

2020

ANALISIS KELAYAKAN BERJALAN DAN FAKTOR YANG MEMENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DI JAKARTA

Wahyuni Kurniawati

Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia

Aris Ananta

Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jke>



Part of the [Economics Commons](#), [Public Affairs, Public Policy and Public Administration Commons](#), and the [Urban Studies and Planning Commons](#)

Recommended Citation

Kurniawati, Wahyuni and Ananta, Aris (2020) "ANALISIS KELAYAKAN BERJALAN DAN FAKTOR YANG MEMENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DI JAKARTA," *Jurnal Kebijakan Ekonomi*: Vol. 16 : Iss. 1 , Article 4.

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jke/vol16/iss1/4>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Economics & Business at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Jurnal Kebijakan Ekonomi by an authorized editor of UI Scholars Hub.

ANALISIS KELAYAKAN BERJALAN DAN FAKTOR YANG MEMENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DI JAKARTA

Wahyuni Kurniawati¹, Aris Ananta

Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Indonesia

Abstract

Walking is a main mode transportation for many of the world's people, and connecting one mode transportation to other transportation. Pedestrian ways in Jakarta is not comfortable for pedestrian. Its mean, the sidewalk is not walkable, inadequate and pedestrian facilities are often dilapidated. Pedestrian facilities measured by walkability index. The aim of this research is to analyze demand walking based on demographic, sosio-economic, and walkability factors. Data collection techniques use observation, questionnaire survey, and short interview to pedestrian. This study use qualitative method with cross tabulation and quantitative method with logistic regression. Pedestrian facilities in Jalan Jenderal Sudirman has walkability index of 67,3 and Jalan Salemba Raya-Kramat Raya has an index walkability of 54,75. That's mean those way in a sufficient condition. The result found that walkability factor is not related with demand for walking, and there is a good correlation of sosio-economic and demographic factor. This indicate that the local governments in DKI Jakarta have to increasing the demand for walking, based on sosio-economic and demographic factors, not just focus on increasing the quality of pedestrian ways (walkability), even the sidewalk in a good condition, people in Jakarta is not necessarily willing to walk

Keyword : Walking, pedestrian, transportation, sidewalk, walkability, demand for walking

Abstrak

Berjalan merupakan moda transportasi utama untuk sebagian besar manusia di seluruh dunia dan merupakan penghubung dari moda transportasi satu ke moda transportasi lainnya. Jalur pedestrian di Jakarta belum mampu memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, artinya, dapat dikatakan bahwa trotoar di Jakarta belum walkable dan belum dipenuhi dengan fasilitas yang memadai. Fasilitas Pejalan kaki diukur menggunakan walkability (Kelayakan Berjalan). Walkability termasuk dalam aksesibilitas yang mempunyai dampak ekonomi yang baik, yakni penghematan biaya transportasi, efisiensi penggunaan lahan, meningkatkan harga properti (hunian), penghematan biaya kesehatan, dan pembangunan ekonomi. Pengadaan area pedestrian tidak seimbang dibandingkan dengan pengadaan infrastruktur publik lainnya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji minat berjalan seseorang dilihat dari faktor demografi sosial ekonomi dan kelayakan berjalan. Faktor tersebut diduga memengaruhi persepsi minat dan preferensi berjalan kaki. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan observasi, survey kuesioner, dan kepada pejalan kaki serta menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis regresi logistik Penelitian dilakukan di dua jalan yakni jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Salemba Raya. Berdasarkan pengujian, faktor demografi sosial ekonomi memengaruhi minat berjalan kaki, dan kelayakan berjalan memengaruhi minat berjalan. Dukungan secara keseluruhan fasilitas pejalan kaki pada kawasan tersebut memiliki index walkability sebesar 67,3 di jalan Jenderal Sudirman dan 54,75 di jalan salemba kramat raya. yang menandakan kualitas yang sedang. Sehingga diperlukan perbaikan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan tingkat prioritas guna meningkatkan daya tarik sesuai preferensi pejalan kaki, agar nantinya dapat menciptakan area pejalan kaki yang ramah kepada masyarakat.

Kata kunci: berjalan, pedestrian, transportasi, trotoar, walkability, ekonomi

PENDAHULUAN

Kota merupakan tempat terkonsentrasinya manusia dengan aktivitas yang bermacam-macam, sebagai tempat tinggal dan tempat kegiatan penduduk kota yang menyebar pada lokasi yang berbeda, sehingga menimbulkan interaksi sehingga menyebabkan mobilitas mereka menjadi tinggi. Sementara meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk akan berpengaruh terhadap sarana dan prasarana transportasi dalam sebuah kota. Hal ini menyebabkan sarana transportasi harus mampu melayani seluruh komponen pengguna jalan dari kendaraan roda empat seperti mobil, roda dua seperti sepeda motor dan sepeda maupun pejalan kaki.

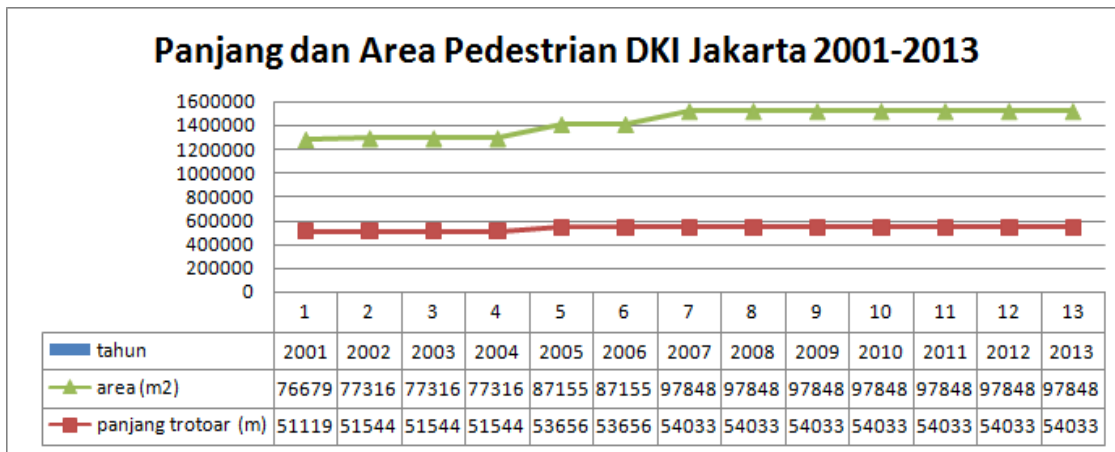
Berjalan merupakan moda transportasi utama untuk sebagian besar masyarakat terutama kota-kota di dunia. Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling efisien dan mudah diakses masyarakat dan mobilitas dari satu tempat ketempat lainnya dapat dilakukan dengan mudah. Selain itu sebagai moda transportasi non-motorized berjalan mempunyai berbagai banyak manfaat antara lain mengurangi pencemaran polusi udara, menghemat bahan bakar (BBM), dan menghemat biaya transportasi. Kegiatan berjalan kaki sebagai moda transportasi tidak dapat dilakukan untuk mencapai destinasi jarak jauh, melainkan terbatas pada jarak pendek hingga 1 km atau setara

dengan 15-20 menit perjalanan (Rahmah, 2012). DKI Jakarta merupakan kota besardan terpadat penduduknya di Indonesia. Dengan luas wilayah DKI Jakarta sekitar 662,33 km² (BPS, 2013). Jumlah penduduk DKI Jakarta tahun 2015 (proyeksi) sebanyak 10.177.900 jiwa (BPS, 2016). Data statistik juga mengatakan bahwa presentase jumlah penduduk diatas 60 tahun ke atas di DKI Jakarta sebesar 6,48% dan akan meningkat menjadi 16,39% pada tahun 2035.

Akhir-akhir ini hak pejalan kaki di Jakarta makin memudar, padahal hak seorang pejalan kaki dilindungi oleh undang - undang. Terdapat di UU no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di pasal 13, yakni (1) Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain, dan (2) Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan. Saat ini kondisi jalur pedestrian di DKI Jakarta belum ramah terhadap pejalan kaki baik untuk segala usia terlebih lagi lanjut usia dan disabilitas, kondisi trotoar yang terbatas sulit untuk diakses karena pengalihan fungsi, trotoar yang terlalu tinggi sehingga sulit untuk diakses pengguna kursi roda, kurangnya ketersediaan *ramps* (bidang miring sebagai pengganti tangga) untuk pengguna berkebutuhan khusus, dan penerangan di sepanjang jalur pedestrian.

Jalur pedestrian atau trotoar yang ada saat ini di DKI Jakarta belum mampu memberikan kenyamanan bagi warga pejalan kaki.

pedestrian masih belum berubah dari tahun 2007 hingga 2013. Hal ini dapat dikatakan bahwa pembangunan jalur pedestrian di DKI Jakarta masih belum menjadi prioritas.



Gambar 1 Panjang dan Area Pedestrian DKI Jakarta 2001-2013

Sumber: BPS DKI Jakarta (diolah)

Koalisi Pejalan Kaki Ahmad Safrudin mengatakan bahwa di DKI Jakarta hanya tersedia 6% jalan yang dilengkapi trotoar beberapa diantaranya yakni di wilayah jalan protokol seperti Jalan Sudirman, MH Thamrin, Medan Merdeka, Gatot Subroto, MT Haryono, Rasuna Said, Warung Buncit, Imam Bonjol, dan Diponegoro. Sementara di sisi lain, 80% dari trotoar itu tidak terawat, bahkan telah beralih fungsi menjadi tempat berjualan oleh pedagang kaki lima, tempat parkir dan tempat perlintasan sepeda motor khususnya saat sedang terjadi kemacetan. Karena hal itu, pejalan kaki harus berjalan di bahu jalan dengan resiko kecelakaan sangat besar. Padahal Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan, menetapkan bahwa trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. Berdasarkan grafik diatas dapat diketahui bahwa pembangunan area

Di negara berkembang seperti Indonesia, jalur pedestrian seringkali dianggap “sebelah mata”, hal ini menyebabkan pembangunan area pedestrian tidak seimbang dibandingkan dengan pembangunan infrastruktur publik, khususnya jalan bagi kendaraan bermotor.

Kondisi trotoar di DKI Jakarta tersebut diduga mengakibatkan para pejalan kaki enggan berjalan kaki karna kondisi pedestrian yang relatif sempit, kondisi permukaan trotoar yang tidak rata, banyak penghambat di sepanjang jalur pedestrian, dan kurangnya sinyal di persimpangan jalan. Hal ini dapat dianalogikan bahwa permintaan penggunaan trotoar untuk berjalan kaki cukup rendah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyatakan dengan tegas, pada paragraf 2 pasal 25 nomor 7, bahwa setiap jalan yang

digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki. Dengan berlakunya UU tersebut setiap penyelenggara jalan nasional, provinsi, kabupaten kota, wajib untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki yang sesuai dengan norma, standar, pedoman, dan kriteria yang berlaku. Jalan Jenderal Sudirman merupakan jalan yang terdapat di Kecamatan Tanah Abang Jakarta Pusat, namun jalan ini membentang sepanjang 4 Km dan berbatasan dengan Jakarta Selatan. Sedangkan Jalan Kramat-Raya dan Salemba Raya merupakan jalan utama yang membentang sepanjang 2,6 km dan terletak di kecamatan Senen Jakarta Pusat. Jalan ini banyak terdapat bangunan dari bank, kampus, rumah sakit, pusat perbelanjaan, dan pelayanan umum lainnya.

Walkability sangat berdampak baik untuk perekonomian, pertama untuk peningkatan aksesibilitas, penghematan biaya transportasi. Efisiensi penggunaan lahan untuk transportasi berbasis *motorized*, menciptakan lingkungan yang layak huni, peningkatan kesehatan dan penurunan biaya kesehatan, dan pembangunan ekonomi. Walkability dapat mempengaruhi perkembangan ekonomi dalam beberapa cara. Pusat perbelanjaan atau kompleks perkantoran dapat menjadi lebih kompetitif secara ekonomi jika walkability nya baik. Perbaikan walkability juga dapat mendukung pembangunan ekonomi daerah dengan menggeser pengeluaran konsumen dari kendaraan dan bahan bakar untuk barang-barang

konsumen lainnya yang menyediakan lapangan kerja yang lebih regional dan aktivitas-bisnis manfaat tidak langsung dari penghematan biaya transportasi. Kajian mengenai jalur pedestrian ramah masyarakat masih sangat dibutuhkan oleh pemerintah DKI Jakarta karena Jakarta saat ini sedang berusaha meningkatkan pelayanan kepada masyarakat terlebih lagi untuk yang memiliki kebutuhan khusus. Seperti yang dimuat dalam Kompasiana 15 September 2016 lalu bahwa Gubernur DKI Jakarta akan membangun pedestrian atau disebut dengan Plaza Jalan Kaki dengan mengalokasikan dana kurang lebih 250 miliar rupiah dan proyek ini akan dilaksanakan setelah MRT (*Mass Rapid Transit*) dan LRT (*Light Rapid Transit*) selesai dibangun, dalam pembangunan ini diharapkan sekali desain pedestrian yang ramah terhadap pejalan kaki.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaruh demografi sosial ekonomi terhadap minat berjalan seseorang dengan menggunakan Sembilan pengukuran yang merupakan indikator dari minat berjalan kaki yakni lama berjalan responden, jarak berjalan responden, kesenangan berjalan responden, lokasi berjalan kaki, kebiasaan responden berjalan, tempat responden berjalan kaki, alasan atau motivasi berjalan, rekan berjalan dan keinginan/minat berjalan responden di jalan yang diteliti dan penelitian ini juga mengkaji terkait pengaruh kualitas jalur pejalan kaki terhadap minat dan keinginan berjalan responden. Dengan mengkaji hal tersebut

diharapkan dapat merumuskan kebijakan yang tepat terkait walkability yang baik di Jakarta.

TINJAUAN REFERENSI

Berjalan merupakan moda transportasi utama untuk sebagian besar manusia di seluruh dunia dan berjalan juga merupakan penghubung dari moda transportasi satu ke moda transportasi lainnya (Lo, 2011). Artinya setiap orang yang hendak berpergian akan berjalan dahulu sebelum menggunakan transportasi umum seperti busway atau kereta. Menurut studi studi dari ADB (*Asian Development Bank*), berjalan mampu menyediakan mobilitas untuk bagi masyarakat dengan presentase yang cukup besar di banyak kota, terutama kepada orang tidak mampu yang seringnya tidak memiliki alternatif lain.

Menurut Seneviratne (1985), ketika seseorang berjalan, mereka akan menambah jarak berjalan kaki berdasarkan dengan tipe perjalanan, tujuan perjalanan, dan waktu berjalan. Tujuan saat berjalan merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan permintaan pedestrian, faktor permintaan pedestrian tergantung pada kota. Studi dari *pedestrian catchmen area* yang dikemukakan dalam *Congress for the New Urbanism*, lima menit berjalan sama dengan 0.25 mil (400) meter dan 10 menit perjalanan sama dengan 0,4 mil (800 meter). Faktor yang memengaruhi orang berkeinginan untuk berjalan atau ingin menambah jarak perjalanannya menurut Uterman (1984) yakni waktu, kenyamanan,

ketersediaan kendaraan bermotor, pola tata guna lahan.

Menurut *American Association Org State Highway And Transportasion Official (AASHTO) Green Book*, pedestrian merupakan bagian dari lingkungan jalan dan harus diperhatikan baik di daerah pedesaan maupun perkotaan. Namun pejalan kaki di perkotaan lebih lebih sering memengaruhi desain jalan, sementara pejalan kaki di pedesaan tidak, karena pejalan kaki di perkotaan merupakan sumber kehidupan di perkotaan khususnya di pusat perbelanjaan dan daerah ritel. Hal ini yang menyebabkan penataan jalur pedestrian di perkotaan lebih diperhatikan dibandingkan di pedesaan. Karena kota merupakan ruang terkonsentrasinya manusia dengan aktivitasnya yang plural. Tempat tinggal dan tempat kegiatan penduduk kota menyebar pada lokasi yang berbeda, sehingga timbul jaringan interaksi yang menyebabkan mobilitas menjadi tinggi.

Timbulnya potensi pejalan kaki sangat berdampak pada berkembangnya aktivitas baru seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) dan mobilitas kendaraan (Hakim, 2005). Menurut Artawan et al (2013), bahwa karakteristik pedestrian terkait dengan arus pejalan kaki, kecepatan berjalan kaki, kepadatan pejalan kaki, dan ruang pejalan kaki atau trotoar. Karakteristik berjalan kaki merupakan suatu faktor utama dalam perencanaan maupun pengoperasian dan fasilitas-fasilitas transportasi. Sementara pedestrian akan berjalan di jalur pedestrian atau trotoar. Trotoar merupakan jalur

pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan jalan dan umumnya sejajar dengan lalu lintas kendaraan (Direktorat Bina Teknik kota, direktorat jenderal Bina Marga). Sebagaimana diketahui bahwa jumlah pejalan kaki di Indonesia masih tergolong sedikit, bahkan termasuk sebagai salah satu aktivitas yang dihindari. Banyak alasan yang membuat orang lebih memilih naik kendaraan walau hanya untuk pergi ke tujuan yang berjarak 300 meter. Saat ini kondisi trotoar di Indonesia atau fasilitas pejalan kaki bagi orang yang menyandang disabilitas, masih sangat kurang jumlahnya. Khususnya, bagi pejalan kaki yang merupakan penyandang cacat tuna netra, hanya sebagian jalan besar sudah mempergunakan tanda-tanda khusus berupa ubin kuning. Pejalan kaki dan rencana pejalan kaki melintasi beraneka ragam bentuk, administrasi, dan disiplin yang beragam di kota-kota dunia. Oleh karena itu pendekatan yang terpadu dan multidisiplin sangat dibutuhkan untuk mengakomodasi pengguna kunci ruang publik.

Menurut *Pacific Consultants International and ALMEC Corporation* (2004) dalam penelitian Lo (2012) di Indonesia khususnya Jakarta, perencanaan dan pengetahuan tentang pejalan kaki bahkan lebih sederhana dibandingkan Amerika Serikat, meski faktanya berjalan berperan besar dari keseluruhan mobilitas setiap orang. Studi tersebut mengungkapkan bahwa berjalan “menyumbang” peran

sebanyak 38% dalam total transportasi setiap orang, namun berjalan kaki mendapatkan prioritas terendah untuk transportasi regional atau dalam perencanaan kota terpadu, bahkan studi ini menempatkan berjalan kaki sebagai paling rendah dibandingkan becak yang memang eksistensinya sudah lama dilarang di sebagian besar Jakarta.

Walkability (kelayakan berjalan) adalah dukungan secara keseluruhan dari berbagai aspek untuk lingkungan pejalan kaki. *Walkability* ini digunakan untuk mencerminkan kondisi berjalan pada suatu daerah. Dengan *Walkability* dapat memberikan gambaran dan mengukur konektivitas dan kualitas trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota. Hal tersebut dapat diukur melalui penilaian yang komprehensif dari fasilitas pejalan kaki yang tersedia dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran. (Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011). *Walkability* ini juga memperhatikan konektivitas jalur pejalan kaki, kualitas fasilitas pejalan kaki, kondisi jalan, pola penggunaan lahan, dukungan masyarakat, keamanan, dan kenyamanan untuk berjalan kaki.

Dalam mengukur tingkat *walkability*, ada beberapa parameter pengukur *walkability*. *Global Walkability Index* (GWI) yang dikembangkan MIT dan World Bank dengan modifikasi agar sesuai dengan konteks Asia. Parameter yang digunakan adalah sebagai berikut: Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (*walking path modal conflict*);

Ketersediaan jalur pejalan kaki; Ketersediaan penyeberangan; Keamanan penyeberangan; Sikap pengendara motor; *Amenities* (kelengkapan pendukung); Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (*disabled*); Kendala / hambatan; Keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*).

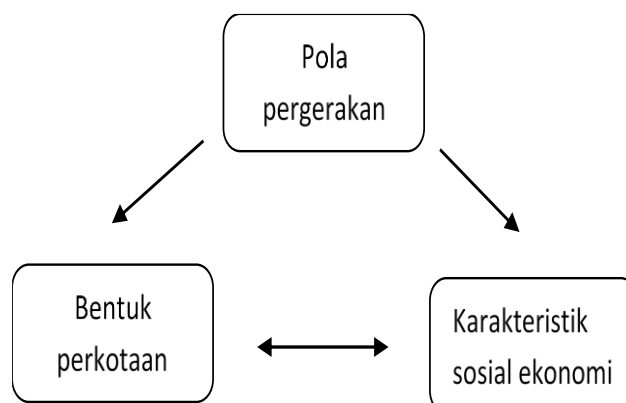
Secara umum, penyediaan jalur pejalan kaki dilakukan untuk menghindari terjadinya konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor. Pentingnya jalur pedestrian yang baik telah diatur dalam beberapa pedoman. Pedoman teknis tersebut telah menetapkan perhitungan pejalan kaki di suatu kawasan. Sementara menurut Goldsmith (1994) dalam Hadi (2015) terdapat faktor-faktor yang diduga merupakan faktor pendorong berjalan kaki, yakni faktor subjektif dan faktor objektif.

Faktor subjektif adalah faktor yang dapat diukur berdasarkan faktor masing-masing orang. Seperti jarak, kenyamanan, keselamatan, waktu, biaya, kebiasaan dan kesehatan. Faktor objektif merupakan faktor fisik yang dapat dirasakan secara langsung dan sudah terdapat di lingkungan. Hal ini seperti cuaca, ketersediaan fasilitas pedestrian, aksesibilitas, keterhubungan fasilitas pejalan kaki, kelengkapan sarana dan prasarana pedestrian, topografi, dan daya tarik lingkungan pejalan kaki di sekitar fasilitas pejalan kaki.

Tamin (2008) menjelaskan lima kategori tujuan pergerakan berbasis tempat tinggal, yaitu; Pergerakan ke tempat kerja, Pergerakan ke sekolah atau universitas

(pergerakan dengan tujuan pendidikan), Pergerakan ke tempat belanja, Pergerakan untuk kepentingan sosial. Pergerakan untuk tujuan rekreasi. Tujuan pergerakan bekerja dan pendidikan, disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah hanya sekitar (15-20)% dari total pergerakan yang terjadi. Menurut Warpani S (1990), yang dimaksud dengan perjalanan kerja adalah perjalanan yang dilakukan dengan maksud bekerja.

Pola pergerakan dipengaruhi oleh faktor spasial dan non-spasial (Frank & Pivo, 1994). Faktor non spasial tersebut didefinisikan sebagai karakteristik sosial dan ekonomi penduduk. Karakteristik sosial dan ekonomi telah teridentifikasi memiliki pengaruh terhadap pola pergerakan (Pouyanne, 2010). Karakteristik sosial ekonomi seperti jenis kelamin, pendapatan, pendidikan, jumlah keluarga, teman perjalanan, kegiatan berjalan kaki dan kepemilikan kendaraan.



Gambar 2.2 The Triangular Relationship

Sumber: Pouyanne, 2010

Menurut Caragih (2013) karakteristik merupakan ciri atau karakteristik yang secara alamiah melekat pada diri seseorang yang meliputi umur, jenis kelamin, ras/suku, pengetahuan, agama/ kepercayaan dan sebagainya. Sementara Tinggi rendahnya sosial ekonomi seseorang ditentukan oleh pendidikan, pekerjaan dan penghasilan. (Yulisanti.A.I, 2000). Fasilitas pejalan kaki diciptakan guna memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Agar fasilitas pejalan kaki ini dapat berfungsi secara optimal maka harus memenuhi berbagai kriteria perancangan fasilitas pejalan kaki yang baik. Indikator ketercapaian fasilitas pejalan kaki yang baik adalah terpenuhinya kebutuhan fisiologis dan psikis pejalan, sebagai berikut (Uterman, 1984): yakni keselamatan, Keamanan, Kenikmatan, kenyamanan, keindahan.

METODE PENELITIAN

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer Survei primer yang dilakukan bertujuan untuk mendapatkan data-data secara langsung dari pengamatan/observasi dan kuesioner pada masyarakat yang melakukan perjalanan di Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Salemba-Kramat Raya. Sedangkan survei sekunder dilakukan untuk mendapatkan data-data sekunder dari instansi terkait yang dibutuhkan. Data primer dalam penelitian ini didapat dengan cara observasi, kuesioner, dan wawancara singkat. Teknik observasi disini merupakan pengumpulan data dengan mengamati kondisi fasilitas pejalan kaki, serta perilaku pejalan kaki yang melintas atau menggunakan jalur pejalan kaki tersebut. Observasi yang dilakukan adalah pengamatan terhadap lingkungan pejalan kaki (*streetscape*), perilaku pejalan kaki

yang berjalan di kedua jalan ini terkait berjalan dengan siapa dan lainnya.

Waktu observasi dan survey dilakukan dalam 3 waktu, yakni pagi, siang hingga sore, dan malam hari. Dalam hal ini dilihat juga *peak hours* atau hari kerja (*weekdays*) Juga dilakukan observasi ketika *weekend* seperti hari sabtu dan minggu. Sebagai acuan survey pejalan kaki dibagi menjadi waktu sebagai berikut; Pukul 6.00-10.00 (puncak pagi). Pukul 12.00-15.00 (puncak siang), pukul 16.00-20.00 (puncak sore hingga malam). Dalam penelitian ini juga digunakan kuesioner untuk mengumpulkan data. Kuesioner ini bertujuan untuk melihat persepsi dan preferensi seseorang terkait lingkungan berjalannya dan juga untuk mengetahui karakter demografi dan sosial ekonomi pejalan kaki yang melintas di lokasi penelitian. Kuesioner ini berisi 26 pertanyaan dengan lima kelompok pertanyaan, kelompok pertanyaan A yakni nomor 1-9 didesain untuk mengetahui persepsi terkait minat berjalan kaki, nomor 10-13 didesain untuk mengkaji persepsi responden terkait kesediaan membayar untuk fasilitas pejalan kaki yang lebih baik pada jalan yang diteliti, nomor 15-17 didesain untuk melihat persepsi dan penilaian responden terkait jalan yang diteliti atau persepsi mereka terkait kualitas jalan (*walkability*), 18-20 didesain untuk melihat frekuensi berjalan responden, baik frekuensi berjalan kaki di lokasi yang diteliti, dan perjalanan responden pada malam hari. 21 – 26 merupakan pertanyaan untuk mengetahui kepemilikan SIM & kendaraan, moda transportasi utama,

kondisi kesehatan, dan saran anda untuk kondisi trotoar yang lebih baik. Dalam kuesioner ini juga ditanyakan terkait rata-rata penghasilan responden. Kuesioner ini dibuat dengan bahasa yang mudah dipahami oleh responden dari berbagai kalangan, dengan tidak menggunakan istilah asing, dan dengan bahasa yang sederhana sehingga mudah di mengerti.

Penelitian ini menggunakan teknik accidental sampling. Menurut Sugiyono (2009:96) bahwa Sampling Insidental adalah teknik penentuan sampel, berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan atau insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Perhitungan sample yang digunakan menggunakan metode perhitungan sample untuk populasi kecil yang tidak diketahui. Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan tingkat kepercayaan 95% ($Z=1,96$). Variasi populasi tidak diketahui sehingga bernilai 0,25. Sampling error 10%, maka apabila diaplikasikan kedalam rumus tersebut menghasilkan jumlah sample sebanyak 96 responden. Sehingga dalam penelitian ini digunakan sampe 100 responden untuk masing-masing jalan. Jalan Jenderal Sudirman merupakan salah satu jalan yang merupakan pusat perniagaan di Jakarta dengan panjang jalan 4.7 kilometer. Pengembangan stasiun terpadu dukuh atas telah masuk dalam Peraturan Daerah (Perda) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2030. Dalam rencananya Jalan Jenderal Sudirman akan

melakukan perbaikan pedestrian dan terintegrasi dengan alat transportasi publik seperti Transjakarta, KRL, dan MRT. Kedua jalan ini merupakan salah satu jalan utama di Jakarta Pusat yang memiliki panjang 2.7 Kilometer, dengan adanya beberapa lembaga pendidikan tinggi, rumah sakit, dan pasar yang ada di sepanjang jalan tersebut. Jika diperhatikan kondisi trotoar untuk jalan di Pusat Kota masih belum layak, banyaknya trotoar yang rusak, pengalihan fungsi trotoar sebagai tempat berjualan para pedagang kaki lima, kondisi jalan ini sangat jauh dari keramahan untuk pejalan kaki.

Pertanyaan wawancara yang digunakan peneliti disesuaikan dengan situasi dan kondisi, namun tidak terlepas dari pedoman wawancara yang disiapkan sebelumnya. Selain itu, wawancara dengan subjek penelitian dilakukan secara terbuka, dimana ditujukan untuk menjaring informasi mengenai hal yang lelah dipersiapkan oleh peneliti kepada subjek penelitian dengan tetap mengacupada fokus masalah penelitian. Bentuk wawancara ini dipilih dengan harapan dapat diperoleh data yang lebih mendalam, lengkap, dan kaya isi dan juga ilustrasi sehingga memungkinkan dihasilkan suatu kepaduan hasil penelitian yang kaya makna. Model Persamaan Variabel Sosiodemografi, Ekonomi, dan Kelayakan Berjalan.

$$\ln\left(\frac{P_1}{1-P_1}\right) = Y = \beta_0 + \beta_1 AGE + \beta_2 GEN + \beta_3 EDU + \beta_4 OCC + \beta_5 INC + \beta_6 + \beta_7 VHC + \beta_8 HEALTH + \beta_9 MTDRS + \varepsilon \dots (1)$$

$$\ln\left(\frac{P_1}{1-P_1}\right) = Y = \beta_0 + \beta_1 walkability + \beta_2 Nyaman + \varepsilon \dots (2)$$

Keterangan:

$\ln\left(\frac{Plk}{1-plk}\right) = Y = Demand$ berjalan kaki yang terdiri dari 9 variabel

β_0 = intersep

Usia = Usia Responden

JK = Jenis Kelamin Responden

EDU = Pendidikan terakhir responden

OCC = Pekerjaan Responden

INC = pendapatan Responden

VHC = kepemilikan kendaraan responden

HEALTH = kondisi kesehatan responden

Walkability = Skor nilai kelayakan berjalan

Nyaman = kondisi trotoar yang memengaruhi kenyamanan

e = error

Berikut ini merupakan perhitungan skor segmen yang digunakan dalam perhitungan *walkability*.

$$Skor\ segmen = \sum_{j=1}^n (nilai * bobot)$$

Keterangan :

I = Segmen J= Parameter

Dengan pengukur *walkability*, Global Walkability Index (GWI) yang dikembangkan MIT dan World Bank dengan modifikasi agar sesuai dengan konteks Asia, terdapat 9 parameter yang menjadi penilaian dengan interval skor total adalah 0-39 untuk kategori buruk, beresiko dan tidak menarik, sedangkan untuk interval skor 40-69 termasuk kategori

kualitas, resiko dan daya tarik yang sedang.

Sedangkan untuk interval 70 keatas termasuk kategori kualitas baik, resiko yang minim dan juga daya tarik yang tinggi bagi pejalan kaki.

HASIL DAN ANALISIS DESKRIPTIF

a. Karakteristik Responden Jalan Jenderal Sudirman

Responden yang ada di jalan Jenderal Sudirman sebagian besar berjenis kelamin laki-laki dengan persentase 69%. Sedangkan responden wanita hanya berjumlah 31%. Dengan responden paling banyak ada pada usia 26-40 tahun yakni sebanyak 50%. sebagian besar responden di Jalan Jenderal Sudirman berpendidikan tinggi. Dapat dilihat dari 62% responden pernah bersekolah di perguruan tinggi. Perguruan tinggi disini mulai dari D3, D4, S1, dan beberapa orang berpendidikan S2. Responden yang bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 44%,. Terbanyak kedua bekerja sebagai wiraswasta dengan jumlah 20%, sementara 11% merupakan mahasiswa, 13% merupakan Pegawai Negeri, 6% sebagai pegawai BUMN, 5% Ibu Rumah Tangga, dan 1% merupakan pensiunan. Sebagian besar responden memiliki penghasilan dengan rata-rata Rp 5.000.000-Rp 10.000.000,- per bulan sebanyak 45%, Sedangkan 35% berpenghasilan rata-rata Rp 1000.000 – Rp 5000.000,-. 14% berpenghasilan lebih dari Rp 10.000.000,- dan 2% berpenghasilan rata-rata Rp 1.000.000,-.78% responden memiliki kendaraan Sementara 87%

responden dalam kondisi sehat. Responden yang sehat ini berasal dari kelompok usia 15-25 tahun sebanyak 16%, kelompok usia 25-40 tahun sebanyak 38%, kelompok 40-60 tahun 31% dan 60+ sebanyak 2%. Transportasi utama para responden sebagian besar merupakan kendaraan bermotor dengan persentase 35% menggunakan sepeda motor sebagai transportasi utama alasan mereka menggunakan sepeda motor untuk berpergian adalah lebih cepat sampai, dan dapat menyelinap diantara kemacetan, dan 18% dari 100 responden menggunakan mobil alasannya adalah lebih nyaman saat berkendara karena tidak terhalang dengan cuaca meski resiko perjalanan lebih lama dikarenakan macet, 3% memilih berjalan kaki dan kemudian menyambung melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi umum.

b. Pola Perjalanan

Rata-rata perjalanan responden dalam sehari merupakan persepsi responden dalam melihat atau mengukur lama berjalannya sendiri ketika diluar rumah. Dengan mengetahui lama berjalan responden maka akan diketahui *behavior* dan minat berjalan kaki dari responden dalam kesehariannya, sehingga kita dapat mengetahui apakah responden bergantung pada kendaraan bermotor atau tidak. sebesar 38% dari 100 responden berjalan dalam waktu 21-60 menit, 31% responden berjalan 10-20 menit, 24% berjalan lebih dari 60 menit, sementara ada 7% responden berjalan kurang dari 10 menit dalam sehari. Jarak jalan kaki dalam sehari berkaitan juga

dengan lama berjalan hanya dalam hal ini ingin diketahui preferensi mereka dengan jarak mereka berjalan dalam sehari. Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa responden berjalan sejauh 800-1500 meter sebanyak 40 responden, sementara yang berjalan 500-800 meter sebanyak 32 responden. Dan yang berjalan lebih dari 2 km perhari sebanyak 17% dan berjalan kurang dari 500 meter sebanyak 10 orang responden.

Terdapat 35% responden yang seringkali berjalan kaki untuk menuju tempat kerjanya, 36% responden berjalan di sekitar atau tidak jauh dari rumah, 21% berjalan di pusat perbelanjaan, 6% berjalan menuju kampus dan di sekitar kampus, sementara 2 orang berjalan di taman. 71% responden seringkali berjalan saat berpergian, mereka cenderung berjalan hanya untuk jarak dekat saja untuk menuju ke tempat kerja. Karena memang harus dilakukan dengan jalan kaki mengingat jika menggunakan kendaraan pribadi maka akan terjebak kemacetan dan membutuhkan waktu serta biaya yang lebih besar dibandingkan dengan berjalan dan menggunakan transportasi umum. Sementara 29% yang jarang melakukan jalan kaki dikarenakan sering menggunakan transportasi umum atau ojek untuk berpergian. Preferensi ini bertujuan untuk mengetahui kemana saja aktivitas jalan kaki dilakukan oleh responden, berdasarkan data, terdapat 42% dari 100 responden melakukan jalan kaki untuk menuju tempat kerjanya. Sementara yang berjalan di sekitar lingkungan rumahnya ada sebanyak 32% dari 100 responden

sementara terdapat 3 orang berjalan ke taman, 10 orang ke pusat perbelanjaan, dan 3 orang ke kampus.

Hampir sebagian besar responden melakukan jalan kaki untuk alasan kesehatan, yakni sebesar 61%, alasan kesehatan ini banyak diungkapkan oleh responden, karena sehabis berjalan mereka akan merasa lebih sehat meski resikonya mereka harus berkeringat. Dalam berjalan kaki, teman perjalanan juga mempengaruhi polaperjalanan yang dilakukan. Sebagian besar responden yang berjalan kaki di sekitar kawasan melakukan perjalanan seorang diri dengan persentase responden sebanyak 50%. Responden yang menginginkan banyaknya transportasi yang terhubung dengan trotoar sebanyak 2% dan adanya polisi untuk meningkatkan keamanan sebanyak 8%, sementara 3% menginginkan banyaknya toko sepanjang trotoar, sehingga dapat lebih menyenangkan ketika berjalan kaki. Jika jalur pejalan kaki diperbaiki, 50% responden menyatakan bahwa dirinya akan lebih sering berjalan kaki untuk alasan kesehatan, karena berjalan kaki dianggap sebagai kegiatan olah raga dan untuk menjaga kondisi badan tetap sehat sebelum beraktifitas

c. Karakteristik Responden Jalan Salemba-Kramat Raya

Responden yang ada di jalan Salemba Raya sebagian besar berjenis kelamin laki-laki sebesar 64. Sedangkan untuk perempuan sebesar 36%. Responden terbanyak berasal dari usia 26-40 Tahun sebanyak 53 orang, dengan jumlah

responden perempuan sebanyak 18 orang dan laki-laki berjumlah 35 orang. Sementara responden untuk usia yang tergolong lansia, berjumlah 7 orang. Karakteristik responden yang ada di jalan ini bervariasi baik dari pekerjaan, pendidikan dan pekerjaan. Pola perjalanan responden di jalan ini juga bermacam-macam, tapi sebagian besar memang responden sering melewati jalan ini, hanya beberapa orang yang memang baru melewati jalan ini. Oleh karena hal itu sebagian besar responden familiar dengan jalan ini karena mereka sering melewatinya.

52% responden pernah menempuh pendidikan di perguruan tinggi. Perguruan tinggi disini mulai dari D3, S1, dan S2. Responden yang bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 37%, terbanyak kedua bekerja sebagai wiraswasta dengan jumlah 26%, sementara 12% merupakan mahasiswa, 13% merupakan Pegawai Negeri, 6% sebagai pegawai BUMN, 7% Ibu Rumah Tangga, dan 3% merupakan pensiunan. Sebagian besar responden memiliki penghasilan dengan rata-rata Rp 5.000.000-Rp 10.000.000,- per bulan sebanyak 35%, Sedangkan 36% berpenghasilan rata-rata Rp 1000.000 – Rp 5000.000,-. 29% berpenghasilan lebih dari Rp 10.000.000,-. Sebanyak 79% responden memiliki kendaraan, baik motor, mobil ataupun keduanya. Sementara 87% responden dalam kondisi sehat.

Transportasi utama para responden sebagian besar merupakan kendaraan bermotor dengan persentase 43%. Terdapat 62% responden yang menyatakan bahwa mereka merasa senang ketika berjalan kaki. Sementara yang merasa biasa saja sebanyak 38%. Rata-rata responden yang menyatakan bahwa dirinya senang berjalan, ada pada usia 26-40 tahun sebanyak 42% dan 41-60 tahun sebanyak 37%.

d. Pola Perjalanan Responden di Salemba-Kramat Raya.

Sementara 36% berjalan selama 21-60 menit diluar rumah dalam sehari. Hal ini disebabkan karena sebagian responden lebih sering menggunakan kendaraan bermotor ketika berpergian. Hanya 11% responden saja yang berjalan lebih dari 60 menit dalam sehari. Hampir sebagian besar responden berjalan kaki sejauh 800m-1500 meter sebanyak 43% responden. Hal ini sesuai dengan lama berjalan responden selama 10-20 menit per hari. Terdapat 49% dari 100 responden yang biasanya berjalan menuju ke tempat bekerja masing-masing. Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa 73% responden seringnya berjalan saat berpergian, mereka cenderung berjalan hanya untuk jarak dekat saja. Itupun jika cuaca tidak mendukung baik terlalu panas dan dalam kondisi hujan, mereka cenderung enggan untuk berjalan kaki. Alasan utama yang membuat responden melakukan perjalanan adalah untuk kesehatan dengan persentase sebesar 63% dari total 100 responden. Sebagian besar

responden yang berjalan kaki di sekitar kawasan melakukan perjalanan seorang diri dengan persentase responden sebanyak 73%. Responden yang lebih menginginkan jalan lebih bersih sebanyak 37%.30 responden menyatakan bahwa mereka merasa nyaman dengan trotoar yang memadai bak dari lingkungan terbangun dan fasilitas yang ada dalam trotoar. Jika jalur pejalan kaki diperbaiki, 31% responden menyatakan bahwa dirinya akan lebih sering berjalan kaki untuk alasan kesehatan, karena berjalan kaki dianggap sebagai kegiatan olah raga dan untuk menjaga kondisi badan tetap sehat sebelum beraktifitas dan 40% responden menyatakan jika fasilitas berjalan kaki ditambah mereka akan lebi sering berjalan kaki terutama untuk lansia yang cenderung memiliki kelemahan motorik dan fisik yang sudah tidak prima. 12% dari 100 responden menyatakan bahwa dirinya akan lebih sering berjalan kaki karena mereka suka berjalan kaki. 10 responden menyatakan tidak ingin untuk lebih sering berjalan kaki karena mereka tidak nyaman saat berjalan, dikarenakan kondisi kesehatan dan 5% dari 100 responden menyatakan bahwa cuaca yang cenderung panas membuat mereka jadi enggan untuk berjalan. Responden yang memilih tidak ini lebih banyak di dapatkan ketika survey di siang hari. Jika keadaan lebih teduh mereka akan lebih nyaman dalam berjalan.

ANALISIS WALKABILITY INDEX

Pada bagian ini akan dilakukan pengukuran *walkability* atau disebut juga

Global Walkability Index. *Walkability* memperhitungkan konektivitas jalur berjalan, kualitas fasilitas pejalan kaki, konsisi jalan, pola penggunaan lahan, dukungan masyarakat, keamanan dan kenyamanan berjalan. Parameter yang akan digunakan adalah parameter *Asian Development Bank* yang pernah melakukan kajian *walkability* di beberapa Negara di Asia dengan memodifikasi parameter atau indikator yang dimodifikasi dari *Global Walkability Index* yang dikembangkan oleh *Massachusetts Institute Technology* dan *World Bank*

baik dari kualitas, resiko dan juga daya tariknya bagi pejalan kaki. Setelah dilakukan analisis masing-masing koridor jalan, dihasilkan nilai *walkability* kawasan yang menggambarkan kualitas fasilitas pejalan kaki pada radius maksimal 200 meter dari lokasi penelitian. Nilai *walkability* untuk kawasan ini adalah 54,75 dan tergolong kualitas yang sedang. Artinya secara keseluruhan Jalan Jenderal Sudirman termasuk kategori yang sedang, baik dari kualitas, resiko dan juga daya tariknya bagi pejalan kaki. Kategori ini sama dengan kategori jalan Jenderal

Tabel 1 Skor Walkability Jalan Jenderal Sudirman.

No.	Wilayah segmen	Index Walkability
1	Jalan Jenderal Sudirman Segmen 1 (Sekitar Halte Dukuh Atas dan stasiun Sudirman)	70,5
2	Jalan Jenderal Sudirman Segmen 2 (sekitar Halte Karet)	67
3	Jalan Jenderal Sudirman Segmen 3 (sekitar Halte Bendungan Hilir)	61
4	Jalan Jenderal Sudirman Segmen 4 (Sekitar Halte Polda)	63
5	Jalan Jenderal Sudirman Segman 5 (Sekitar Halte Gelora Bung Karno)	75
	Index walkability Jalan Sudirman	67,3

Sumber : Survei diolah 2017

Tabel 2 Walkability Index Jalan Salemba-Kramat Raya

No.	Wilayah segmen	Index Walkability
1	Jalan Salemba Segmen 1 (Sekitar Halte Salemba Carolus)	55
2	Jalan Salemba Segmen 2 (Sekitar Halte Salemba UI)	61
3	Kramat Raya Segmen 3 (Sekitar Halte Kramat Sentiong NU)	53
4	Kramat Raya Segmen 4 (Sekitar Halte Pal Putih)	50
	Index walkability Jalan Salemba-Kramat Raya	54,75

Sumber : Survei diolah 2017

Berdasarkan tabel Setelah dilakukan analisis masing-masing koridor jalan, dihasilkan nilai *walkability* kawasan yang menggambarkan kualitas fasilitas pejalan kaki pada radius maksimal 200 meter dari lokasi penelitian. Nilai *walkability* keseluruhan untuk kawasan ini adalah 67,3 dan tergolong kualitas yang cukup baik. Artinya secara keseluruhan Jalan Jenderal Sudirman termasuk kategori yang sedang,

Sudirman. Namun secara kualitas *Index Walkability* di jalan ini lebih rendah dibandingkan jalan Jenderal Sudirman.

HASIL DAN ANALISIS INFERENSIAL

Pada bagian ini akan dilakukan analisis inferensial dengan menggunakan regresi logistik. Model logistik untuk variabel dependen yakni lama berjalan responden,

jarak berjalan responden, kesenangan berjalan responden, kebiasaan responden berjalan, tempat responden berjalan kaki, alasan atau motivasi berjalan, rekan berjalan, minat berjalan responden, tujuan berjalan kaki, dan lokasi minat untuk berjalan kaki. sementara untuk kelayakan berjalan menggunakan skor *walkability index*, dan kenyamanan jalur pedestrian. Sementara variabel independennya adalah usia, jenis kelamin, pendidikan, pendapatan, kesehatan, kepemilikan kendaraan, dan moda transportasi utama.

a. Jalan Jenderal Sudirman

Pada Jalan Jenderal Sudirman ini akan diuji pengaruh karakteristik demografi sosial ekonomi dan persepsi kelayakan berjalan yang memengaruhi seseorang untuk berjalan kaki dan minat mereka untuk berjalan. Seseorang yang memiliki usia muda akan cenderung berjalan lebih lama dibandingkan yang usianya lebih tua.

1. Lama Berjalan

Setiap penambahan usia satu tahun kecenderungan untuk berjalan lebih lama akan menurunkan lama berjalan sebesar 0.9720 kali. Seseorang yang berjenis kelamin laki-laki memiliki durasi berjalan yang lebih lama dibandingkan perempuan. Maka kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan berjalan 2.7243 kali lipat dibandingkan seseorang yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang memiliki badan sehat akan menurunkan lama berjalan sebesar 0.4741 kali lipat dibandingkan yang memiliki badan sehat. Terkait pendidikan, seseorang yang pernah

menempuh perguruan tinggi akan menurunkan lama berjalan sebesar 0.8032 kali lipat dibandingkan yang tidak. Kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta di jalan ini akan meningkatkan lama berjalan sebesar 2.4737 kali lipat dibandingkan seseorang yang tidak bekerja sebagai pegawai swasta. terkait pendapatan responden, setiap peningkatan pendapatan maka akan meningkatkan lama berjalan sebesar 1.0433 kali. kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan untuk berjalan akan menurun sebesar 0.2719 kali lipat dibandingkan yang tidak memiliki kendaraan. Hanya 31% responden yang mengakses transportasi umum sebagai transportasi utama. Sehingga kecenderungan seseorang yang menggunakan transportasi umum akan menurun sebesar 0.7872 kali dibandingkan yang tidak menggunakan transportasi umum, Berdasarkan analisis, lingkungan yang nyaman dengan jalan yang lebih bersih dan memadai meningkatkan kecenderungan lama berjalan seseorang sebesar 2.4977 kali lipat dibandingkan lingkungan yang tidak nyaman

2. Jarak Berjalan

Setiap peningkatan satu tahun usia akan menurunkan jarak jauh berjalan seseorang 0.9293 kali. kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurunkan jarak jauh berjalan sebesar 0.9121 kali dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk melakukan jalan kaki lebih jauh adalah sebesar 2.4763 kali

dibandingkan yang tidak sehat. Seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta akan berjalan 2.4550 kali dibandingkan seseorang yang bukan pegawai swasta. Setiap peningkatan pendapatan akan menurunkan jarak berjalan seseorang sebesar 0.8962 kali. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan menurunkan jarak jauh berjalan seseorang sebesar 0.3624 kali. Berdasarkan analisis, lingkungan yang nyaman dengan jalan yang lebih bersih dan memadai meningkatkan kecenderungan lama berjalan seseorang sebesar 3.2015 kali lipat dibandingkan lingkungan yang tidak nyaman.

3. Persepsi Rasa senang Berjalan

Semakin tua usia kecenderungan seseorang untuk merasa senang ketika berjalan menurun sebesar 0.9385 kali lipat dibandingkan usia yang lebih muda. Penyebab wanita kurang senang berjalan kaki yakni alasan fisik mereka yang lebih mudah lelah dibandingkan laki-laki. Oleh sebab itu kecenderungan seseorang dengan jenis kelamin laki-laki untuk merasa senang ketika berjalan akan meningkat sebesar 1.1613 kali dibandingkan yang berjenis kelamin perempuan. kecenderungan seseorang yang ada dalam kondisi sehat akan meningkat 0.2766 kali lipat dibandingkan yang tidak sehat. . Seseorang yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi akan 1.2378 lebih merasa senang berjalan dibandingkan yang tidak menempuh perguruan tinggi. Setiap peningkatan pendapatan akan menurunkan kesenangan berjalan 0.9287kali. Kecenderungan seseorang yang memiliki

kendaraan akan meningkatkan jarak jauh berjalan seseorang sebesar 1.5125 kali. Lingkungan yang nyaman dengan jalan yang lebih bersih dan memadai meningkatkan kecenderungan senang berjalan seseorang sebesar 2.3852 kali lipat dibandingkan lingkungan yang tidak nyaman.

4. Tujuan Responden Memilih Untuk Berjalan Kaki

Sebagian besar responden di jalan ini ketika ditanya lokasi dimana mereka sering berjalan mereka hanya menjawab sering berjalan menuju lokasi tempat kerja. Maka kecenderungan seseorang yang tua untuk berjalan akan menurun 0.9333kali lipat dibandingkan dengan seseorang yang lebih muda. Kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki untuk berjalan menuju tempat kerja akan sebesar 0.9014 kali dibandingkan perempuan. kecenderungan seseorang yang sehat untuk menuju tempat kerja meningkat sebesar 1.0342 kali lipat dibandingkan yang sedang dalam kondisi tidak sehat. Seseorang yang menempuh pendidikan tinggi kecenderungan berjalan ke tempat kerja akan meningkat 1.7713 kali dibandingkan yang tidak pernah menempuh perguruan tinggi. Pekerjaan memiliki hubungan yang positif dengan lama berjalan. maka kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta di jalan ini akan meningkat jalan menuju tempat kerja sebesar 4.3732 kali lipat dibandingkan

seseorang yang tidak bekerja sebagai pegawai swasta. Setiap peningkatan penghasilan maka kecenderungan seseorang untuk pergi menuju tempat kerja meningkat sebesar 1.1577 kali dibandingkan yang tidak bekerja. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan untuk berjalan menuju tempat kerja akan menurun sebesar 0.4251 kali dibandingkan dengan yang tidak memiliki kendaraan. Setiap penambahan skor walkability index maka kecenderungan seseorang untuk berjalan menuju tempat kerja akan meningkat sebesar 1.0395 kali

5. Kecenderungan Selalu Berjalan Di Jalan Jenderal Sudirman

Kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurun untuk selalu berjalan sebesar 0.7246 dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi meningkat 1.9188 kali untuk selalu berjalan ketika berpergian. Sementara kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta akan meningkat 1.1488 kali untuk selalu berjalan dibandingkan yang bukan pegawai swasta. Semakin tinggi penghasilan seseorang akan menurunkan berjalan sebesar 0,7414 kali lipat dibandingkan seseorang yang berpenghasilan rendah. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan meningkatkan jalan kaki sebanyak 1.4530 kali. Lingkungan yang nyaman dengan jalan yang lebih bersih dan memadai meningkatkan kecenderungan seseorang

untuk selalu berjalan ketika berpergian sebesar 2.3152 kali lipat dibandingkan lingkungan yang tidak nyaman.

6. Kecenderungan Tujuan Berjalan Seseorang ketika berjalan di Jalan Jenderal Sudirman

Semakin muda seseorang kecenderungan seseorang untuk berjalan menuju ke kantor akan sebesar 0.9510 kali lipat dibandingkan yang berusia tua. Dengan kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan lebih banyak berjalan menuju tempat kerja sebanyak 1.1342 kali dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang lebih sehat untuk berjalan menuju kantor sebesar 2.1623 dibandingkan yang tidak sehat. Kecenderungan seseorang yang memiliki pendidikan di perguruan tinggi justru cenderung menurun, dikarenakan yang tidak berpendidikan di perguruan tinggi pun bekerja sebagai pegawai swasta, meski dengan penghasilan yang berbeda. Sementara pekerjaan mempengaruhi tujuan bekerja karena responden yang bekerja biasanya melewati jalan ini untuk tujuan bekerja. Maka kecenderungan seseorang yang bekerja akan 6.6257 kali lipat dibandingkan yang tidak bekerja untuk melewati jalan ini untuk tujuan pekerjaan. Setiap penambahan penghasilan akan meningkatkan kecenderungan berjalan sebesar 1.0782 kali. Karena seseorang yang memiliki penghasilan tinggi cenderung banyak bekerja dan memiliki kantor di jalan ini. Analisis kelayakan berjalan ini secara signifikan tidak mempengaruhi tujuan seseorang berjalan di jalan ini untuk tujuan bekerja. Khususnya untuk tujuan bekerja

mereka hanya berjalan untuk tujuan yang berkaitan dengan keseharian dan rutinitas.

7. Motivasi Atau Alasan Berjalan Seseorang di Jalan Jenderal Sudirman

Semakin tua usia maka kecenderungan untuk memilih kesehatan sebagai alasan utama adalah 1.0756 kali dibandingkan yang usianya cenderung muda. Seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan cenderung memilih kesehatan sebesar 2.1888 kali lipat dibandingkan seseorang yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk berjalan dengan alasan kesehatan sebesar 0.7356 dibandingkan dengan kondisi responden yang tidak sehat. Kecenderungan seseorang yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi, akan menurun sebesar 0.8381. Maka kecenderungan seseorang yang bekerja akan 0.3799 kali lipat dibandingkan yang tidak bekerja untuk melewati jalan ini untuk alasan kesehatan. Setiap peningkatan penghasilan maka kecenderungan seseorang yang berjalan untuk alasan kesehatan akan menurun sebesar 0.9714. Kepemilikan kendaraan meningkatkan kecenderungan berjalan sebesar 4.2666 kali untuk alasan kesehatan. Seseorang yang menggunakan kendaraan pribadi untuk berpergian akan menurunkan kecenderungan seseorang berjalan dengan alasan kesehatan sebesar 0.7662. Sehingga kecenderungan kenyamanan kondisi pejalan kaki untuk memengaruhi motivasi seseorang dengan alasan kesehatan akan menurun sebesar 0.4302.

8. Pemilihan rekan berjalan Seseorang

Semakin tua usia maka kecenderungan untuk berjalan sendiri menurun sebesar 0.9214 kali lipat dibandingkan yang usianya cenderung tua. Kecenderungan berjalan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurunkan pemilihan rekan berjalan sebesar 0.6299 kali dibandingkan perempuan. Ketika berjalan, laki-laki lebih suka berjalan sendiri, alasannya lebih efisien waktu jika berjalan sendiri karena relatif lebih cepat, semakin seseorang sehat akan meningkatkan kecenderungan seseorang berjalan 2.2070 kali. Kecenderungan seseorang yang berpendidikan di perguruan tinggi akan meningkat sebesar 2.1495 kali. Seseorang yang memiliki penghasilan tinggi akan menurunkan kecenderungan berjalan sendiri sebesar 0.9891. Kecenderungan seseorang yang menggunakan transportasi umum akan menurunkan minat berjalan sendiri sebesar 0.8930 kali dibanding yang tidak menggunakan transportasi umum. Sedangkan kenyamanan terkait fasilitas berjalan secara signifikan tidak memengaruhi seseorang untuk berjalan kaki sendirian. Hal ini disebabkan juga karena baik trotoar yang dilewati nyaman atau tidak mereka akan tetap melewatinya dengan berjalan sendiri ketika memutuskan untuk berjalan

9. Minat Seseorang Untuk Berjalan Di Jalan Jenderal Sudirman

Seseorang yang sudah tua dan masuk dalam kategori lansia akan

mengurangi kecenderungan berjalan di jalan ini. Kecenderungan seseorang laki-laki untuk berjalan lebih di jalan ini adalah sebesar 0.3281 dibandingkan dengan yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk berjalan di jalan ini menurun 0.1400 kali dibanding seseorang yang ada dalam kondisi tidak sehat. Kecenderungan seseorang yang memiliki pendidikan hingga perguruan tinggi mengakibatkan peningkatan minat berjalan kaki sebesar 1.9521 kali dibandingkan yang tidak. Kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk berjalan lebih banyak di jalan Jenderal Sudirman adalah menurun sebesar 0.5725 kali. Hal tersebut menyebabkan kecenderungan seseorang yang berpenghasilan tinggi akan meningkat 0.7397 kali dibandingkan dengan yang memiliki penghasilan rendah. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan menurunkan minat berjalan kaki 0.8356 kali dibandingkan yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Seseorang yang menggunakan transportasi umum akan menurunkan minat berjalan sebesar 0.5190 kali dibandingkan yang tidak menggunakan transportasi umum. Sedangkan kenyamanan terkait fasilitas berjalan secara signifikan tidak memengaruhi seseorang untuk meningkatkan minat berjalan kaki. Hal ini disebabkan juga karena baik trotoar yang

dilewati nyaman atau tidak mereka akan tetap melewatinya dengan ketika memutuskan untuk berjalan.

b. Jalan Salemba-Kramat Raya

1. Lama Berjalan

Ketika dilakukan uji serentak setiap peningkatan satu tahun usia akan menurunkan lama berjalan sebesar 0.9936. Maka kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurun berjalan 0.9683 kali lipat dibandingkan seseorang yang berjenis kelamin perempuan. kecenderungan seseorang yang memiliki badan sehat akan meningkatkan lama berjalan sebesar 3.971 kali lipat dibandingkan yang memiliki badan tidak sehat. Hal ini menyebabkan seseorang yang pernah menempuh perguruan tinggi akan menurunkan lama berjalan sebesar 0.5951 kali lipat dibandingkan yang tidak. Kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta di jalan ini akan meningkat kan lama berjalan sebesar 2.2042 kali lipat dibandingkan seseorang yang tidak bekerja sebagai pegawai swasta. Maka setiap peningkatan satu juta pendapatan maka akan meningkatkan lama berjalan sebesar 1.0230 kali. dalam hal tersebut, orang yang memiliki penghasilan tinggi akan lebih sering berjalan kaki. Maka, kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan untuk berjalan akan menurun sebesar 0.3711 kali lipat dibandingkan yang tidak memiliki

kendaraan. Kecenderungan seseorang yang menggunakan transportasi umum untuk akan meningkatkan lama berjalan sebesar 1.6341 kali dibandingkan yang tidak menggunakan transportasi umum. Secara bersama-sama analisis kelayakan berjalan ini secara signifikan tidak mempengaruhi lama berjalan seseorang. Karena kebanyakan riset transportasi atau aksesibilitas berasal dari inti penelitian di Barat, banyak istilah dan kategori penelitian mencerminkan aspek budaya barat yang tidak berlaku saat penelitian dilakukan di tempat lain.

2. Jarak Berjalan Seseorang

Setiap peningkatan satu tahun usia akan meningkatkan jarak jauh berjalan seseorang 1.010 kali. Kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurunkan jarak jauh berjalan sebesar 0.9707 kali dibandingkan perempuan. kecenderungan seseorang yang sehat untuk melakukan jalan kaki lebih jauh adalah sebesar 11.9561 kali dibandingkan yang tidak sehat. Dalam hal ini kecenderungan seseorang yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi menurun 0.4353 kali dibandingkan yang tidak di perguruan tinggi. Sedangkan Seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta akan berjalan 2.7258 kali dibandingkan seseorang yang bukan pegawai swasta. Setiap peningkatan pendapatan akan meningkatkan jarak berjalan seseorang sebesar 1.0324 kali. Seseorang yang memiliki kendaraan kecenderungan jarak berjalan lebih jauh

akan menurun 0.2962 kali dibandingkan yang tidak memiliki kendaraan. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan meningkatkan jarak jauh berjalan seseorang sebesar 1.1997 kali. Analisis kelayakan berjalan ini secara signifikan tidak mempengaruhi jarak berjalan seseorang.

3. Perasaan Senang Berjalan Ketika Seseorang Berjalan

Semakin tua usia kecenderungan seseorang untuk merasa senang ketika berjalan menurun sebesar 0.9967 kali dibandingkan usia yang lebih muda, karena keterbatasan fisiknya. kecenderungan seseorang dengan jenis kelamin laki-laki untuk merasa senang ketika berjalan akan meningkat sebesar 2.0499 kali dibandingkan yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang ada dalam kondisi sehat akan meningkat 0.2766 kali lipat dibandingkan yang tidak sehat. Seseorang yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi akan 2.7531 lebih merasa senang berjalan dibandingkan yang tidak menempuh perguruan tinggi. Setiap peningkatan pendapatan akan meningkatkan kesenangan berjalan 1.0704 . Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan meningkatkan jarak jauh berjalan seseorang sebesar 1.7655 kali.

4. Tujuan Responden Ketika Memilih Berjalan Kaki.

Kecenderungan seseorang yang tua untuk berjalan akan menurun 0.9921 kali lipat dibandingkan dengan seseorang yang lebih muda. Kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki untuk berjalan

menuju tempat kerja akan sebesar 1.1583 kali dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk menuju tempat kerja meningkat sebesar 2.2406 kali lipat dibandingkan yang sedang dalam kondisi tidak sehat. Seseorang yang menempuh pendidikan tinggi kecenderungan berjalan ke tempat kerja akan meningkat 1.0804 kali dibandingkan yang tidak pernah menempuh perguruan tinggi. Kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta di jalan ini akan meningkat jalan menuju tempat kerja sebesar 6.1938 kali lipat dibandingkan seseorang yang tidak bekerja sebagai pegawai swasta. Setiap peningkatan penghasilan maka kecenderungan seseorang untuk pergi menuju tempat kerja meningkat sebesar 1.1289 kali dibandingkan yang tidak bekerja. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan untuk berjalan menuju tempat kerja akan sebesar 1.1079 kali dibandingkan dengan yang tidak memiliki kendaraan. Sedangkan penggunaan transportasi umum, akan menurunkan kecenderungan berjalan menuju tempat kerja sebanyak 0.6465. Setiap penambahan skor walkability index dalam pengujian ini maka kecenderungan seseorang untuk berjalan menuju tempat kerja akan sebesar 0.9852 kali.

5. Kecenderungan Seseorang Untuk Selalu Berjalan Kaki Setiap Berpergian

Maka semakin tua usia maka kecenderungan seseorang untuk selalu berjalan ketika berpergian menurun sebesar 0.9861 kali dan kecenderungan seseorang

yang berjenis kelamin laki-laki akan menurun untuk selalu berjalan sebesar 0.4552 dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk berpergian dengan berjalan adalah 6.0308 kali disbanding yang tidak sehat. Sedangkan semakin tinggi penghasilan seseorang akan meningkatkan kan berjalan sebesar 1.0206 kali lipat dibandingkan seseorang yang berpenghasilan rendah. Selalu berjalan ketika berpergian sebesar 1.5936 kali lipat dibandingkan lingkungan yang tidak nyaman. Kecenderungan seseorang yang lebih sehat untuk berjalan menuju kantor sebesar 4.0333 dibandingkan yang tidak sehat. Pendidikan yang tinggi membuat seseorang cenderung bekerja sebagai pegawai swasta sehingga kecenderungan seseorang yang memiliki pendidikan di perguruan tinggi justru meningkat sebesar 1.5283 kali. Maka kecenderungan seseorang yang bekerja akan 2.2912 kali lipat dibandingkan yang tidak bekerja untuk melewati jalan ini untuk tujuan pekerjaan. Setiap penambahan penghasilan akan meningkatkan kecenderungan berjalan sebesar 1.0982 kali. Trotoar yang bersih dan memadai, meingkatkan Kecenderungan seseorang yang berjalan menuju kantornya sebesar 2.3773 kali.

6. Kecenderungan Tujuan Berjalan Seseorang Ketika Berjalan Di Jalan Salemba Raya - Kramat Raya

Hal ini menyebabkan semakin muda seseorang kecenderungan seseorang untuk berjalan menuju ke kantor akan menurun

sebesar 0.9693 kali lipat dibandingkan yang berusia tua. Dengan kecenderungan seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan lebih banyak berjalan menuju tempat kerja sebanyak 1.6058 kali dibandingkan perempuan. Kecenderungan seseorang yang lebih sehat untuk berjalan menuju kantor sebesar 4.0333 dibandingkan yang tidak sehat. Kecenderungan seseorang yang memiliki pendidikan di perguruan tinggi justru meningkat sebesar 1.5283 kali. Setiap penambahan penghasilan akan meningkatkan kecenderungan berjalan sebesar 1.0982 kali. Trotoar yang bersih dan memadai, meingkatkan Kecenderungan seseorang yang berjalan menuju kantornya sebesar 2.3773 kali.

7. Motivasi Atau Alasan Berjalan Seseorang

Seseorang yang cenderung middle age hingga lansia jarang yang memilih kesehatan sebagai alasan utama. seseorang yang berjenis kelamin laki-laki yang memilih kesehatan sebagai alasan utama meurun sebesar 0.9090 kali dibandingkan seseorang yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk berjalan dengan alasan kesehatan sebesar 4.1626 dibandingkan dengan kondisi responden yang tidak sehat. Maka kecenderungan seseorang yang bekerja akan 0.2050 kali lipat dibandingkan yang tidak bekerja untuk melewati jalan ini untuk alasan kesehatan. Kecenderungan seseorang yang berjalan untuk alasan kesehatan akan menurun sebesar 1.0084 Kepemilikan kendaraan meningkatkan kecenderungan berjalan sebesar 1.0485 kali

untuk alasan kesehatan. seseorang yang menggunakan kendaraan pribadi untuk berpergian akan menurunkan kecenderungan Seseorang berjaan dengan alasan kesehatan sebesar 1.2931 kali. Sehingga kecenderungan kenyamanan kondisi pejalan kaki untuk memengaruhi motivasi seseorang dengan alasan kesehatan akan meningkat sebesar 2.2887.

8. Pemilihan Rekan Ketika Berjalan

Semakin tua usia maka kecenderungan untuk berjalan sendiri menurun sebesar 0.9646 kali lipat dibandingkan yang usianya cenderung tua. Kecenderungan berjala seseorang yang berjenis kelamin laki-laki akan menurunkan pemilihan rekan berjalan sebesar 0.4720 kali dibandingkan perempuan. Dalam penelitian ini justru seseorang yang lebih sehat lebih senang berjalan bersama-sama dengan teman atau rekan seperjalanan, semakin seseorang sehat akan meningkatkan kecenderungan seseorang berjalan sendiri sebanyak 3.5359 kali. Kecenderungan seseorang yang berpendidikan di perguruan tinggi untuk berjalan sendiri akan meningkat sebesar 2.1495 kali. kecenderungan seseorang yang memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta akan meningkatkan kecenderunan berjalan sendiri sebesar 5.7121 dibandingkan yang bukan pegawai swasta, Seseorang yang memiliki penghasilan tinggi akan menurunkan kecenderungan berjalan sendiri sebesar 0.9605. seseorang yang memiliki penghasilan tinggi ini cenderung senang berjalan bersama teman. Maka seseorang yang memiliki kendaraan akan meningkatkan kecenderungan berjalan

sendiri sebesar 1.3419 dibanding seseorang yang tidak memiliki kendaraan. Trotoar yang nyaman dan bersih akan meningkatkan kecenderungan seseorang yang berjalan sendiri sebesar 1.7492 kali.

9. Minat Berjalan di Jalan Salemba Raya - Kramat Raya

Semakin tua usia seseorang maka kecenderungan untuk lebih banyak berjalan di jalan ini adalah 0.9670 kali dibandingkan yang usianya cenderung lebih muda. Maka kecenderungan seseorang laki-laki untuk berjalan lebih di jalan ini adalah sebesar 1.2654 dibandingkan dengan yang berjenis kelamin perempuan. Kecenderungan seseorang yang sehat untuk berjalan di jalan ini menurun 0.6112 kali dibanding seseorang yang ada dalam kondisi tidak sehat. Kecenderungan seseorang yang memiliki pendidikan hingga perguruan tinggi mengakibatkan penurunan minat berjalan kaki sebesar 0.6112 kali dibandingkan yang tidak. Kecenderungan seseorang yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk berjalan lebih banyak di jalan Salemba Raya - Kramat Raya adalah menurun sebesar 0.2307 kali. Kecenderungan seseorang yang memiliki kendaraan akan menurunkan minat berjalan kaki 0.4836 kali dibandingkan yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Seseorang yang menggunakan transportasi umum akan menurunkan minat berjalan sebesar 0.3609 kali dibandingkan yang tidak menggunakan transportasi umum. Sedangkan kenyamanan terkait fasilitas berjalan secara signifikan tidak

memengaruhi seseorang untuk berjalan kaki lebih sering. Hal ini disebabkan juga karena baik trotoar yang dilewati nyaman atau tidak mereka akan tetap melewatinya dengan ketika memutuskan untuk berjalan.

KESIMPULAN

Untuk menjawab tujuan dan pertanyaan dari penelitian adalah sebagai berikut;

Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling efisien dan mudah diakses masyarakat dan mobilitas dari satu tempat ketempat lainnya dapat dilakukan dengan mudah. Selain itu sebagai moda transportasi *non-motorized* berjalan mempunyai berbagai keuntungan antara lain mengurangi pencemaran polusi udara, menghemat bahan bakar (BBM), dan menghemat biaya transportasi. Namun, Akhir-akhir ini hak pejalan kaki makin memudar, padahal hak seorang pejalan kaki dilindungi oleh undang - undang. Terdapat di UU no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di pasal 13. Penelitian ini mengkaji tentang seberapa besar minat berjalan kaki masyarakat Jakarta Pusat yang dilihat dari permintaan mereka untuk berjalan kaki, dan bagaimana pengaruh karakteristik sosial ekonomi masyarakat terkait minat berjalan, serta penilaian kualitas fasilitas dan lingkungan terbangun di Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Salemba Kramat Raya.

- a. Kesimpulan Karakteristik Responden Dan Minat Berjalan Jalan
 - Untuk di Jalan Jenderal Sudirman,

Sebagian besar responden yang berjalan adalah laki-laki, dengan kelompok usia 26-40 tahun, sebagian besar atau sebanyak 62% pernah menempuh perguruan tinggi, hampir sebagian besar atau sebesar 44% bekerja sebagai pegawai swasta, hampir sebagian besar atau sebesar 45% memiliki rata-rata penghasilan perbulan sebanyak Rp 5.000.000- Rp 10.000.000,-. 78% memiliki kendaraan, dan 87% dalam kondisi sehat, dan hampir sebagian besar 35% sering berpergian menggunakan kendraan bermotor, 18% mobil, 31% transportasi umum. Hal ini mengindikasikan bahwa penggunaan transportasi *motorized* memiliki jumlah yang cukup tinggi. Hal tersebut dapat menjadi permasalahan apabila pejalan kaki beralih menjadi pengguna kendaraan bermotor dan jumlah pengguna kendaraan bermotor akan terus meningkat. Responden di Jalan Jenderal Sudirman lebih banyak ke kelompok usia 25-40 tahun, dengan jenis kelamin laki-laki dan mereka lebih senang berjalan pagi hari karena udara masih sedikit segar, dan cuaca tidak panas. Hal yang paling besar pengaruhnya dalam menghambat pejalan kaki adalah polusi dan faktor cuaca yang kurang bersahabat dengan pejalan kaki. Jika fasilitas pejalan kaki diperbaiki, terdapat 50% responden akan berjalan lebih banyak, untuk alasan kesehatan.

- Untuk di Jalan Salemba-Kramat Raya

Sebagian besar responden yang berjalan adalah laki-laki, dengan kelompok usia 26-40 tahun sebesar 50%, sebagian besar atau sebanyak 52% pernah menempuh perguruan tinggi, hampir sebagian besar atau sebesar 37% bekerja sebagai pegawai swasta, hampir sebagian besar atau sebesar 37% memiliki rata-rata penghasilan perbulan

sebanyak Rp 1.000.000- Rp 5.000.000,-. Sebanyak 79% memiliki kendaraan, dan 81% dalam kondisi sehat, dan hampir sebagian besar 43% sering berpergian menggunakan kendraan bermotor, 21% mobil, 25% transportasi umum. Hal ini mengindikasikan bahwa penggunaan transportasi *motorized* memiliki jumlah yang cukup tinggi. Hal tersebut dapat menjadi permasalahan apabila pejalan kaki beralih menjadi pengguna kendaraan bermotor dan jumlah pengguna kendaraan bermotor akan terus meningkat. Mereka lebih senang berjalan siang hari. Jika fasilitas pejalan kaki diperbaiki, terdapat 31% responden akan berjalan lebih banyak, untuk alasan kesehatan, dan 40% jika fasilitasnya ditambah jadi lebih menarik

b. Kesimpulan Pola Perjalan Responden

- Jalan Jenderal Sudirman Lama berjalan Responden paling banyak ada di 21-60 menit setiap berjalan sebanyak 38%, dengan jarak 800meter-1500 meter sebanyak 40% responden. 35% responden berjalan menuju kantor dan 31% berjalan di dekat rumah mereka, 61% responden berjalan untuk alasan kesehatan, 50% lebih suka berjalan sendiri, Sebanyak 29% responden menginginkan trotoar yang bersih dan 23% menginginkan trotoar yang memadai, 14% Ingin peneduh / kanopi sepanjang trotoar, dan 14% menginginkan penerangan jalan yang baik, 54% responden bersedia membayar untuk peningkatan trotoar yang lebih baik karena responden benar-benar menginginkan peningkatan kualitas jalur pedestrian yang lebih baik, dan hampir semua responden sering melewati Jalan Jenderal Sudirman.

- Jalan Salemba-Kramat Raya

Lama berjalan Responden paling banyak ada di 10-20 menit setiap berjalan sebanyak 45%, dengan jarak 800meter-1500 meter sebanyak 45% responden. 49% responden berjalan menuju tempat bekerja dan 22% berjalan di dekat rumah mereka, 63% responden berjalan untuk alasan kesehatan, 73% lebih suka berjalan sendiri, Sebanyak 37% responden menginginkan trotoar yang bersih dan 30% menginginkan trotoar yang memadai, 60% responden bersedia membayar untuk peningkatan trotoar yang lebih baik karena responden benar-benar menginginkan peningkatan kualitas jalur pedestrian yang lebih baik, dan hampir semua responden sering melewati Jalan Salemba-Kramat Raya.

c. Kesimpulan Uji Pengaruh Karakteristik sosial ekonomi terhadap minat berjalan kaki

- Jalan Jenderal Sudirman

Jika dianalisis secara serentak karakteristik sosial ekonomi memengaruhi semua kriteria permintaan berjalan di Jalan Jenderal Sudirman seperti lama berjalan, jarak berjalan, kebiasaan berjalan, tujuan responden pergi, alasan berjalan, teman berjalan, lokasi biasa berjalan, minat berjalan lebih sering dan kesenangan berjalan secara signifikan.

- Jalan Salemba-Kramat Raya

Jika dianalisis secara serentak pada jalan ini, karakteristik sosial ekonomi memengaruhi lama berjalan, jarak berjalan, kebiasaan berjalan, tujuan responden pergi, alasan berjalan, teman berjalan, lokasi biasa berjalan namun

karakteristik sosial ekonomi tidak memengaruhi minat berjalan lebih sering dan kesenangan berjalan secara signifikan.

d. Kesimpulan Analisis *Walkability*

- Jalan Jenderal Sudirman

Setelah dilakukan analisis masing-masing koridor jalan, dihasilkan nilai *walkability* kawasan yang menggambarkan kualitas fasilitas pejalan kaki pada radius maksimal 200 meter dari lokasi penelitian. Nilai *walkability* untuk kawasan ini adalah 67,3. Artinya jalan di segmen ini, kategori kualitas baik, resiko yang minim dan juga daya tarik yang tinggi bagi pejalan kaki

- Jalan Salemba-Kramat Raya

Setelah dilakukan analisis masing-masing koridor jalan, dihasilkan nilai *walkability* kawasan yang menggambarkan kualitas fasilitas pejalan kaki pada radius maksimal 200 meter dari lokasi penelitian. Nilai *walkability* untuk kawasan ini adalah 54,75 dan tergolong kualitas yang sedang

Dan ketika analisis *walkability* dilakukan pengujian dengan minat berjalan, skor *walkability Index* untuk Jalan Jenderal Sudirman, hanya mempengaruhi Jarak berjalan responden dan selalu berjalan keika berpergian. Sedangkan untuk Jalan Salemba-Kramat Raya analisis *walkability* ini hanya memengaruhi tujuan responden pergi dan motivasi berjalan responden.

SARAN

KEBIJAKAN

Rekomendasi Kebijakan untuk meningkatkan minat berjalan kaki responden yakni Pemerintah perlu memperbaiki lingkungan terbangun berjalan kaki untuk meningkatkan daya

REKOMENDASI

tarik para pejalan kaki terkait, keamanan, kenyamanan, keselamatan, keindahan dan fasilitas pejalan kaki yang menyenangkan agar terciptanya jalur pedestrian yang ramah terhadap pejalan kaki. Rekomendasi Kebijakan untuk meningkatkan minat berjalan kaki responden yakni Pemerintah perlu memperbaiki lingkungan terbangun berjalan kaki untuk meningkatkan daya tarik para pejalan kaki terkait, keamanan, kenyamanan, keselamatan, keindahan dan fasilitas pejalan kaki yang menyenangkan agar terciptanya jalur pedestrian yang ramah terhadap pejalan kaki.

1. Berdasarkan usia, semakin tua usia justru kecenderungan berjalan semakin menurun perlu adanya peningkatan fasilitas yang memadai dan menyamankan para lansia, ketersediaan bidang miring, Menyediakan fasilitas yang nyaman untuk mengakomodasi disabilitas (penyandang cacat) dan lansia seperti dengan penediaan pegangan tangan dan paving untuk difabel. Menyediakan fasilitas trotoar yang pada saat ini belum tersedia di semua lokasi dalam radius berjalan kaki. Membuat fasilitas penyeberangan salahsatunya dengan pembuatan zebra cross pada beberapa lokasi dengan tingkat penyeberangan yang tinggi, salah satunya pada. Melakukan penataan terhadap penghalang pada trotoar seperti adanya pot-pot besar yang ada di trotoar.
2. Berdasarkan jenis kelamin, dalam pengujian laki-laki lebih banyak berjalan dibandingkan wanita, kendala wanita ketika berjalan adalah faktor cuaca dan lekas lelah, maka perlunya melakukan perlindungan bagi pejalan kaki dari

cuaca dengan penanaman pohon pelindung dari cuaca serta meredam polusi yang ada, atau dengan pembuatan jalur teduh untuk pejalan kaki agar merasa nyaman ketika berjalan.

3. Berdasarkan kesehatan, masih banyak seseorang yang masih belum paham peran kesehatan yang ditimbulkan dengan berjalan kaki, dengan ini pemerintah harus lebih sering mempromosikan peran kesehatan kepada masyarakat dengan sosialisasi pentingnya kesehatan disamping membenahan lingkungan terbangun
4. Berdasarkan pendidikan, maka kecenderungan berjalan menurun, hal ini dikarenakan pendidikan yang baik memiliki gaji yang baik dan penghasilan yang baik sehingga rata-rata memiliki kendaraan sehingga dalam hal ini Melakukan perbaikan dari kualitas trotoar yang saat ini memiliki kondisi permukaan jalan yang tidak rata, bergelombang dan licin agar lebih nyaman bagi pejalan disertai juga dengan pemeliharaan yang rutin agar kondisi trotoar tetap terjaga, Menambah jumlah tempat beristirahat atau menunggu seperti halte atau bangku, Mengembalikan ukuran dan lebar trotoar efektif yang saat ini terganggu oleh aktivitas lain seperti PKL dan parkir liar agar memudahkan pejalan kaki ketika berjalan. Meningkatkan keterhubungan antar trotoar (*connectivity*) agar tidak terputus.
5. Terkait penggunaan transportasi umum, Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa sebagian besar responden berpergian dengan berjalan di jalan yang diteliti untuk keperluan bekerja, yang bersifat rutinitas. belum ada yang memang menyukai berjalan untuk

kepentingan rekreasi atau yang diluar rutinitas. hal ini menunjukkan perlunya pengintergrasian antara jalur pejalan kaki dan transportasi lainnya. Sehingga orang-orang yang hendak berpergian menuju tempat kerjanya akan memilih berjalan kaki sebagai transit mode serta akan lebih mudah dalam mengakses transportasi publik. Pentingnya peningkatan aksesibilitas baik dari *motorized* dan *non motorized* khususnya untuk transportasi publik. Dengan meningkatkan aksesibilitas dengan kualitas yang lebih baik, maka *walkability* akan meningkat juga. Sehingga penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang karakteristik kawasan, seperti intensitas kegiatan dan tingkat vitalitas suatu kawasan dapat menjadi faktor yang dipertimbangkan dalam penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki oleh pemerintah.

KETERBATASAN PENELITIAN DAN SARAN UNTUK PENELITIAN SELANJUTNYA

Penelitian ini banyak memiliki keterbatasan dan kelemahan, seperti sampel yang tidak terlalu besar, pemilihan responden yang masih belum baik, desain kuesioner yang masih perlu perbaikan, ruang lingkup lokasi penelitian yang tidak cukup luas, dan tentunya waktu yang terbatas. Sehingga untuk penelitian selanjutnya diperlukan perbaikan agar hasil yang didapat sesuai dengan yang diharapkan karena penelitian ini masih harus disempurnakan dengan penelitian selanjutnya yang lebih mandalam. Berikut ini saya sampaikan saran untuk penelitian selanjutnya;

- Untuk penelitian selanjutnya peneliti harus memperhatikan pengambilan data dengan baik, sehingga kualitas data nya lebih akurat dan baik.
- Dalam kuesioner, menggunakan bahasa yang mudah dipahami oleh responden sehingga ketika responden menjawab dengan lebih mudah dalam mengisi dan memahaminya.
- Jumlah pertanyaan dalam kuesioner jangan terlalu banyak sehingga responden akan menjawab secara benar.
- Sampel yang digunakan lebih banyak lebih baik, untuk lebih merepresentasikan populasi. Dalam penelitian ini hanya digunakna 100 responden untuk masing-masing jalan, dengan menambah sampelnya diharapkan hasilnya akan lebih baik.
- Menambah lokasi penelitian pada jalan yang diteliti sehingga data yang dihasilkan lebih akurat, penelitian ini hanya menggunakan 2 jalan saja sehingga dengan penambahan jalan yang diteliti untuk kasus di Jakarta akan menghasilkan hasil pengujian yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Almec Corporation oriental consultan. 2012. Project for the Study on jabodetabek public transportation policy implementation strategi in the republic indonesia. Ministry of Transportation
- Arif Rahman Hakim. Analisis Keselamatan Dan Kenyamanan Pemanfaatan Trotoar Berdasarkan Persepsi Dan Preferensi Pejalan Kaki Di Penggal Jalan M.T. Haryono Kota

- Semarang. Skripsi. Universitas Diponegoro. 2005. Hal. 2
- Artawan, Ari et al. 2013. Analisis Karakteristik pejalan kaki dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki. *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*.
- ASSHTO. 2001. *A Policy On Geometric Design Of Highways And Street. American Association Og State Highway And Transportation. nacto.org/docs/usdg/geometric_design_highways_and_streets_aashto.pdf*.
- BPS. 2014. *Statistik Daerah Provinsi DKI Jakarta 2014*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta
- Cambra, Paulo Jorge Monteiro de. 2012. *Pedestrian Accessibility and Atraciveness Indicators for walkability asesment*. Tecnico lisboa.
- Chimba, Deo.,et al. 2014. *Patterning Demographic and Socioeconomic Characteristic Affecting Pedestrian and bicycle Crash Frequency*. Tennesse State University.
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. Direktorat Jenderal Teknik. www.pu.go.id/uploads/services/infopublik20121010171505.pdf*
- Duma, Elyfirma. 2015. *Evaluasi kawasan Dago- Dipati Ukur Sebagai Lingkungan ramah Lanjut Usia*. Bandung : Institut Teknologi Bandung
- Dwijayanthi, Dini. 2010. *Analisa Kebutuhan Pejalan kaki di Plaza Ramayana Pekanbaru*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau
- Edwards, Ryan D. 2008. *Public Transit, obesity, and medical cost: Assessing the magnitudes. health-equity.pitt.edu/910/1/06pm.pdf*
- Federal highway Administration. 2007. *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt lists*. US Departement transportation
- Filip et al. 2015. *Measuring Walkability for distinc pedestrian groups with a participatory assesment method: a case study in Lisbon*. Science Direct: www.elsevier.com/locate/landurbplan
- Fitzpatrick, Kevin dan LaGory, Mark. 2002. *Unhealthy Place (The ecology of risk in the urban landscape*. London
- Frank, et al. 2004. *The development of a walkability index: aplication to the neighborhoodquality of the study*. University of British Columbia, Canada
- Hadi, Rian Farhan A. 2015. *Walkability dan Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Mahasiswa untuk Berjalan Kaki Pada Pusat Pendidikan Tinggi Jawa Barat Di Jatinangor*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Hakim, Arif Rahman. 2005. *Analisis Keselamatan Dan Kenyamanan Pemanfaatan Trotoar Berdasarkan Persepsi Dan Preferensi Pejalan Kaki*

- di Penggal Jalan MT. Haryono Kota Semarang. Semarang: Universitas Diponegoro
- Hermawati, Istiana. 2015. Kajian Tentang Kota Ramah Lanjut Usia. Yogyakarta: UNY
- Hilda, Y & Hamer, M. 2008. Active commuting and cardiovascular risk: a meta-analytic review. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743507000989>
- Iswanto, Danoe. 2006. Pengaruh Elemen-elemen pelengkap jalur pedestrian terhadap kenyamanan pejalan kaki. Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman: ENCLOSURE
- Krambeck, Helly. 2006. The Global Walkability Index. Dept. of Civil and Environmental Engineering & Dept. Urban Studies and Planning. Cambridge, Massachusetts, USA.
- Langlois, Jean A. 1997. *Characteristics of older pedestrian who have difficulty Crossing the Street. American Journal of Public Health.*
- Leather, James. Et al. 2011. *Walkability and pedestrian facilities in asian cities. ADB Sustainable development working paper series.*
- Lo, Ria Sulinda Hutabarat. 2009. Walkability, what is it? US: University of California <http://www.tandfonline.com/loi/rjou20>
- Lo, Ria Sulinda Hutabarat. 2011. Walkability Planning in Jakarta. University of Berkeley
- Moura, Filip et al. 2015. Measuring Walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: a case study in Lisbon. Science Direct: www.elsevier.com/locate/landurbplan
- Natalivan, Petrus. 2003. Prinsip Perancangan Sebagai Dasar Penanganan Konflik Pada Koridor Jalan Komersial. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Volume 14, No.3. Bandung.
- Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2004, Tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia
- Pouyanne, Guillaume. 2010. Urban Form And daily mobility: methodological aspect and empirical study in the case of bordeaux. Université Montesquieu-Bordeaux IV https://www.openstarts.units.it/.../1/44NSKAD_Pouyanne.pdf
- Putra, Muhajrin Syah. Et al. 2012. Analisis karakteristik dan aktivitas pedestrian (studi kasus). Medan: Universitas Sumatera Utara
- Putri, Pinkan Amelinda K & Zulkaidi, Denny. 2013. *Faktor yang mempengaruhi permintaan terhadap penyediaan jalur pejalan kaki pada suatu kawasan. Bandung: ITB*

- Seneviratne. 1985. Acceptable walking distance in Central Areas. ascelibrary.org by New York University
- Strohmeier, Flora. 2016. Barriers And Their Influence On The Mobility Behavior Of Elder Pedestrian In Urban Areas: Challenges And Best Practices Walkability In The City Of Vienna. Austria: www.sciencedirect.com
- Suriastini, Wayan et al. 2013. Satu Langkah Menuju Impian Lanjut Usia, Kota Ramah Lanjut Usia 2030, Kota Jakarta Pusat. Jakarta : SurveyMETER
- Suriastini, Wayan et al. 2013. Satu Langkah Menuju Impian Lanjut Usia, Kota Ramah Lanjut Usia 2030, Kota Jakarta Pusat. Jakarta : SurveyMETER.
- Suryani, Irma. 2009. Pemanfaatan Ruang Luar Bagi Lansia Dalam Skala Perkotaan. Depok: Universitas Indonesia
- Suryani, Irma. 2009. Pemanfaatan Ruang Luar bagi lansia dalam skala perkotaan. Depok: Universitas Indonesia
- Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB
- Undang-Undang Republik Indonesia nomor 13 Tahun 1988 tentang kesejahteraan lanjut usia
- Uterman, Richard K. 1984. Accommodating The Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling. New York.
- Wardhani, M A Chandra Kusuma. 2010. *Studi karakteristik pejalan kaki menggunakan 3 pendekatan*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret
- WHO. 2007. Global Age-Friendly Cities: A Guide. Switzerland: World Health Organization.
- WHO. 2013. Road Safety Status in the WHO South-East Asian Region. World Health Organization