



Tingkat Preferensi Pedestrian dan *Walkability* Koridor Jalan Di Kota Tua Jakarta

Pizza Agradiana

e-mail: pica_hut@yahoo.com

Program Studi Arsitektur, Universitas Trisakti

Abstrak

Walkability, menjadi cara untuk menilai kualitas lingkungan aktivitas berjalan pejalan kaki. Penelitian ini membahas seberapa tingkat walkability pada 6 koridor jalan utama di Kawasan Kota Tua Jakarta, dengan tujuan untuk mengetahui pengaruhnya tingkat walkability terhadap preferensi pejalan kaki dalam memilih rute berjalan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif berupa penilaian skoring terhadap empat aspek Tingkat Walkability yang diamati dan jumlah pilihan koridor jalan dari titik transit moda transportasi (stasiun kereta dan halte busway), yakni Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Stasiun Kota, Jl. Lada, Jl. Jembatan Batu, Jl. Pintu Besar Selatan dan Jl. Asemka. Hasil penelitian ditemukan bahwa tingkat walkability suatu koridor jalan tidak selalu mempengaruhi preferensi berjalan kaki penggunanya, karena adanya faktor alasan berjalan. Walaupun Tingkat Walkability tinggi, belum tentu menjadi preferensi pejalan kaki dalam rute berjalannya. Sehingga dampaknya, pejalan kaki tidak terlalu mempertimbangkan faktor walkability dalam memilih rute koridor jalan nya, namun aspek jarak dan suasana menarik yang lebih diperhatikan oleh mereka.

Kata Kunci : pedestrian, walkability, kota tua, koridor jalan, perancangan kota

Abstract

Walkability is being a way to assess the environmental quality of walking activities. This study discusses the level of walkability in 6 main road corridors in the Kota Tua Jakarta area using scoring assessment methods on four aspects of the observed Walkability Level namely the level of security and safety, comfort level, the availability factor of pedestrian support facilities, and the quality factor or physical condition of pedestrian facilities the feet. From the results of the assessment, it is linked to the pedestrian preferences in choosing the walking route from the transit mode of transportation (train station and busway stop). With the location of the study on several road corridors in the Kota Tua Jakarta region, Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Stasiun Kota, Jl. Lada, Jl. Jembatan Batu, Jl. Great South Door and Jl. Asemka

The results found that the level of walkability of a road does not always affect the user's walking preferences. Although the level of Walkability is high, it is not necessarily a pedestrian preference in the walking route.

Keywords : pedestrian, walkability, old city, street corridor, urban design

Pendahuluan

Kawasan Kota Tua yang termasuk dalam kawasan wisata Heritage, ada hubungan nyata antara penerapan konsep *walkable* dengan perkembangan kawasan wisata heritage, dengan adanya pengaruh yang erat antar keduanya. (Hafnizar Yenny, 2017). Sehingga konsep *walkability* seharusnya dapat menunjang perkembangan kawasan wisata Kota Tua Jakarta. Namun bagaimana dengan preferensi pejalan kaki dalam memilih rute perjalannya menuju tempat tujuan sedangkan jalur pejalan kaki yang dipilihnya belum tentu memenuhi tingkat *walkability* seluruhnya. Dengan lokasi penelitian pada 6 (enam) koridor jalan yang berada di Kawasan Kota tua Jakarta, yang terkoneksi dengan titik transit moda transportasi (stasiun dan halte busway), yakni koridor Jalan Pintu Besar Utara, koridor Jalan Lada, koridor Jalan Jembatan Batu, koridor Jalan Kunir, koridor Jalan Pintu Besar Selatan dan koridor Jalan Asemka.

Dengan berjalan kaki, sebagai moda transportasi paling mudah dalam pergerakan manusia perlu adanya penyediaan ruang yang ramah bagi pejalan kaki dengan mengusung konsep *walkability*. Untuk menciptakan konsep ini, ada 4 aspek utama yang harus diperhatikan, yakni jalur pejalan kaki yang termanfaatkan, aman, nyaman, dan menarik (Jeff Speck, 2012). Sehingga dalam mendukung konsep ini, jalur pejalan kaki yang ideal adalah jarak yang pendek dan menerus, akses langsung dan nyaman; jalur pada *street level*; adanya pemisahan kendaraan dengan pejalan kaki; jalur yang menarik; fasad bangunan yang atraktif; memiliki perlindungan terhadap cuaca; adanya tata cahaya, tata lansekap dan signage yang jelas. (Peter Calthrope, 1993).

Sedangkan dalam *Walkability Index* (WI) yang dikembangkan oleh Krambeck (2006), adalah sebagai acuan tingkat kenyamanan berjalan kaki seseorang pada suatu area. Terdapat 9 (sembilan) aspek yang harus diperhatikan yakni Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain; Ketersediaan jalur pejalan kaki; ketersediaan penyeberangan; keamanan penyeberangan; sikap pengendara motor; *amenities* (kelengkapan pendukung); infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (*disabled*); kendala atau hambatan; dan keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*).

Pejalan Kaki atau “*pedestrian*” berasal dari bahasa Yunani yakni “*pedos*” yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan adalah media yang memudahkan manusia untuk berjalan. Sehingga antara *pedestrian* dengan jalan sangat berkaitan dalam sistem jaringan sirkulasi. Jalur *pedestrian* yang baik dapat mengurangi ketergantungan manusia terhadap pemakaian kendaraan bermotor dan meningkatkan kualitas lingkungan sekitarnya. Dan jalur ini dapat didesain dengan spesifik mengikuti karakter sosial, ekonomi dan budaya lokal seperti yang terekam dalam buku *Great Streets* (Ian Gehl, 1993) bahwa koridor jalan yang didesain dengan cermat dapat menjadi ruang publik yang dominan dan seringkali menjadi tujuan wisata baik lokal maupun internasional.

Kota yang *walkability* memiliki konsep untuk menyediakan ruang yang ramah dan representatif bagi pejalan kaki, termasuk pejalan kaki yang memiliki keterbatasan. *Walkability* juga dapat digunakan sebagai alat ukur kualitas dan konektifitas jalur pejalan kaki di perkotaan (Winayanti, 2013). Konsep *walkability* pertama kali dikembangkan oleh Holly Krambeck (2006) dalam bentuk *Global Walkability Index* (GWI). Aplikasi GWI ini untuk kota-kota di negara berkembang Asia yang dikembangkan oleh Leather et al. (2011). Istilah *walkability* ini dapat mencerminkan keseluruhan

kondisi berjalan pada suatu area, sehingga dapat dievaluasi pada skala lokasi, ruas jalan, ataupun skala lingkungan.

Mensadur dari empat sumber mengenai teori *walkability* (Holly Krambeck (2006), Leather et al (2011), Victoria Transport Policy Institute (2014), dan Jeff Speck (2012)), dapat disimpulkan bahwa ingkat *walkability* terdiri dari aspek :

1. Tingkat keamanan & keselamatan; dengan variabel keselamatan dari resiko kecelakaan lalu lintas, keamanan tindakan kejahatan, keamanan menyeberang jalan, perilaku pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki.
2. Tingkat kenyamanan; dengan variabel kenyamanan jalur yang dilewati saat berjalan, ketiduhan jalur dari panas ataupun hujan, kesinambungan jalur trotoar, dan hambatan berjalan di jalur trotoar.
3. Faktor ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki; dengan variabel ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan sarana penyeberangan *Zebra Cross*, ketersediaan sarana jembatan penyeberangan, ketersediaan tempat istirahat, kemudahan memperoleh kebutuhan makanan dan minuman, ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat, ketersediaan jalur khusus sepeda atau olahraga, ketersediaan jalur hijau, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan tempat sampah, dan ketersediaan infrastruktur darurat.
4. Faktor kualitas atau kondisi fisik sarana pejalan kaki; dengan variabel kondisi fisik permukaan trotoar, kebersihan jalur trotoar, kualitas penutup saluran drainase, kondisi drainase di bawah trotoar, kondisi bangunan sepanjang jalur pejalan kaki, dan ketertarikan terhadap tampilan fasade bangunan sekitar.

Ruang di jalur pejalan kaki akhir-akhir ini mendapat perhatian tersendiri, karena bagi pejalan kaki merasakan perlunya ruang yang tidak hanya sebagai penghubung (*linkage*) antar bangunan, tapi menjadi tempat beraktivitas yang dipertimbangkan sebagai bagian dari elemen urban desain (Shirvani, 1985). Pejalan kaki lebih memilih berjalan kaki dengan pertimbangan karena kondisi trotoar yang bersih dan rapi, lebar serta nyaman untuk dilalui serta dilengkapi *street furniture* menjadi pilihan utama. (Priyoga, Irwan). Pilihan selanjutnya adalah sebagai jalur yang paling dekat untuk sampai ke tujuan, suasana sekitar di sepanjang jalur yang menarik, rasa aman dan nyaman saat dilalui, menjadi pertimbangan pejalan kaki dalam memilih rute berjalan mereka. Adanya akses sirkulasi yang mudah dan trotoar lebih teduh karena lebih banyak pohon-pohon di sepanjang trotoar tersebut, sehingga pedestrian merasa aman dalam melakukan pergerakan sirkulasinya.

Penulis mencoba untuk mengembangkannya dalam pertanyaan penelitian “Bagaimana hubungan atau pengaruh tingkat *walkability* terhadap preferensi pejalan kaki dalam memilih jalur pejalan kaki pada rute perjalannya menuju tempat tujuan”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui preferensi pejalan kaki dalam memilih jalur koridor jalan dalam rute perjalanan menuju tempat tujuan, mengukur tingkat *walkability* dari masing-masing jalur koridor jalan dan menganalisa pengaruh tingkat *walkability* koridor terhadap preferensi pejalan kakinya. Sehingga manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah dapat mengetahui pengaruh tingkat *walkability* terhadap preferensi pejalan kaki pada koridor jalan yang menjadi rute perjalanan mereka, dan dengan adanya tingkat *walkability* ini dapat menjadi acuan atau model ilustrasi untuk evaluasi dalam menilai tingkat kelayakan jalur pejalan kaki pada sebuah kawasan baik Kawasan Kota Tua maupun Kawasan lainnya di Jakarta.

Metodologi

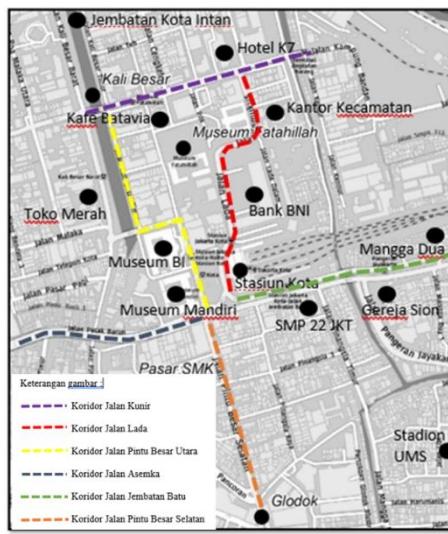
Dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk menghitung jumlah preferensi dan nilai tingkat walkability dari tiap koridor jalan. Dengan teknik penelitian observasi unobstrutive, observasi yang tidak mencolok sehingga tidak merubah perilaku subjek. Sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 50 orang yang dibagi ke dalam 6 koridor jalan, sehingga masing-masing adalah 8-9 orang dengan waktu pengamatan terdiri dari 3 waktu (pagi, siang, malam) pada hari sabtu-minggu (*weekend*). Berikut indikator yang diteliti:

1. Preferensi Rute Pejalan Kaki:
 - a. penggunaan sarana moda transportasi
 - b. pilihan koridor jalan dalam kawasan
2. Tingkat Walkability:
 - a. tingkat keselamatan dan keamanan
 - b. tingkat kenyamanan
 - c. ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki
 - d. kualitas atau kondisi fisik sarana pejalan kaki

Hasil dan Pembahasan

Preferensi Rute Pejalan Kaki

Dalam tahap ini, para pejalan kaki menentukan pilihan koridor jalan menuju tujuan akhir perjalanan di dalam kawasan Kotatua Jakarta, melalui penggambaran (plotting) rute perjalannya pada sebuah gambar kawasan Kotatua Jakarta.



Gambar 1. Koridor Jalan di Kawasan Kota Tua (Sumber: Agradiana , 2019)

Pilihan jalur preferensi koridor jalan ini didasarkan atas pertimbangan: jarak yang terdekat untuk sampai ke tempat tujuan perjalanan, ketertarikan terhadap suasana di sepanjang jalur koridor jalan yang dilalui, keamanan yang dirasakan pejalan kaki terhadap lingkungan jalannya, dan lain-lain.

Tabel 1. Preferensi Rute Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Alasan Preferensi	Jumlah Responden
a.	Jarak terdekat untuk sampai ke tujuan	34
b.	Suasana lingkungan yang menarik	12
c.	Lingkungan yang terasa aman	3
d.	Lainnya	1
	Total	50

No.	Koridor Jalan	Jumlah preferensi rute tujuan	Persentase responden
a.	Pintu Besar Utara	18	36%
b.	Pintu Besar Selatan	0	0%
c.	Pasar Asemka	1	2%
d.	Jembatan Batu	1	2%
e.	Lada	36	72%
f.	Kunir	1	2%
	Total	57	100%

Tingkat Walkability

Tingkat Keselamatan dan Keamanan

Koridor Jalan Jembatan Batu memiliki faktor keselamatan dari resiko kecelakaan lalu lintas yang tertinggi di atas rata-rata nilai variabel keselamatan dari risiko kecelakaan lalu lintas. Dengan nilai 4,00 dan skala penilaian “aman”.

Tabel 2. Tingkat Keselamatan Dari Resiko Kecelakaan Lalu Lintas (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Keselamatan dari risiko kecelakaan lalu lintas	Jembatan Batu	4,00
2.		Lada	3,25
3.		Asemka	3,00
4.		Kunir	3,00
5.		Pintu Besar Utara	2,67
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,65

Koridor Jalan Lada memiliki faktor keamanan dari tindakan kejahatan yang tertinggi di atas rata-rata nilai variabel keamanan dari tindakan kejahatan. Dengan nilai 3,28 dan skala penilaian “aman”.

Tabel 3. Tingkat Keamanan Dari Tingkat Kejahatan (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Keamanan dari tindakan kejahatan	Lada	3,28
2.		Kunir	3,00
3.		Asemka	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,89
5.		Jembatan Batu	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,36

Koridor Jalan Lada memiliki faktor keamanan saat menyeberang jalan di trotoar yang tertinggi di atas rata-rata nilai variabel keamanan saat menyeberang jalan. Dengan nilai 3,28 skala penilaian “aman”.

Tabel 4. Tingkat Keamanan Saat Menyeberang Jalan (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Keamanan saat menyeberang jalan di trotoar	Lada	3,28
2.		Jembatan Batu	3,00
3.		Pintu Besar Utara	2,44
4.		Kunir	2,00
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,12

Koridor Jalan Lada memiliki faktor keamanan atas perilaku pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,17 skala penilaian “aman”.

Tabel 5. Tingkat Keamanan Atas Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Perilaku pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki	Lada	3,17
2.		Kunir	3,00
3.		Jembatan Batu	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,50
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,28

Tingkat Kenyamanan

Koridor Jalan Jembatan Batu memiliki faktor kenyamanan jalur untuk dilewati berjalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,17 skala penilaian “nyaman”.

Tabel 6. Tingkat Kenyamanan Jalur Untuk Berjalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kenyamanan jalur yang dilewati untuk berjalan kaki	Jembatan Batu	5,00
2.		Kunir	4,00
3.		Lada	3,47
4.		Pintu Besar Utara	2,94
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,90

Koridor Jalan Jembatan Batu dan Asemka, memiliki faktor keteduhan jalur berjalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 7. Tingkat Keteduhan Jalur Untuk Berjalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Keteduhan jalur yang dilewati untuk berjalan kaki dari panas ataupun hujan	Jembatan Batu	3,00
2.		Asemka	3,00
3.		Lada	2,64
4.		Kunir	2,00
5.		Pintu Besar Utara	1,67
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,05

Koridor Jalan Kunir, memiliki faktor kesinambungan antar trotoar yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 8. Tingkat Kesinambungan Antar Trotoar (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kesinambungan dari satu jalur trotoar ke trotoar lainnya	Kunir	4,00
2.		Lada	3,19
3.		Pintu Besar Utara	2,61
4.		Jembatan Batu	2,00
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,30

Koridor Jalan Lada, memiliki faktor kesinambungan antar trotoar yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 2,25 skala penilaian “banyak hambatan”.

Tabel 9. Tingkat Hambatan Saat Berjalan Di Jalur Trotoar (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Hambatan saat berjalan di jalur trotoar	Lada	2,25
2.		Asemka	2,00
3.		Kunir	2,00
4.		Jembatan Batu	2,00
5.		Pintu Besar Utara	1,78
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		1,67

Ketersediaan Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki

Koridor Jalan Lada, memiliki jalur trotoar yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,03 skala penilaian “memadai”.

Tabel 10. Tingkat Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Lada	3,03
2.		Kunir	3,00
3.		Jembatan Batu	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,72
5.		Asemka	1,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,13

Koridor Jalan Lada, memiliki sarana penyeberangan zebra cross yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,50 skala penilaian “memadai”.

Tabel 11. Tingkat Ketersediaan Sarana Penyeberangan Zebra Cross (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan sarana penyeberangan zebra cross	Lada	3,50
2.		Kunir	3,00
3.		Jembatan Batu	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,94
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,41

Koridor Jalan Lada, memiliki sarana penyeberangan JPO yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,17 skala penilaian “memadai”.

Tabel 12. Tingkat Ketersediaan Sarana Penyeberangan JPO (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan sarana penyeberangan JPO	Lada	3,17
2.		Jembatan Batu	3,00
3.		Pintu Besar Utara	2,33
4.		Kunir	2,00
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,08

Koridor Jalan Jembatan Batu, menyediakan tempat duduk / istirahat yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,00 skala penilaian “memadai”.

Tabel 13. Tingkat Ketersediaan Tempat Duduk Atau Istirahat (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan tempat duduk/istirahat	Jembatan Batu	3,00
2.		Lada	2,78
3.		Pintu Besar Utara	2,78
4.		Kunir	2,00
5.		Asemka	1,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		1,93

Koridor Jalan Kunir, menyediakan kebutuhan makanan /minuman bagi pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 5,00 skala penilaian “memadai”.

Tabel 14. Tingkat Kemudahan Memperoleh Kebutuhan Selagi Berjalan (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kemudahan memperoleh kebutuhan selagi berjalan (makanan/minuman)	Kunir	5,00
2.		Lada	4,56
3.		Pintu Besar Utara	4,11
4.		Asemka	4,00
5.		Jembatan Batu	3,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		3,44

Koridor Jalan Jembatan Batu, menyediakan infrastruktur bagi penyandang cacat yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,00 skala penilaian “memadai”.

Tabel 15. Tingkat Ketersediaan Infrastruktur Bagi Penyandang Cacat (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat	Jembatan Batu	3,00
2.		Lada	2,58
3.		Pintu Besar Utara	2,17
4.		Kunir	2,00
5.		Asemka	1,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		1,79

Koridor Jalan Lada, menyediakan jalur khusus sepeda atau olahraga jogging yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 2,75 skala penilaian “memadai”.

Tabel 16. Tingkat Ketersediaan Jalur Khusus Sepeda atau Olahraga Jogging (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan jalur khusus sepeda/olahraga jogging	Lada	2,75
2.		Jembatan Batu	2,00
3.		Kunir	2,00
4.		Pintu Besar Utara	1,89
5.		Asemka	1,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		1,60

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki jalur hijau di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “memadai”.

Tabel 17. Tingkat Ketersediaan Jalur Hijau Di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan jalur hijau di sepanjang jalur pejalan kaki	Jembatan Batu	4,00
2.		Lada	3,11
3.		Kunir	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,33
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,41

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki lampu penerangan jalan di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 5,00 skala penilaian “memadai”.

Tabel 18. Tingkat Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan lampu penerangan jalan di sepanjang jalur pejalan kaki	Jembatan Batu	5,00
2.		Lada	3,83
3.		Pintu Besar Utara	3,06
4.		Kunir	3,00
5.		Asemka	3,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,41

Koridor Jalan Lada, memiliki tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 3,64 skala penilaian “memadai”.

Tabel 18. Tingkat Ketersediaan Tempat Sampah Pada Beberapa Titik Di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan tempat sampah pada beberapa titik di sepanjang jalur pejalan kaki	Lada	3,64
2.		Jembatan Batu	3,00
3.		Asemka	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,89
5.		Kunir	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,41

Koridor Jalan Lada, memiliki infrastruktur darurat di tempat beristirahat yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 2,22 skala penilaian “memadai”.

Tabel 19. Tingkat Infrastruktur Darurat Di Tempat Istirahat (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketersediaan infrastruktur darurat di tempat beristirahat	Lada	2,22
2.		Jembatan Batu	2,00
3.		Pintu Besar Utara	1,50
4.		Asemka	1,00
5.		Kunir	1,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		1,29

Koridor Jalan Jembatan Batu dan Kunir, memiliki kondisi permukaan lantai trotoar/perkerasan jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 20. Tingkat Kondisi Permukaan Lantai Trotoar Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kondisi permukaan lantai trotoar/ perkerasan jalur pejalan kaki	Jembatan Batu	4,00
2.		Kunir	4,00
3.		Lada	3,36
4.		Pintu Besar Utara	3,06
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,74

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki kebersihan trotoar dan sekitarnya yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 21. Tingkat Kondisi Kebersihan Trotoar Dan Sekitarnya (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kondisi kebersihan trotoar dan sekitarnya	Jembatan Batu	4,00
2.		Lada	3,03
3.		Kunir	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,89
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,49

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki kondisi dari penutup saluran drainase yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 22. Tingkat Kondisi Penutup Saluran Drainase Yang Ada (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kondisi penutup saluran drainase yang ada	Jembatan Batu	4,00
2.		Lada	3,22
3.		Kunir	3,00
4.		Pintu Besar Utara	2,89
5.		Asemka	2,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,52

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki kondisi bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 23. Tingkat Kondisi Bangunan Di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kondisi bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki	Jembatan Batu	4,00
2.		Lada	3,86
3.		Pintu Besar Utara	3,61
4.		Kunir	3,00
5.		Asemka	3,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		3,49

Koridor Jalan Jembatan Batu, memiliki kondisi bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,00 skala penilaian “baik”.

Tabel 24. Tingkat Kondisi Penutup Saluran Drainase Pada Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Kondisi penutup saluran drainase pada jalur pejalan kaki	Lada	3,31
2.		Pintu Besar Utara	3,11
3.		Jembatan Batu	3,00
4.		Kunir	3,00
5.		Asemka	3,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		2,57

Koridor Jalan Lada, memiliki ketertarikan terhadap tampilan fasade bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki yang tertinggi di atas rata-rata nilai variable. Dengan nilai 4,17 skala penilaian “menarik”.

Tabel 25. Tingkat Kondisi Penutup Saluran Drainase Pada Sepanjang Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Agradiana , 2019)

No.	Variabel Penelitian	Koridor Jalan	Nilai Skor
1.	Ketertarikan terhadap tampilan fasade bangunan sepanjang jalur pejalan kaki	Lada	4,17
2.		Pintu Besar Utara	4,11
3.		Kunir	4,00
4.		Asemka	4,00
5.		Jembatan Batu	3,00
6.		Pintu Besar Selatan	0
	Rata-rata		3,21

Kesimpulan

Dari hasil temuan dari penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa tingkat walkability suatu jalan tidak selalu mempengaruhi preferensi pejalan kaki dalam memilih rute berjalan, diantaranya:

1. Koridor Jalan Lada, memiliki nilai tingkat walkability paling tinggi berbanding lurus dengan preferensi responden yang paling banyak memilih koridor Jalan Lada sebagai rute berjalan kaki mereka dalam melanjutkan perjalanan dari titik transit moda transportasi.
2. Namun, Koridor Jalan Jembatan Batu yang memiliki nilai tingkat walkability tinggi namun berbanding terbalik dengan preferensi responden yang sedikit memilih koridor Jalan Jembatan Batu sebagai rute berjalan kaki mereka dalam melanjutkan perjalanan dari titik transit moda transportasi. Begitu juga dengan koridor jalan Kunir, dan Pintu Besar Utara.

Dari temuan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis menyarankan agar dapat ditindak lanjuti penelitian ini untuk aspek lain yang mungkin dapat berpengaruh secara langsung terhadap penilaian tingkat walkability dan preferensi pejalan kaki.

Daftar Pustaka

- Amo, Farisa (2013). Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Manado. *Jurnal Sabua Vol.5, Mei 2013*.
- Babbie, Earl (1998). *The Practice of Social Research, 8 ed.* Belmot: Wodsworth Publising Company.
- Calthrope, Peter (1993). *The Next American Metropolis*. New York: Princeton Architectural Press, Inc.
- Fitriadi (2017). Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Terhadap Perubahan Fungsi Hunian Menjadi Fungsi Komersil Di Kecamatan Kembangan Jakarta Barat. Jakarta. Skripsi, Universitas Trisakti.
- NZ, Transport Agency, (2007). *Pedestrian Planning and Design Guide*. Wellington: Land Transport New Zealand.
- Gehl, Jan (1987). *Life between Buildings: Using Public Space*. Danish: Arkitektens Forlag.
- Habermas, Jurgen (1989). *The Structural Transformation of The Public Sphere: An Inquire Into A Category Of Bourjuis Society*. Britain: Polity Press.
- Hasanah, Hasyim (2016). Teknik-teknik Observasi Sebagai Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-Ilmu Sosial. Fakultas Dakwah dan Komunikasi Universitas Islam Negeri Semarang. *Jurnal at-Taqaddum, Volume 8, Nomor 1, Juli 2016*.
- Jacobs, Jane (1965). *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning*, New York: Random House Inc.
- Jacobs, Allan B. (1993). *Great Streets*. Cambridge: MIT Press.
- Juniardi (2010). Analisis Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan dan Perilaku Pejalan Kaki Menyeberang di Ruas Jalan Kartini Bandar Lampung. *Jurnal Teknik Sipil UBL Volume 1 No. 1, Oktober 2010*.
- Kementerian Pekerjaan Umum (2014). *Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementeriaan Pekerjaan Umum.
- Natawidjaja, Rochman (1978). *Memahami Tingkah Laku Sosial*. Firma H: Jakarta.
- Pattisinai, Amanda Ristriana (2013). Kajian Kualitas Jalan Pahlawan Sebagai Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*.
- Speck, Jeff (2012). *Walkable City*. New York: North Point Press.

Tingkat Preferensi Pedestrian dan Walkability Koridor Jalan Terhadap Di Kota Tua Jakarta

Sugiyono (2006). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: Alfabeta.

Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Pendidikan.* Bandung: Alfabeta.

Winayanti, Lana (2013). *Walkability and Pedestrian facilities in Indonesian Cities.* Australia Awards and Alumni Reference Group.