

FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT MASYARAKAT UNTUK BERJALAN KAKI DAERAH PERKOTAAN

NI KOMANG INDRA MAHAYANI^{1)*}, PUTRI AYU DEVY PERMATA SARI²⁾

Fakultas Teknik dan Perencanaan, Universitas Warmadewa
Jl. Terompong 24 Tanjung Bungkak Denpasar Bali, Indonesia

indramahayani5@gmail.com (corresponding)

ABSTRAK

Jalan kaki sangat penting di kota karena membantu orang berpergian dari satu tempat ke tempat lain. Daerah perkotaan di Bali mengalami perkembangan pesat dikarenakan pariwisata mulai normal sehingga secara bertahap memasuki proses pembaruan perkotaan. Meningkatkan kualitas lingkungan jalur pejalan kaki, hal ini menjadi masalah penting. Tujuan penelitian ini adalah untuk mempelajari bagaimana kondisi fisik seseorang, konsep, dan aktivitas mempengaruhi karakter fisik dan minat mereka dalam berjalan kaki. Metode kuantitatif digunakan dengan menggunakan kuisioner terbuka yang didistribusikan secara acak. Kriteria dan fasilitas pejalan kaki akan menjadi sumber data yang dikategorikan dalam menghambat pejalan kaki. Seseorang yang ingin berjalan kaki harus memiliki akses yang baik dan fasilitas yang dipertahankan dengan baik sehingga daerah perkotaan dapat dibuat khusus untuk jalur pejalan kaki.

Kata kunci: *Aktivitas, Pedestrian, Lingkungan Fisik, Fasilitas*

ABSTRACT

Walking is very important in cities as it helps people to travel from one place to another. Urban areas in Bali are experiencing rapid development as tourism normalises, gradually entering a process of urban renewal. Improving the quality of the pedestrian environment is an important issue. The purpose of this research is to study how a person's physical condition, concepts, and activities affect their physical character and interest in walking. A quantitative method was used using randomly distributed open-ended questionnaires. Pedestrian criteria and facilities will be the source of data categorised in inhibiting pedestrians. A person who wants to walk should have good access and well-maintained facilities so that urban areas can be specialised for pedestrian paths.

Keyword: *Activity; Pedestrian; Physical Environment; Facilities*

PENDAHULUAN

Berjalan kaki umumnya dianggap sebagai salah satu bentuk "transportasi aktif" atau cara untuk berinteraksi dan mengenal ruang kota. Namun, perspektif analitis yang berfokus pada berjalan kaki sering kali terpisah dari proses politik dan sosio-ekonomi yang lebih luas atau pengalaman berjalan kaki sehari-hari. Menurut (Bieri, 2017), Berjalan sebagai seni, berjalan sebagai metode penelitian, dan urbanisme yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, semuanya dapat dipahami sebagai upaya untuk mendapatkan kembali praktik sehari-hari – berjalan kaki. Salah satu argumen utama The Walkable City adalah bahwa konsep "kemampuan berjalan kaki" dan "kota yang dapat dilalui dengan berjalan kaki" harus lebih mempertimbangkan bagaimana berjalan kaki perkotaan dianggap, direncanakan, dan dialami. Rekonseptualisasi berjalan kaki di kota ini menanyakan di mana, seberapa sering, dan mengapa orang berjalan kaki; itu membantu kita memahami hubungan antara berjalan kaki, ruang kota, dan politik sehari-hari di kota modern. Pengalaman berjalan kaki melintasi kota telah dikaitkan dengan banyak karya sosial, budaya, dan filosofis. Secara khusus, berjalan kaki semakin penting ketika kita melihat kota sebagai tempat pertemuan dan interaksi. Misalnya, gerakan pejalan kaki dikaitkan dengan kekhawatiran tentang kemungkinan praktik demokratis di lingkungan publik (Jacobs, 1972). Sementara itu, (Simmel, 1971) seorang ahli teori perkotaan, melihat kota sebagai tempat interaksi di mana orang berinteraksi karena mereka bosan dan tidak peduli. Dia berpikir bahwa ini adalah cara untuk mengatasi kelebihan sensorik kota dan betapa pentingnya interaksi sosial visual antara orang asing. Saat mereka berkeliling kota. Dari perdebatan teori yang dikemukakan oleh para ahli berjalan kaki dalam kehidupan

sehari-hari perlu adanya kepekaan atau keinginan yang besar dihubungkan dengan pengalaman bergerak dan berkumpul dengan pejalan kaki. Area pedestrian untuk memahami hubungan antara berjalan kaki dan ruang kota untuk menekankan dimensi indrawi dari kehidupan perkotaan.

Prinsip-prinsip regenerasi perkotaan saat ini, seperti kesehatan, kelayakan huni, dan keberlanjutan, didasarkan pada penerapan walkability untuk menciptakan perkotaan yang lebih berpusat pada manusia. Namun, ada perbedaan pendapat di kalangan akademisi dan praktisi mengenai definisi yang tepat dari konsep ini (Shields, et al, 2021). Seberapa baik lingkungan yang dibangun memungkinkan mobilitas lambat memengaruhi kemampuan berjalan kaki (Lo, 2009). Namun, seperti yang ditunjukkan oleh (Baobeid, et al, 2021), belum ada teori walkability terstandarisasi universal yang tersedia untuk pembuat kebijakan dan pengembang, karena emisi gas, kebisingan, dan polusi tanah dan air yang disebabkan oleh lalu lintas kendaraan, perencanaan penggunaan lahan dan transportasi semakin dibutuhkan di seluruh Eropa (Tira, M, et al, 2020). Menurut (kurniawati, 2019) berjalan kaki sebagai cara transportasi tidak dapat mencapai destinasi jarak jauh, tetapi hanya sekitar 1 km atau 15–20 menit perjalanan. Dapat disimpulkan Berjalan kaki merupakan metode transportasi yang paling efektif, mudah diakses, dan mudah dilakukan. Sebagai metode transportasi non- motorized, berjalan juga memiliki banyak keuntungan. Ini termasuk mengurangi polusi udara, pengeluaran bahan bakar fosil, dan biaya transportasi. Membuat kota ramah pejalan kaki (Speck, 2012) mempunyai empat (4) indikator yang harus terpenuhi yaitu; jalan aman, jalan nyaman, jalan bermanfaat dan jalan menarik.

Jalan kaki dan bersepeda mendapat perhatian di negara maju maupun berkembang. sebagian besar dari mereka bergantung pada angkutan umum atau ojek. Dalam beberapa kasus, berjalan kaki dan bersepeda dikaitkan dengan fungsi rendah karbon yang berpotensi meningkatkan kualitas kehidupan perkotaan dan kohesi masyarakat (UNEP, 2018). Berdasarkan (Wimbardana, et al, 2018), lingkungan pejalan kaki bersifat multi-dimensi dan lingkungan pinggir jalan membuat pejalan kaki terkena serangkaian faktor yang secara signifikan mempengaruhi persepsi kenyamanan, keselamatan dan kemudahan. Dalam upaya untuk menyediakan fasilitas transportasi yang lebih baik, para insinyur jalan raya gagal menyediakan fasilitas pejalan kaki di sisi jalan atau membahayakan keselamatan (Rankavat & Tiwari, 2016). Menghubungkan infrastruktur di jalan raya dengan perbaikan infrastruktur jalan sangat penting untuk meningkatkan keselamatan jalan secara keseluruhan. Misalnya, kurangnya jalan setapak atau tempat penyeberangan pejalan kaki yang aman menimbulkan risiko besar terhadap kematian dan cedera pada pejalan kaki. Oleh karena itu, buruknya kualitas infrastruktur jalan kaki dan bersepeda untuk moda transportasi aktif memberikan pesan bahwa pejalan kaki dan pengendara sepeda tidak diterima di lingkungan perkotaan (ITDP dan UN HABITAT, 2018).

Indonesia merupakan penduduk yang jarang melangkah dalam hal berjalan tim penelitian stanford. indonesia menduduki peringkat paling bawah dari negara asia tenggara. Singapore (5.674), Filipina (4.008), Malaysia (3.963), Indonesia (3.513).Indonesia menempatkan posisi pertama sebagai negara pejalan kaki, rata-rata masyarakat indonesia hanya berjalan kaki sebanyak 3.515. Wisatawan yang datang ke Bali maret 2023 meningkat sebesar 24.21%. peningkatan wisatawan ini bisa memberi respon yang baik untuk berjalan kaki bagi masyarakat setempat. Kegiatan berjalan kaki adalah moda transportasi yang paling efisien, mudah diakses masyarakat serta 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 polusi udara, menghemat BBM, dan menghemat biaya transportasi. Akan tetapi menurut Rahmah (2012) dalam penelitian Wahyuni Kurniawati dan Aris Ananta (2020), 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. Menurut Schmid (2006), dalam penelitian Cambra (2012), berjalan kaki pada dasarnya dibedakan menjadi dua jenis yaitu berjalan kaki sebagai fungsi transportasi yaitu berjalan kaki untuk mencapai suatu tujuan/tempat seperti berjalan kaki menuju ke tempat perbelanjaan, atau sekolah atau tempat kerja, dan berjalan kaki sebagai fungsi aktivitas rekreasional yang berkaitan dengan aktivitas fisik seperti berolahraga. Banyak teori yang menyebutkan bahwa aktivitas berjalan kaki dipengaruhi oleh beberapa faktor. Disebutkan bahwa aktivitas berjalan kaki dipengaruhi oleh perilaku berjalan kaki, kenyamanan, konektivitas, aksesibilitas, keamanan, kemenarikan dan keindahan.(Reisi, 2019). 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 Bali tepatnya daerah perkotaan 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 Bali belum mampu memberikan kenyamanan bagi warga pejalan kaki.

Penelitian sebelumnya terkait pejalan kaki pernah dilakukan sebelumnya, Aksesibilitas dan walkability merupakan kebijakan perkotaan yang perlu berorientasi pada prinsip dan model pembangunan selanjutnya. Konsep-konsep kota yang berkelanjutan, layak huni, sehat dan inklusif membuat ruang public berkualitas tinggi

sehingga mampu memperkuat dan membangun tatanan sosial baru, hubungan ekonomi dan lingkungan. Penelitian ini mengenali peluang potensial untuk koneksi aksesibilitas (permeabilitas) di lingkungan perkotaan. Hasil penelitian ini mengusulkan dengan mengevaluasi daerah perkotaan yang fleksibel yang bisa diakses dengan 15 menit ke kota terdekat (Balletto, 2022). Walkability tidak direduksi menjadi di mana/apa yang bisa dilalui dengan berjalan kaki dan frekuensi pergerakan pejalan kaki tetapi cara di mana ruang kota dikonsumsi dan diproduksi melalui cara berjalan yang berbeda. Dengan kata lain, fokus analisis bukanlah sejauh mana kota memiliki ruang yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, tetapi bagaimana orang berjalan di dalam dan melalui ruang kota berjalan memungkinkan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik. Hasil penelitian ini pemahaman tentang kehidupan sosial dan budaya yang muncul dari praktik pejalan kaki (Middleton, 2022). Penelitian ini berorientasi pada pergeseran transportasi menjadi walkability yang digunakan moda transportasi berkelanjutan. Langkah-langkah yang harus menjadi hak pejalan kaki perlu diperhatikan sebagai berikut; kebutuhan, kemampuan, preferensi, Teknik transportasi dan praktik perencanaan dengan menggunakan prinsip walkability umum yaitu keamanan, kenyamanan, dan kemudahan. Hasil penelitian ini mengidentifikasi peran utama pemerintah dalam mempromosikan berjalan kaki dan mendorong paradigma alternatif untuk membuat kota masa depan yang lebih baik dan orang yang tinggal bisa happy (Loo, 2021). Berjalan merupakan bagian penting dari pengalaman wisata dan elemen signifikan dari mobilitas berkelanjutan. Penelitian mengkaji tentang pentingnya konsep walkability dari perspektif wisatawan. Hasil penelitian ini menggunakan walkability index yang di berikan khusus. kepada pariwisata dan pilihan transportasi diperlukan jika penghubung didorong untuk terlibat dalam transportasi aktif ketempat tujuan. 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. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji minat berjalan seseorang dilihat dari faktor demografi sosial ekonomi dan kelayakan berjalan. Hasil penelitian ini adalah salah satu 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 (kurniawati, 2019).

Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, permasalahan diatas menunjukkan keberpihakan pada pejalan kaki menyebabkan pejalan kaki berada dalam posisi yang lemah, sehingga rumusan masalah dalam penelitian ini, adalah;

1. Bagaimana hubungan antara kegiatan dengan perilaku mereka berjalan kaki pada daerah perkotaan?
2. Bagaimana model kelompok masyarakat berjalan kaki pada daerah perkotaan?
3. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi minat pejalan kaki pada daerah perkotaan?

Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini, adalah;

1. Untuk mengetahui perilaku seseorang berjalan kaki yang berkaitan dengan lingkungannya sehingga membentuk hubungan antar keduanya selama periode waktu tertentu
2. Untuk mengetahui kelebihan dan kelemahan dalam hipotesis berjalan kaki
3. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menghambat berjalan kaki di daerah perkotaan

METODE PENELITIAN

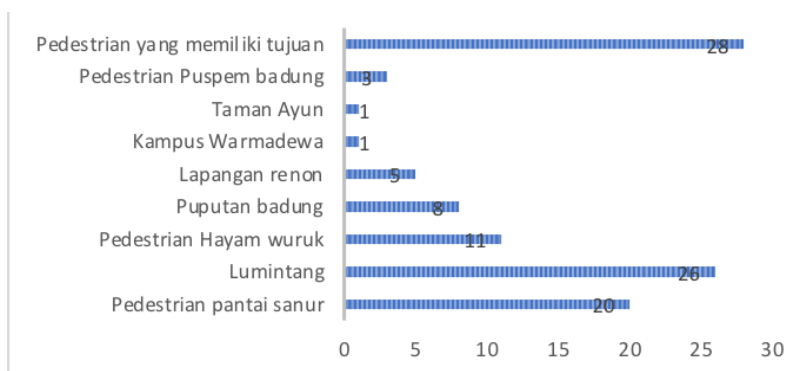
Penelitian ini menggunakan metode eksploratif penelitian kualitatif Grounded Theory. Metode ini dipilih karena perspektif pejalan kaki lebih sering digunakan untuk meneliti perilaku orang berjalan kaki (Van Raaij dan Verhallen 1983; Mtutu dan Thondhlana 2016; Nisiforou, Poullis, dan Charalambides 2012; Aghemo et al. 2013; Yuliati dan Nurasrina 2012; Cyrille Vincelas, Ghislain, dan Robert 2017; Lubis 2007). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder diambil di daerah perkotaan Kota Denpasar Bali. Data primer kuesioner terbuka pada masyarakat yang pernah berjalan kaki akhir-akhir ini. Kuesioner ini bertujuan untuk melihat persepsi dan preferensi seseorang terkait lingkungan berjalannya dan juga untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki yang melintas di lokasi. Kuesioner terbuka ini berisi 8 pertanyaan, pertanyaan 1 dihubungkan dengan tempat dimana terakhir kali berjalan kaki, pertanyaan 2,3 dan 4 dihubungkan dengan konsepsi aktivitas seseorang yang sering dilakukan, pertanyaan 5 dihubungkan dengan aktivitas yang dilakukan saat berjalan kaki, pertanyaan 6,7 dan 8 dihubungkan antara tempat, konsepsi dan aktivitas berjalan kaki seseorang. Data dikumpulkan melalui teknik random sampling melalui kuesioner online yang disebarluaskan secara luas dan bebas (Kumar 2005). Kuesioner disebarluaskan melalui media sosial dan disebarluaskan secara bebas kepada teman, kenalan, dan khalayak umum selama empat belas hari dari tanggal 14 Oktober 2018. Sampling non-random atau convenience dilakukan karena

tidak ditargetkan untuk kelompok usia atau demografi tertentu. 103 orang menjawab, dengan mayoritas laki-laki (62 persen) dan Perempuan (41 persen).

Pertanyaan pada kuesioner daring disusun secara tertutup dan terbuka. Pertanyaan tentang atribut individu seperti pekerjaan, pendidikan dan pengeluaran menggunakan pertanyaan tertutup (close-ended), sedangkan pertanyaan tentang aktivitas berjalan kaki dan alasannya menggunakan pertanyaan terbuka (open-ended). Pada pertanyaan terbuka, responden memberikan jawaban berdasarkan pengalaman mereka saat berjalan kaki terakhir kalinya. Data yang diperoleh dari pertanyaan terbuka berupa data teks.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam analisis isi, jawaban responden tentang perilaku yang mereka lakukan terakhir kali di tempat yang telah dituju dikodekan secara terbuka pada tahap open coding, yang berarti mengidentifikasi perilaku seseorang saat berjalan kaki. bagian makna, pemilihan kata kunci, dan kategori berdasarkan tanggapan responden. Berikut adalah contoh jawaban responden yang menggunakan open coding: Jalur pedestrian pantai sanur, Denpasar selatan bali, Jalur monkey forest - puri ubud – suweta bali, Sekitar lapangan lumintang bali, Titik awal = pedestrian di jalan hayam wuruk bali; Titik akhir = pedestrian di Jalan hangtuh sanur, Lapangan renon alun-alun kota denpasar, dan rumah – Pantai Beberapa kata kunci dikumpulkan dari kutipan sebelumnya. Hasil open coding tentang pertanyaan tentang tempat berjalan kaki terakhir menghasilkan sembilan kata kunci. Pedestrian yang memiliki tujuan frekuensi yang sering muncul Pedestrian yang memiliki tujuan (28f). Pedestrian taman kota di lumintang (26f) dan pedestrian pantai sanur (20f) frekuensi memiliki frekuensi yang sama, sedangkan Pedestrian puspem badung(3f), pedestrian taman ayun(1f), pedestrian areal kampus (1f), pedestrian lapangan renon (5f), pedestrian puputan badung (8f), pedestrian hayam wuruk (11f) memiliki frekuensi lebih rendah, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1.

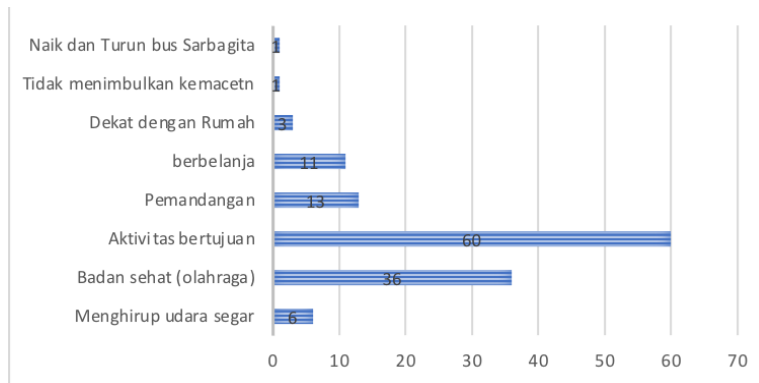


Gambar 1. Frekuensi Kata Kunci pedestrian yang terakhir kali dilalui

Gambar 1. menunjukkan jalur pedestrian terakhir dilalui frekuensi paling banyak yaitu pedestrian yang memiliki tujuan. Ini berkaitan dengan bagaimana kondisi fisik seseorang menunjukkan suatu tindakan dengan lingkungannya, yang membentuk hubungan antar keduanya dan dilakukan selama periode waktu tertentu. Mengatur tempat ini memungkinkan orang menguraikan aktivitas sehari-hari, seperti hari kerja dan gaya hidup.

Aktivitas Berjalan Kaki

Aktivitas yang dilakukan dikaitkan dengan tempat terakhir berjalan kaki merupakan suatu kondisi berupa kegiatan kegiatan yang dilakukan dan tentunya ada banyak faktor serta alasan dibaliknya. Setiap orang memiliki alasan tersendiri dalam berperilaku, sehingga pertanyaan open coding terkait aktivitas berjalan kaki dalam penelitian ini. Contoh open coding dari jawaban responden dapat dilihat pada kutipan berikut: Motivasi saya berjalan kaki di jalur pantai sanur, selain saya ingin menghirup udara segar di pagi hari, juga agar badan sehat, aktivitas fisik sambil melihat-lihat pemandangan sekitar, karena ada acara yang berlangsung, rindang, Banyak Pedagang Makanan, Dekat dengan Rumah Tinggal, untuk menuju ke Gedung Perpustakaan, motivasi untuk membakar kalori, karena sambil berolahraga, turun dari bus sarbagita, karena jalur tersebut memang diperuntukan untuk pejalan kak, olahraga, mencari makanan, mencari pasar. Hasil identifikasi kata kunci berdasarkan jawaban responden mengenai alasan melakukan Aktivitas berjalan kaki menemukan 8 kata kunci. Kata kunci yang paling sering muncul adalah aktivitas yang memiliki tujuan (60f).Selanjutnya diikuti dengan kata kunci olah raga untuk kesehatan (36f), Pemandangan (13f), dan berbelanja (11f). Selanjutnya kata kunci tidak menimbulkan kemacetan (1f) dan naik turun bus sarbagita (1f) memiliki frekuensi yang sama. Kata kunci menghirup udara segar (6f), dekat dengan rumah (3f) menjadi kata kunci alasan yang tidak begitu dominan (lihat Gambar 1).

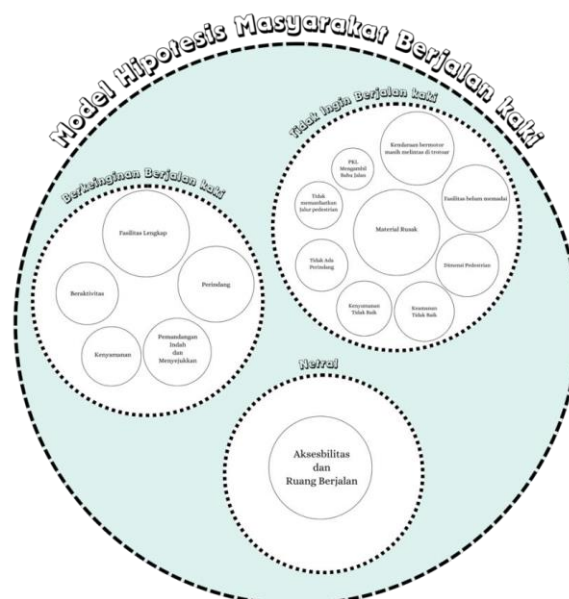


Gambar 2. Frekuensi Kata Kunci pedestrian yang terakhir kali dilalui

Gambar 2 menunjukkan aktivitas berjalan kaki ini harus mempunyai tujuan yang berkaitan dengan analisis konsep (Conceptual Analysis). Konsep analisis dimulai saat pengguna merencanakan dan memilih tempat tujuan untuk berjalan kaki. Setelah sampai di tempat tujuan, pengguna melakukan aktivitas, dan kemudian dievaluasi kelemahan dan keuntungan melakukan aktivitas berjalan kaki sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

Model Hipotesis Masyarakat Berjalan kaki

Mengetahui hipotesis ini untuk mengetahui aktivitas yang dilalui dengan berjalan kaki memiliki kelebihan dan kelemahan di tempat tersebut. Tahapan yang dilakukan selanjutnya analisis coding terkait kelebihan dan kelemahan saat melakukan aktivitas di pedestrian. Open coding dari jawaban responden dapat dilihat pada kutipan berikut; Hasil identifikasi kata kunci berdasarkan jawaban responden mengenai kelebihan melakukan Aktivitas berjalan kaki menemukan 7 kata kunci. Kata kunci yang paling sering muncul adalah Fasilitas Lengkap (58f). Diikuti dengan kata kunci perindang (26f), Pemandangan indah dan menyejukkan (23f). Selanjutnya kata kunci Kenyamanan (15f) dan Jalan santai atau olahraga (10f) Aksesibilitas (9f), beraktivitas (7f) menjadi kata kunci yang tidak begitu dominan. Hasil dari coding data kelemahan melakukan aktivitas di tempat tersebut menemukan 10 kata kunci. Kata kunci dengan frekuensi tertinggi material rusak (67f). Kata kunci Kendaraan bermotor masih melintas di trotoar (17f), dimensi pedestrian (16f), fasilitas yang kurang memadai (16f), keamanan yang kurang baik (15f), dan kenyamanan kurang baik (13f) frekuensi sedang. Selanjutnya kata kunci tidak ada pepohonan (8f), Tidak memanfaatkan jalur pedestrian (7f), PKL mengambil bahu jalan (4f) dan aksesibilitas dan keterbatasan ruang gerak (2f) memiliki dominan frekuensi rendah (lihat Gambar 3). Analisis kelebihan dan keuntungan ini akan di korelasikan dengan seberapa besar keinginan masyarakat untuk berjalan kaki di tempat tersebut sehingga mmbetuk suatu aktivitas. Hasil open coding tersebut menampilkan data frekuensi paling tinggi yaitu tidak ingin lagi berjalan kaki (44f), sedangkan berkeinginan berjalan kaki (32f) menempati posisi tengah dan paling netral (27f) antara ingin dan tidak ingin berjalan kaki. Hal tersebut mengidentifikasi masyarakat tidak ingin berjalan kaki karena banyaknya pedestrian yang ada mengalami kerusakan terutama pada material mnyebabkan keamanan pada pengguna sangat terganggu, pengguna pasti akan memilih menggunakan kendaraan.



Gambar 3. Model Hipotesis Masyarakat Berjalan kaki

Faktor-Faktor yang Menghambat Masyarakat Berjalan Kaki

Dalam analisis faktor-faktor yang menghambat berjalan kaki diambil dari hasil coding kelemahan sehingga membuat masyarakat tidak ingin lagi berjalan kaki di tempat tersebut, hasil coding akan dijabarkan dibawah ini yaitu bisa dilihat pada Tabel 1;

Tabel 1. Hipotesa Faktor Menghambat Masyarakat Berjalan Kaki

Model Hipotesa	Faktor	Frekuensi	Implementasi Hasil Penelitian Teori Walkability menurut "Jeff Speck"				Analisis
Tidak Ingin Berjalan Kaki	Material Rusak	67(f)	√				pedestrian dengan material yang rusak sangat berpengaruh terhadap masyarakat perkotaan. Hal ini dapat diartikan masyarakat sangat memikirkan keamanan saat berjalan kaki sehingga perlunya suatu maintenance terhadap pedestrian.
	Kendaraan bermotor masih melintas di trotoar	17(f)	√				melintasnya pemotor di pedestrian membuat jalur pedestrian tidak aman sehingga masyarakat menjadi tidak ingin lagi berjalan kaki di tempat tersebut
	Fasilitas kurang memadai	16(f)			√		Tersedianya fasilitas pada pedestrian seperti, tempat sampah, area peneduh, lampu penerangan, dll sangat dibutuhkan oleh masyarakat berjalan kaki. Hal ini dapat menumbuhkan rasa ingin mencoba atau ingin tahu lebih dalam.
	Dimensi pedestrian	16(f)		√			Membuat pedestrian yang baik bagi pejalan kaki menggunakan dimensi yang lebar, lalu lintas tidak ramai dan lebar jalan sedang. Pedestrian harus dibuat nyaman mungkin dengan mengetahui apa saja keinginan masyarakat untuk mau berjalan kaki dengan mengurangi penggunaan sepeda motor maupun mobil
	Keamanan kurang baik	15(f)	√				Keamanan dapat diartikan dalam perlindungan kepada pejalan kaki, keamanan ini selain material rusak dan pemotor masih melintas di pedestrian bisa terkait dengan batas jalan dengan jalur pedestrian
	Kenyamanan kurang baik	13(f)		√			Nyaman yang saat ini dibutuhkan bagi pejalan kaki di pedestrian perkotaan.
	Tidak ada pepohonan	8(f)		√			Tidak adanya pepohonan menyebabkan para pejalan kaki menjadi gerah, apalagi cuaca tidak menentu. Adanya vegetasi membuat area untuk berjalan kaki menjadi menyekutkan.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat 3 (tiga) kelompok masyarakat berjalan kaki yaitu berkeinginan berjalan kaki, tidak ingin berjalan kaki dan netral. Terdapat 9 (sembilan) faktor yang menyebabkan masyarakat malas berjalan kaki. Frekuensi paling terbesar adalah material yang rusak. Pedestrian dengan material yang rusak sangat berpengaruh terhadap keinginan masyarakat untuk berjalan kaki di perkotaan. Hal ini dapat diartikan masyarakat sangat memikirkan keamanan dan kenyamanan saat berjalan kaki sehingga perlunya suatu *maintenance* terhadap pedestrian. Frekuensi paling besar kedua adalah kendaraan bermotor masih melintas di trotoar. Ketakutan dirasakan masyarakat pada berjalan kaki daerah perkotaan yang di terapkan implementasi hasil teori walkability merupakan jalan aman atau keamanan. Dalam hal ini pedestrian harus aman terlebih dahulu agar masyarakat berkeinginan berjalan kaki.

Saran

Saran pada penelitian ini bagi pemerintahan diharapkan dalam perencanaan dan pelaksanaan pedestrian sebaiknya merancang khusus untuk masyarakat yang ingin berjalan kaki untuk menuju tempat tertentu, tujuan ini bisa mengurangi kemacetan pada jalan perkotaan. Penelitian selanjutnya dapat menambahkan penyedia layanan komunitas daerah perkotaan yang akan dibuat khusus untuk pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Balletto., L. M. (2022). Walkable City and Military Enclaves: Analysis and Decision-Making Approach to Support the Proximity Connection in Urban Regeneration. *Jurnal Sustainability*;
- Baobeid, A, Koç, M, & Al-Ghamdi, S.G. (2021). Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks. *Built Environ.*
- Bieri, A. H. (2017). *Walking in the capitalist city: On the socio-economic origins of walkable urbanism*. London: The Routledge international handbook of walking.
- Dovey & Pafka. (2020). What is Walkability? The Urban DMA. *Jurnal Urban Studies*;
- Habibian & Hosseinzadeh. (2018). Walkability index across trip purposes. *Jurnal sustainable cities and society*.
- ITDP dan UN HABITAT. (2018). *Streets for Walking & Cycling: Designing for Safety, Accessibility, and Comfort in African Cities*. Retrieved from UN Habitat: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/streets-for-walking-and-cycling.pdf>
- Jacobs, J. (1972). *The death and life of great American cities, Harmondsworth*,. New York: Penguin.
- Kurniawati, W. (2019). Analisis Kelayakan Berjalan dan Faktor yang Memengaruhi Minat Berjalan Kaki di Jakarta. *Jurnal Kebijakan ekonomi*, 79-104.
- Lo, R. (2009). Walkability: What is it? *Urban. Int. Res. Placemaking Urban Sustain*, 145-166.
- Loo, B. (2021). Walking towards a happy city. *Jurnal Transport Geography*;
- Middleton. (2022). *The Walkable City: Dimensions Of Walking And Overlapping Walk Of Life*. NEW YORK
- RAM, H. D. (2019). Measuring the relationship between tourism and walkability? Walk Score and English tourist attractions. *Jurnal Sustainable Tourism*;
- Rankavat, & Tiwari. (2016). Pedestrians perceptions for utilization of pedestrian facilities- Delhi, India. *Transport. . Res. Part F: Traffic Psychol.*, 495-499.
- Shields, R, Gomes da Silva, E.J, Lima, T, & Osorio, N. (2021). Walkability: A review of trends. *Urban. Int. Res. Placemaking Urban Sustain*, 1-23
- Simmel, G. (1971). *The metropolis and mental life*. Chicago: University of Chicago Press.
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Saves America*. New York: North Point Press.
- Tira, M, Pezzagno, M, & Richiedei, A. (2020, 12-13 September 2019). Pedestrians, Urban Spaces and Health. *Conference on Living and Walking in Cities*.
- Tsiompras & Photis. (2017). What matters when it comes to “Walk and the city”? Defining a weighted GIS-based walkability index. *Science direct*.
- UNEP. (2018). *Kenya Prioritizes Non-Motorized Transport to Enhance Road Safety*. Retrieved from UNEP: <https://www.unep.org/news-and-stories/blogpost/kenya-prioritizes-non-motorized-transport-enhance-road-safety>
- Vich, Marquet, & Guasch. (2019). Green streetscape and walking: Exploring active mobility patterns in dense and compact cities. . *Jurnal of transport & Health*;
- Wimbardana, R., Tarigan, A., & Sagala. (2018). Does a Pedestrian environment promote walkability? auditing a pedestrian environment using the pedestrian environmental data scan instrument. *City Plann*.