ed.). Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPF) Universitas Gajah Mada.
- New Zealand Transport Agency. (2009). Pedestrian Planning and Design Guide. In *New Zealand Government*. Diakses dari: <http://www.nzta.govt.nz/resources/pedestrian-planning-guide/docs/pedestrian-planning-guide.pdf>

- Pemerintah Daerah Kota Bogor. (2019). *Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 14 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Bogor Tahun 2019-2024*.
- Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*. Indonesia: Sekretariat Negara RI.
- Pemerintah Indonesia. (2011). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010-2025*.
- Pemerintah Kota Bogor. (2011). *Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor Tahun 2011-2031*. Kota Bogor: Pemerintah Daerah Kota Bogor.
- Purwanto, E., & Manullang, O. R. (2018). Evaluasi Trotoar Sebagai Feeder Non Motorized untuk Mendukung Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 14(1), 17. <https://doi.org/10.14710/pwk.v14i1.17336>
- Riduwan, & Kuncoro, E. A. (2007). *Cara Menggunakan dan Memakai Analisis Jalur (Path Analysis)*. Bandung: Alfabeta.
- Safitri, R., & Amelia, R. (2019). Walkability Index in Commercial Area of Pangkalpinang City. *Jurnal Infrastruktur*, 5(2), 79–83. <https://doi.org/10.35814/infrastruktur.v5i2.1009>
- Salean, S. T., & Sinaga, A. J. (2020). Analisis Koridor Pejalan Kaki di Jalan KH Mas Mansyur (Dari Stasiun Karet Sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat Berdasarkan Persepsi Pengguna. *Jurnal Ilmiah Plano Krisna*, 15(1), 63–78.
- Saputri, S. N., Kusumastuti, & Soedwihajono. (2018). Kesiapan Atraksi dalam Pengembangan Pariwisata Budaya di Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta. *Region*, 13(2), 169–181.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development-Asce*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1061/%28ASCE%290733-9488%282005%29131%3A4%28246%29>
- Speck, J. (2012). Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. *North Point Press*, 312. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.274>
- Stange, J., Brown, D., Hilbruner, R., & Hawkins, D. E. (2015). *GSTA Global Sustainable Tourism Alliance Tourism Destination Management Achieving Sustainable and Competitive Results*.
- Suwantoro, G. (2004). *Dasar-Dasar Pariwisata* (2nd ed.). Yogyakarta: Dan Saya.
- Tanan, N. (2011). Fasilitas Pejalan Kaki. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Triantoro, H., Yudono, A., & Akil, A. (2018). Kajian Tingkat Walkability pada Jalur Pedestrian di Ruas Jalan Utama Pusat Kota Makassar Studi Kasus: Makassar: Jln. Penghibur, Jln. Ujung Pandang, Jln. Riburane, dan Jln. Ahmad Yani. *Universitas Hasanuddin*.
- Victoria Transport Policy Institute, (VTPi). (2014). Evaluating Non-Motorized Transport-Techniques for Measuring Walking and Cycling Activity and Conditions. Diakses dari: TDM Encyclopedia website: http://www.vtpi.org/tm/tm63.htm#_Toc272910906
- Yoeti, O. A. (2008). *Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata*. Jakarta: Pradnya Paramita.