

## Walkable City: Ketersediaan dan Kualitas Jalur Pejalan Kaki Di daerah Perkotaan

Ni Komang Indra Mahayani <sup>a, 1\*</sup>, I Nyoman Warnata <sup>b, 2</sup>

<sup>a&b</sup> Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Dan Perencanaan Universitas Warmadewa

Jl. Terompong No. 24, Sumerta Kelod, Kec. Denpasar Timur (80239)

<sup>1</sup> indramahayani5@gmail.com\*

Informasi artikel	ABSTRAK
Sejarah artikel: Diterima Revisi Dipublikasikan	Perluasan area perkotaan menunjukkan gejala urban sprawl semakin tidak terkendali yang mengakibatkan penurunan kualitas lingkungan dan ketergantungan terhadap kendaraan bermotor yang semakin tinggi. Hal ini sering ditemukan daerah perkotaan dengan penyalahgunaan fungsi fasilitas pejalan kaki sehingga akses yang sulit dan tidak terkoneksi dengan baik. Fenomena tersebut membuat pejalan kaki urung untuk memiliki tujuan dalam berjalan. Sebagai upaya dalam mengendalikan mobilisasi dengan berjalan kaki merupakan solusi dari konsep compact city. Mempunyai aksesibilitas bagi pejalan kaki dapat meningkatkan daya tarik kota yang menyediakan fasilitas bagi warganya untuk beraktifitas. Tujuan penelitian ini mengidentifikasi kualitas dan ketersediaan jalur pejalan kaki yang diinginkan oleh penggunanya. Menggunakan metode kuantitatif dengan menyebarkan kuisioner secara acak, teknik analisa data deskriptif kuantitatif yang memberikan penjelasan ketersediaan kualitas jalur pejalan kaki di kota Denpasar. Hasil penelitian ini Jalur pejalan kaki di empat Kecamatan Kota Denpasar yang diinginkan oleh penggunanya mempunyai kriteria Kepadatan lalu lintas sedang. Ukuran jalan sedang, dan ukuran pedestrian lebar. Ketersediaan kualitas jalur pejalan kaki merupakan salah satu pembangunan kota kompak sehingga bisa mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan menyediakan fasilitas jalur pejalan kaki yang efisien.
<b>Kata kunci:</b> Compact City Urban Sprawl Walkable City	
	<b>ABSTRACT</b>

### Keywords:

Compact City  
Urban Sprawl  
Walkable City

The expansion of urban areas shows symptoms of increasingly uncontrolled urban sprawl which results in a decrease in environmental quality and an increasing dependence on motorized vehicles. This is often found in urban areas with the misuse of the function of pedestrian facilities so that access is difficult and not properly connected. This phenomenon makes pedestrians fail to have a purpose in walking. As an effort to control mobility on foot, it is a solution to the compact city concept. Having accessibility for pedestrians can increase the attractiveness of a city that provides facilities for its citizens to do activities. The purpose of this study is to identify the quality and availability of pedestrian paths desired by users. Using a quantitative method by randomly distributing questionnaires, a quantitative descriptive data analysis technique that provides an explanation of the availability of quality pedestrian paths in the city of Denpasar. The results of this study indicate that the pedestrian paths in the four sub-districts of Denpasar City that are wanted by their users have the criteria of medium traffic density, medium road size, and wide pedestrian size. The availability of quality pedestrian paths is one of the developments of compact cities so that they can reduce dependence on private vehicles and provide efficient pedestrian facilities.

Copyright © 2024 Universitas Widya Mataram Yogyakarta. All Right Reserved

## Pendahuluan

Urbanisasi sangat penting di era globalisasi karena setiap tahunnya semakin banyak masyarakat yang tinggal di wilayah-wilayah perkotaan. Urbanisasi menyebabkan populasi perkotaan meningkat dan wilayah perkotaan semakin luas sehingga perluasan wilayah perkotaan sangat erat kaitannya dengan *urban sprawl*. *Urban sprawl* terjadi karena perubahan kebutuhan ruang, kemampuan sistem transportasi, pembangunan perumahan dan keberadaan infrastruktur. Sebuah Kawasan perumahan yang

tersebar tidak teratur dan tidak terintegrasi satu sama lain di daerah pinggiran memunculkan ruang-ruang kosong

baik antarakawasan perumahan maupun antara Kawasan dan perumahan dan pusat kota (Slaev, Aleksandar and Nikiforov 2013). Hal tersebut menyebabkan tidak efisien penyediaan infrastruktur karena mahalnya biaya pengadaan yang tidak sebanding dengan jumlah penggunaannya (Arifin, Surya and Salim 2020). Oleh karena itu, *urban sprawl* merupakan sebagai proses pertumbuhan wilayah pinggiran secara divergen dari inti kota, yaitu pertumbuhan kota yang tidak kompak sehingga menyebabkan sarana dan prasarana kota menjadi tidak efisien.

Kota kompak merupakan bentuk manajemen pertumbuhan kota yang berfokus pada penggunaan lahan dan aktivitas di pusat kota. Menarik aktivitas dan penggunaan lahan lain lebih dekat ke pusat kota sehingga menciptakan ruang atau kawasan yang padat. Hal ini menyebabkan efisiensi penggunaan ruang di daerah perkotaan (Horn 2015). *Compact city* juga dipandang sebagai solusi untuk mencapai lingkungan yang berkelanjutan atau *sustainable* dengan menitikberatkan pada tiga aspek, yaitu bentuk kota yang terpusat, sistem transportasi yang efisien, dan kualitas hidup. Bentuk perkotaan yang mewujudkan konsep kota kompak adalah bentuk perkotaan yang terkonsentrasi, yang dari segi tata guna lahan dan kepadatan bangunan akan menghasilkan hunian kompak dengan kepadatan tinggi atau *high-density compact housing*. Pendukung penerapan kota kompak dari aspek tersebut adalah sistem transportasi yang efisien dan kualitas hidup (Jenks , Burton and Williams K 1996). Sebuah kota tumbuh dan berkembang pesat karena ekonominya. Percepatan pembangunan ekonomi menyebabkan penurunan kualitas lingkungan yang mengarah pada fenomena *urban sprawl* yang dimana Kota- kota tumbuh tanpa perencanaan yang baik. Karena perluasan wilayah perkotaan, konsumsi lahan tumbuh pesat (Desiyana 2017). Selain itu, ada banyak tantangan, termasuk migrasi penduduk lokal dan antar negara, yang mempengaruhi urbanisasi. Urbanisasi yang tidak terencana mengalami dua kemungkinan: urbanisasi tanpa pertumbuhan dan urbanisasi tanpa kendali. Urbanisasi tanpa pertumbuhan berarti pelayanan perkotaan tidak efisien, sehingga pendapatan dibelanjakan untuk biaya hidup berupa pelayanan dasar yang mahal. Urbanisasi yang tidak terkendali seringkali disebabkan oleh kurangnya kapasitas perencanaan (kemacetan, sungai penuh sampah, limbah, kualitas udara yang buruk), perluasan ruang kota yang meningkatkan biaya infrastruktur, atau aturan bangunan yang membatasi peningkatan kepadatan penduduk.

Urban sprawl akibat urbanisasi yang tidak terkendali perlu dicegah untuk mengatasi emisi karbon di perkotaan. Salah satu komponen utama dalam menciptakan kota yang kompak dan mencegah urban sprawl adalah kota yang dapat dilalui dengan berjalan kaki (*Walkable City*). *Walkable* dan kinerja suatu lokasi dalam mendukung aktivitas pejalan kaki menjadi fokus penting dalam upaya pengembangan kualitas lingkungan (Hall, Ram and Shoal 2017). Kota yang *walkable* memiliki ciri atau kriteria untuk mampu terkoneksi terhadap ruang berjalan, mampu terhubung dengan sarana dan prasarana transportasi umum, aman dari segala kejahatan lalu lintas maupun kejahatan sosial (Southworth 2005). Kota yang ramah pejalan kaki mempunyai konteks jalan yang mementingkan pejalan kaki dari pada kendaraan bermotor.

**Tabel 1:** Pertambahan Penduduk Kota Denpasar 3 Tahun Terakhir

Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Denpasar Tiga tahun Terakhir		
	2018	2019	2020
Denpasar Selatan	299.050.00	305.380.00	311.590.00
Denpasar Timur	157.890.00	160.150.00	162.220.00
Denpasar Barat	269.030.00	273.640.00	278.020.00
Denpasar Utara	204.630.00	207.930.00	211.070.00
Total Kota Denpasar	930.600.00	947.100.00	926.900.00

Sumber: Badan Pusat Statistika (BPS) Provinsi Bali

Menurut tabel diatas Denpasar mengalami ledakan penduduk yang besar dan extensifikasi wilayah. Meningkatnya pertumbuhan penduduk setiap tahunnya memberikan dampak negative bagi kota Denpasar dalam aspek kehidupan dan pembangunan. Terlihat pada tabel 1. Jumlah penduduk tahun 2020 akan mencapai 1 juta penduduk, dengan penambahan pertumbuhan penduduk banyaknya permasalahan muncul terutama berkaitan dengan tata ruang, peningkatan alih fungsi lahan dan aksi kejahatan. Wilayah kota Denpasar ini merupakan kota yang paling terkecil dibandingkan kota yang ada di bali. Kota semakin besar dengan kualitas hidup yang tidak efisien. Ketidak efesiensi suatu kota menyebabkan tingkat produktifitas menurun dengan adanya aglomerasi ekonomi dan produktifitas kualitas hidup. Kota yang compact akan memiliki efek aglomerasi yang kuat dengan tersedianya beragam keterampilan kerja.

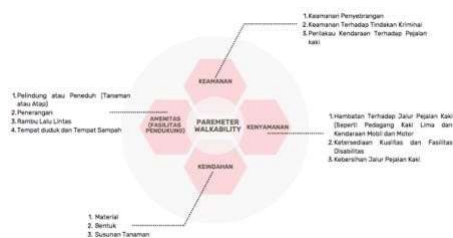
Denpasar merupakan salah satu kota di Indonesia yang telah mengalami diferensiasi akibat banyaknya penduduk menyebabkan kendaraan berlalu-lintas yang tidak terkendali. Berkurangnya tata guna lahan dengan akses yang sulit dan tidak terkoneksi membuat pejalan kaki urung untuk memiliki tujuan dalam berjalan. Selain itu banyaknya kondisi fasilitas pejalan kaki yang kurang memadai. Keamanan pejalan kaki di perkotaan mulai diabaikan demi kendaraan bermotor. Dari segi fasilitas pejalan kaki, aktivitas pejalan kaki yang merupakan pengguna utama belum terakomodir secara memadai. Fenomena yang sering ditemukan adalah penyalahgunaan fungsi fasilitas pejalan kaki. Berdasarkan permasalahan dan kriteria *walkable*, kota Denpasar masih belum dapat dikatakan kota yang ramah terhadap pejalan kaki. Salah satu cara yang paling cepat untuk menyelesaikan permasalahan tersebut adalah memiliki aksesibilitas bagi para pejalan kaki hal tersebut dapat meningkatkan daya Tarik suatu kota yang menyediakan fasilitas bagi warganya untuk beraktifitas. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kualitas dan ketersediaan jalur pejalan kaki yang diinginkan oleh penggunanya.

## Metode

Langkah-langkah atau metode penelitian untuk mendapatkan sebuah data digunakan secara ilmiah sehingga menghasilkan tujuan yang akan dicapai. Metode penelitian menggunakan kuantitatif deskriptif. Metode kuantitatif merupakan metoda dengan data yang diperoleh oleh sampel populasi penelitian, dianalisa sesuai dengan metode deskriptif kemudian diinterpretasikan. Penelitian ini menggunakan 3 kriteria dalam menganalisis ketersediaan dan kualitas jalur pejalan kaki.



Gambar 1. Kriteria yang akan digunakan untuk ketersediaan kualitas pejalan kaki



Gambar 2. Parameter Walkability

Terdapat dua (2) sumber data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder.

#### Data primer

Data awal yang dicari dengan cara observasi dan mencari gambar-gambar di lapangan kemudian gambar tersebut dibuatkan kuisioner sesuai dengan kriteria dan parameter walkability.

#### Data Sekunder

Data ini diambil dan digunakan untuk mendukung hasil dari Analisa data primer yang dilihat dari literatur buku maupun jurnal yang berkaitan dengan penelitian.

Teknik Analisa data menggunakan kuisioner dengan metode cluster random sampling yang dilakukan secara acak dengan 100 responden. Menggunakan metode likert yang merupakan penelitian dengan mengolah data kuisioner dengan memberikan skala jawaban memiliki lima opsi yaitu:

5 = Sangat Baik

4 = Baik

3 = Cukup

2 = Kurang

1 = Buruk

Metode kuisioner akan dibagi menjadi 4 wilayah yaitu Denpasar Utara, Denpasar Timur, Denpasar Selatan, dan Denpasar Barat. Kelompok usia pejalan kaki yang paling dominan adalah usia remaja hingga dewasa yaitu pada usia 15-42 tahun. Sebagian besar responden menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi baik motor maupun mobil.

### Hasil dan pembahasan

Pertumbuhan kota akan bertambah seiring dengan perkembangan ekonomi yang bisa menyebabkan terjadinya penurunan kualitas lingkungan. Urban sprawl terjadi karena lahan yang ada di kota tinggi sehingga banyak yang mencari daerah pinggiran sehingga pembangunan yang tidak terencana terjadi dan tidak terstruktur. Pertumbuhan kota dianggap buruk dan tidak berkelanjutan. Jumlah penduduk di negara berkembang tahun 2050 diperkirakan akan mencapai angka lebih dari dua kali jumlah penduduk pada tahun 2020. Konsep *Compact city* merupakan cara untuk mencegah terjadinya *urban sprawl* dengan menitikberatkan terhadap manajemen perkotaan yang padat dan penggunaan lahan campuran, serta dilengkapi fasilitas sistem transportasi umum yang baik demi mencapai kesejahteraan sosial dan keberlanjutan kehidupan kota (Jacobs 1961).

Tabel 2. Perbandingan antara Urban Sprawl dan Compact City

ASPEK	URBAN SPRAWL	COMPACT CITY
Kepadatan	Kepadatan Rendah	Kepadatan Tinggi
Pola pertumbuhan	Pola pertumbuhan pembangunan pada wilayah di sekitar perkotaan, ruang, ruang hijau dan melebar	Pola pertumbuhan pembangunan terjadi pada ruang-ruang sisa/antara, serta bersifat kompak
Guna Lahan	Tata guna lahan bersifat homogen dan terpisah-pisah	Tata guna lahan bersifat campuran (mixed) dan menyatu
Skala	Cenderung memiliki skala yang besar tetapi kurang detail dan makna yang berbeda-beda bagi pengendara mobil	Memiliki skala manusia yang kaya dengan detail dan makna yang berbeda bagi para pejalan kaki
Layanan Komunitas	Pusat perbelanjaan, berjalan jauh, sukar ditemukan, perjalanan menggunakan mobil	Jalan utama, berjalan kaki, fasilitas mudah ditemukan
Tipe Komunitas	Memiliki perbedaan yang rendah, hubungan yang lemah antar anggota, kehilangan ciri komunitasnya	Perbedaan yang relative tinggi dan memiliki hubungan yang erat, karakter komunitas yang tetap dipelihara
Transportasi	Cenderung menggunakan transportasi kendaraan pribadi, tidak adanya penghargaan pada	Lebih memanfaatkan transportasi multisarana, menghargai para pejalan kaki,

	pejalan kaki, pengguna sepeda dan transit publik	penggunaan sepeda dan transit publik
Desain Jalan	Jalan dibuat dan didesain untuk memaksimalkan jumlah kendaraan serta memaksimalkan kecepatan kendaraan	Jalan dibuat dan didesain untuk berbagai macam kegiatan
Desain Bangunan	Letak bangunan ditarik jauh ke belakang pada tapak, desain bangunan memiliki tipe rumah tunggal dan berpencar	Letak bangunan ditarik mahu dekat dengan jalan, desain bangunan memiliki tipe rumah yang beragam
Ruang Publik	Ruang public menggambarkan perwujudan kepentingan pribadi	Ruang public menggambarkan perwujudan kepentingan publik
Biaya bangunan	Biaya pembangunan dan layanan public tinggi	Biaya pembangunan dan layanan public relatif rendah
Proses Perencanaan	Proses Tidak terencana serta kebijakan peraturan yang lemah	Proses direncanakan dengan baik dan maksimal.

Sumber: (Williams, K, Burton, E and Jenks, M 2004)

Perbandingan aspek terlihat pada table 3 untuk mencegah terjadinya *urban sprawl* dan menciptakan suatu kota yang kompak perlu dilakukan dengan aksesibilitas berjalan kaki. Penelitian ini akan memberikan gambaran terhadap kualitas dan ketersediaan penyediaan fasilitas pejalan kaki yang diinginkan pengguna Kota Denpasar.

### Kota Denpasar

Kota Denpasar merupakan pusat pemerintahan yang ada di Bali. Bentuk fisik perkotaan yang terjadi sekarang menyebar di seluruh kota Denpasar. Penyebarannya tidak hanya mengarah ke arah dalam atau pusat kota, tetapi lebih cepat dan massif ke bagian luar atau wilayah pinggiran.







Gambar 3. Peta Kota Denpasar  
Sumber: (Alamy n.d.)

Gambar 3 menjelaskan Kota Denpasar dibagi menjadi 4 kecamatan, yaitu Kecamatan Denpasar Utara, Kecamatan Denpasar Timur, Kecamatan Denpasar Selatan dan Kecamatan Denpasar Barat. Masing-masing kecamatan akan diambil empat foto dengan kondisi jalan yang berbeda. Berikut akan dijelaskan secara detail;

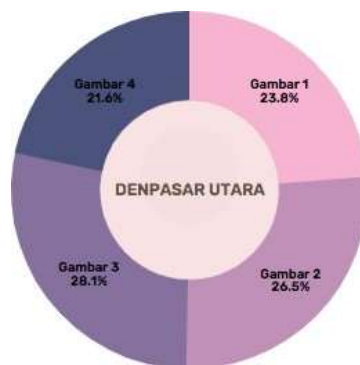
## Denpasar Utara

Terdapat 4 gambar yang akan dianalisis sesuai dengan gambar 1. Terlihat pada gambar kriteria yang terdapat pada Denpasar utara gambar 1 kepadatan lalu lintas sedang, dengan ukuran jalan yang lebar dan ukuran pedestrian sedang. Gambar 2 kepadatan lalu lintas sedang, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestriannya sempit. Gambar 3 dengan kriteria kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan lebar dan ukuran pedestrian sedang. Gambar 4 kepadatan lalu lintas sepi, ukuran jalan lebar dan ukuran pedestrian sempit.

**Gambar 4.** Analisis Daerah Denpasar Utara Sesuai Kriteria

No	Gambar	Kepadatan Lalu Lintas			Ukuran Jalan			Ukuran Pedestrian		
		Ramai	Sedang	Sepi	Lebar	Sedang	Sempit	Lebar	Sedang	Sempit
1			✓		✓			✓		
2			✓		✓				✓	
3		✓			✓			✓		
4				✓	✓				✓	

Sumber: Analisis Pribadi (2022)



**Gambar 5.** Hasil Diagram Denpasar Utara

Sumber: Analisis Pribadi (2022)

Daerah Denpasar Utara, terdapat diagram yang pengguna inginkan untuk gambar 3 dengan prosentase 28.1% yang ramah pejalan kaki dengan kriteria kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan lebar dan ukuran pedestrian sedang.

## Denpasar Timur

Terlihat pada gambar kriteria yang terdapat di Kecamatan Denpasar Timur, gambar 1 kepadatan lalu lintas Ramai, dengan ukuran jalan yang lebar dan ukuran pedestrian lebar. Gambar 2 kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan lebar dan ukuran pedestriannya sedang. Gambar 3 dengan kriteria kepadatan

lalu lintas ramai, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestrian lebar. Gambar 4 kepadatan lalu lintas sedang, ukuran jalan lebar dan ukuran pedestrian sedang.

No	Gambar	Kepadatan Lalu Lintas			Ukuran Jalan			Ukuran Pedestrian		
		Ramai	Sedang	Sepi	Lebar	Sedang	Sempit	Lebar	Sedang	Sempit
1		✓			✓			✓		
2		✓			✓				✓	
3		✓				✓		✓		
4			✓		✓				✓	

**Gambar 6.** Analisis Daerah Denpasar Timur Sesuai Kriteria  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)



**Gambar 7.** Hasil Diagram Denpasar Timur  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)

Daerah Denpasar Timur, terdapat diagram yang pengguna inginkan gambar 3 dengan prosentase 28% yang ramah pejalan kaki dengan kriteria kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestrian lebar.

### Denpasar Selatan

Terlihat pada gambar kriteria yang terdapat di kecamatan Denpasar Selatan, gambar 1 kepadatan lalu lintas sedang, dengan ukuran jalan yang sempit dan ukuran pedestrian sedang. Gambar 2 kepadatan lalu lintas sepi, ukuran jalan sempit dan ukuran pedestriannya sempit. Gambar 3 dengan kriteria kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan sempit dan ukuran pedestrian lebar. Gambar 4 kepadatan lalu lintas sepi, ukuran jalan sempit dan ukuran pedestrian lebar.

No	Gambar	Kepadatan Lalu Lintas			Ukuran Jalan			Ukuran Pedestrian		
		Ramai	Sedang	Sepi	Lebar	Sedang	Sempit	Lebar	Sedang	Sempit
1				✓			✓		✓	
2		✓			✓			✓		
3			✓		✓				✓	
4			✓				✓		✓	

**Gambar 8.** Analisis Daerah Denpasar Selatan Sesuai Kriteria  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)



**Gambar 9.** Hasil Diagram Denpasar Timur  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)

Daerah Denpasar Selatan, terdapat diagram yang pengguna inginkan gambar 4 dengan prosentase 28.2% yang ramah pejalan kaki dengan kriteria kepadatan lalu lintas sepi, ukuran jalan sempit dan ukuran pedestrian lebar.

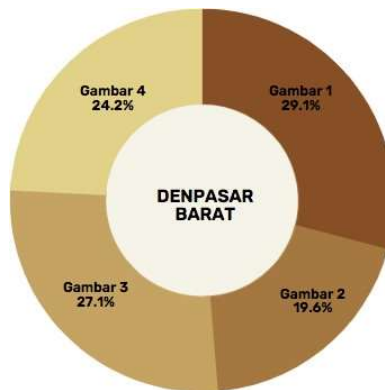
### Denpasar Barat

Terlihat pada gambar kriteria yang terdapat di kecamatan Denpasar Barat, gambar 1 kepadatan lalu lintas sedang, dengan ukuran jalan yang sedang dan ukuran pedestrian lebar. Gambar 2 kepadatan lalu lintas ramai, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestriannya sempit. Gambar 3 dengan kriteria kepadatan lalu lintas sedang, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestrian sedang. Gambar 4 kepadatan lalu lintas sepi, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestrian sempit.



No	Gambar	Kepadatan Lalu Lintas			Ukuran Jalan			Ukuran Pejalan		
		Ramal	Sedang	Sempit	Lebar	Sedang	Sempit	Lebar	Sedang	Sempit
1		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Gambar 10. Analisis Daerah Denpasar Barat sesuai kriteria  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)



Gambar 11. Hasil Diagram Denpasar Barat  
Sumber: Analisis Pribadi (2022)

Daerah Denpasar Barat, terdapat diagram yang pengguna inginkan gambar 1 dengan prosentase 29.1% yang ramah pejalan kaki dengan kriteria kepadatan lalu lintas sedang, ukuran jalan sedang dan ukuran pedestrian lebar.

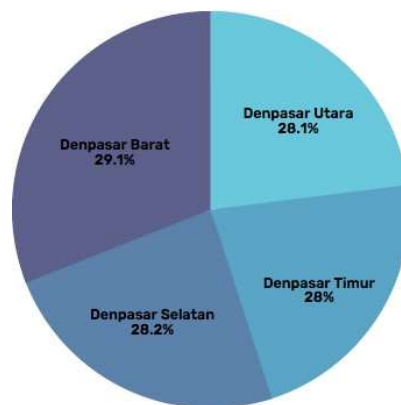
Dari hasil penelitian yang dilakukan untuk mencapai kesejahteraan dan keberlanjutan kota aspek yang mempengaruhi sangatlah penting terutama bagi pengguna pedestrian. Hasil gambar diatas memperlihatkan bahwa kualitas dan kesediaan jalur pejalan kaki menekankan pada aspek dari compact city yaitu Walkable dengan penerapan kota yang memungkinkan mobilitas penduduk dengan berjalan kaki.

Perkembangan kota Denpasar yang tidak terkendali (pembangunan perkotaan yang tersebar ke segala arah) menyebabkan banyaknya lahan pertanian yang berubah menjadi permukiman. Perkembangan kota membandingkan urban sprawl dengan *compact city* dengan dibangun kualitas lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki yang terintegrasi dengan memperhatikan keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Ukuran jalan semakin sempit dan ukuran pedestrian lebar bertujuan agar lebih aman bagi pejalan kaki menjadi upaya membuat kota lebih walkable karena ukuran jalan yang lebar menyebabkan kecepatan kendaraan akan semakin kencang.

Penerapan kriteria menjadikan suatu konsep desain yang akan diwujudkan kedepannya. Hal tersebut terlihat dalam aspek *compact city* dan *urban sprawl*, sebagai berikut; 1. Skala; melihat bangunan bisa menggunakan skala manusia yang dilakukan dengan berjalan kaki tanpa dibantu oleh kendaraan bermotor. 2. Layanan komunitas; daerah tertentu bisa diterapkan khusus bagi pejalan kaki tanpa kendaraan bermotor, contohnya: daerah pantai, pemerintahan, shopping mall, dll. 3. Transportasi; mobilitas sebagaimana besar berjalan kaki sehingga mampu mengurangi kemacetan dan meminimalisir emisi karbon yang dihasilkan. 4. Desain jalan; jalan didesain dengan jalur pedestrian lebar dan ukuran jalan sedang. 5 Ruang Publik; fasilitas lebih cenderung ke publik bukan dikonsumsi pribadi. Penerapan *compact city* bisa mewujudkan suatu kota atau ruang yang meminimalisir konsumsi energi, biaya transport, efisiensi ruang dengan tetap menjaga kestabilan kondisi lingkungan.

## Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa kriteria yang diinginkan oleh pengguna untuk ramah pejalan kaki dengan ukuran pedestrian lebar. Kualitas dan ketersediannya jalur pejalan kaki yang diinginkan oleh pengguna Empat Kecamatan Kota Denpasar yang diinginkan oleh penggunanya mendapatkan presentase 29,1% berada di kecamatan Denpasar Barat mempunyai kriteria Kepadatan lalu lintasedang, Ukuran jalan sedang, dan ukuran pedestrian lebar.



**Gambar 12.** Hasil Kesimpulan Diagram Daerah Denpasar Yang Presentasinya Paling Besar Sumber: Analisis Pribadi (2022)

Empat Kecamatan Kota Denpasar yang diinginkan oleh penggunanya mendapatkan presentase 29,1% berada di kecamatan Denpasar Barat mempunyai kriteria Kepadatan lalu lintas sedang, Ukuran jalan sedang, dan ukuran pedestrian lebar. Ketersediaan kualitas jalur pejalan kaki merupakan salah satu pembangunan kota kompak sehingga bisa mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan menyediakan fasilitas jalur pejalan kaki yang efisien. Setelah mendapatkan disain jalan keinginan pengguna penelitian ini selanjutnya ke daerah layanan komunitas seperti apa yang diinginkan pengguna untuk berjalan kaki.

## Ucapan terima kasih

Ucapan terimakasih ditujukan kepada Yayasan kesejahteraan korpri provinsi Bali yang telah mendanai penelitian ini. Dr. Hanson Endra Kusuma, M.T., M.Eng., sekaligus sebagai tutor mentoring eksternal, I Nyoman Gede Maha Putra, S.T., M.Sc., Ph.D., sebagai tutor mentoring yang menuntun dalam proses penelitian, dan warmadewa research center yang sudah memberikan kesempatan untuk belajar penelitian dengan baik.

## Referensi

- Alamy. <https://www.alamy.com/stock-photo/denpasar-bali-airport.html?cutout=1&sortBy=relevant>.  
Desiyana, C. (2017). Urban Sprawl Dan Dampaknya Pada Kualitas Lingkungan : Studi Kasus Di Dki Jakarta. Jurnal Komunikasi Visual ULTIMART, 16-24.

- Endarwati. (2018). Walkability pada Pusat Pelayanan (Kota Malang).
- Hafnizar, Y., Izziah, I., & Saleh, S. (2017). Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep Walkable Di Kawasan Pusat Kota Lama. *Jurnal Teknik Sipil*, 271-284.
- Hall, C., Ram, Y., & Shoal, N. (2017). *The Routledge international handbook of walking*. Routledge.
- Horn, A. (2015). Urban Growth Management Best Practices: Towards Implications for the Developing World. *International Planning Studies*, 131-145.
- Humberto, M., Rodrigo, L., Giannotti, M., Claudio, L. M., Daniel, A. C., & Henrique, P. (2019). Walking and Walkability: Do Built Environment Measures Correspond with Pedestrian Activity? *Ambiente Construído*, 23-36.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. Ney York: Random House.
- Jenks, M., Burton, E., & Williams K. (1996). *The Compact city: A Sustainable Urban Form?* London: Spoon Press.
- Juriah, & Ujang. (2014). Kepuasan berjalan kaki di Pusat Kota Kuala Lumpur.
- Kim, et. al. (2019). Walkability score dan kepuasan pejalan kaki (Kota Seoul).
- Kozchinsky, J. (2013). The Walkable Neighborhood: A Literature Review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 42-63.
- Leather, j. (2011). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asia Cities*.
- Pradana. (2015). *Walkability jalur pedestrian (Universitas Brawijaya Malang)*.
- Ridhani, & Christanto. (2015). *Walkability Index jalur pejalan kaki (Poros Medan Merdeka Thamrin Sudirman Jakarta)*.
- Rob, S., Edmar Joaqium, G., Thiago, L., & Nathalia, O. (2021). Walkability: a review of trends. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*.
- Schlossberg, M., & Brown, N. (2003). Comparing transit-oriented development sites by walkability indicators. *Transportation Research Record. Journal of the transportation research board*, 34-42.
- Setianto, S., & Joewono. (2018). Penilaian fasilitas pejalan kaki (Kampus di Kota Bandung).
- Southworth, M. (2005). Reclaiming The Walkable City. *Jurnal Internasional of Urban Desain and Planning*, 131.
- Thanan, N., Wibowo, S., & Tinumbia, N. (2017). Pengukuran Walkability Index Pada Ruas Jalan Di Kawasan Perkotaan. *Jurnal jalan-Jembatan*.
- Triantoro. (2020). *Tingkat Walkability jalur pedestrian (Kota Makassar)*.
- Yopy. (2013). *Walkability Index Kawasan Pendidikan Margonda Depok*.
- Williams, K, Burton, E, and Jenks, M. 2004. *Compact City: A Sustainable Urban Form*. Perancis: Taylor and Francis.