



Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kenyamanan Berjalan Kaki di Jalan Otto Iskandardinata Bandung

Muhammad Fakhriza, Ira Safitri Darwin*

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history :

Received : 24/8/2023

Revised : 12/12/2023

Published : 22/12/2023



Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

Volume : 3

No. : 2

Halaman : 91 - 96

Terbitan : **Desember 2023**

ABSTRAK

Berjalan kaki merupakan kegiatan yang penting bagi manusia. Dengan adanya kegiatan berjalan kaki manusia dapat berpindah dari satu titik ke titik lainnya. Meskipun berjalan kaki merupakan kegiatan yang penting bagi manusia saat ini jalur pejalan kaki tidak terlalu diperhatikan kelayakannya. Fenomena tersebut dapat dilihat pada kondisi eksisting Koridor Jalan Otto Iskandardinata yang jalur pedestriannya digunakan oleh PKL dan pengendara motor sebagai parkir sehingga pejalan kaki terganggu. Penelitian ini dilakukan untuk menilai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan berjalan kaki di koridor jalan Otto Iskandardinata Kota Bandung sebagai masukan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jalur pedestrian di koridor tersebut. Analisis dalam penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan metode pengumpulan data primer melalui kuesioner, dan observasi lapangan. Untuk metode analisis digunakan analisis regresi linier berganda. Berdasarkan hasil analisis linier berganda dari 9 variabel yang dianalisis variabel yang paling mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki adalah hambatan (X6), amenitas (X8), dan ketersediaan fasilitas penyeberangan (X3).

Kata Kunci : walkability; Pedestrian; Kajian.

ABSTRACT

Walking is an important activity for humans. With the activity of walking, humans can move from one point to another. Although walking is an important activity for humans, currently pedestrian paths do not receive much attention due to their feasibility. This phenomenon can be seen in the existing condition of Jalan Otto Iskandardinata Corridor, where the pedestrian path is used by street vendors and motorbike riders as parking, so that pedestrians' feet are disturbed. This research was conducted to assess pedestrian perceptions about the comfort of walking in the corridor on Jalan Otto Iskandardinata, Bandung City as input for increasing the comfort of pedestrian path users in the corridor. The analysis in this study used a quantitative approach with primary data collection methods through questionnaires and field observations. For the analytical method used multiple linear regression analysis. Based on the results of multiple linear analysis of the 9 variables analyzed the variables that most affect pedestrian comfort are obstacles (X6), Amenities (X8), and Availability of crossing facilities (X3).

Keywords : walkability; pedestrians; assessments.

© 2023 Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota Unisba Press. All rights reserved.

A. Pendahuluan

Aktifitas berjalan merupakan kegiatan yang dapat membuat kita berpindah dari satu titik ke titik yang lain dengan melangkahkan kaki [1]. Berjalan kaki mempunyai beragam manfaat salah satunya adalah menurunkan risiko terkena obesitas. Kota yang masyarakatnya suka berjalan kaki akan terhindar dari obesitas. Dimana menurut Frumkin tingginya skor berjalan kaki di suatu daerah maka masyarakat di daerah tersebut terhindar dari obesitas menyebabkan penyakit mematikan seperti sakit jantung dan kanker [2]. Oleh karena itu jalur pejalan kaki merupakan bagian penting dari suatu kota [3], karena ketersediaan jalur pejalan kaki inilah yang memberikan rasa aman sehingga dapat mendorong masyarakat untuk berjalan kaki ketika berpindah dari satu tempat ke tempat lain [4].

Kota Bandung sebagai yang merupakan kota metropolitan memiliki permasalahan terkait dengan kenyamanan berjalan kaki atau *walkability*, berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sony yang dilakukan di beberapa kawasan di Kota Bandung seperti di kawasan pendidikan ITB, Kawasan komersial Pasar Simpang Dago, kawasan Terminal Cibeureum, dan kawasan Peribadatan Masjid Pusdai mendapatkan penilaian rendah pada infrastruktur untuk disabilitas dan juga adanya gangguan pada jalur pejalan kaki [5]. Selain itu menurut penelitian yang dilakukan oleh Julianti yang dilakukan di sisi lain Kota Bandung yaitu Pasar Kain Cigondewah memiliki klasifikasi tidak nyaman untuk berjalan kaki [6].

Koridor Jalan Otto Iskandardinata melintang dari jalan Stasiun Timur sampai ke Lapangan Tegal Lega. Koridor jalan tersebut melintasi kawasan perdagangan dan jasa yang ramai pengunjung. Faktor yang menjadikan Koridor Jalan Otto Iskandardinata menarik untuk diteliti adalah bentuk jalur pedestriannya yang berupa *arcade* yang merupakan peninggalan masa Kolonial Belanda.

Walaupun Koridor Otto Iskandardinata merupakan kawasan perdagangan dan jasa yang ramai pengunjung. Berdasarkan kondisi lapangan jalur tersebut diduga kurang nyaman jika melihat pada kondisi eksisting jalur pedestrian di koridor jalan Otto Iskandardinata masih kurang memadai yaitu kurangnya fasilitas penunjang pejalan kaki ataupun adanya hambatan permanen seperti tiang telepon di jalur pedestrian. Hal ini diperburuk oleh terdapat konflik antara pejalan kaki dengan pengemudi sepeda motor yang parkir di jalur pedestrian maupun dengan pedagang yang menggunakan jalur pedestrian sebagai lapak untuk berdagang. Berdasarkan penjelasan yang dijelaskan diatas muncul pertanyaan yaitu: Variabel apa saja yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki di Koridor Jalan Otto Iskandardinata?



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian tersebut, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui variabel yang mempengaruhi kenyamanan dan menilai tingkat kenyamanan pejalan kaki di koridor perdagangan dan jasa Otto Iskandardinata yang terdapat konflik antara pejalan kaki dengan PKL dan Pengendara kendaraan bermotor, sebagai masukan untuk pemerintah dalam meningkatkan kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di koridor tersebut.

B. Metode Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan metode pengumpulan data primer dengan kuesioner yang kemudian dianalisis dengan metode analisis regresi berganda. Untuk sampel kuesioner menggunakan *simple random sampling* dengan target responden 100 responden yang merupakan pejalan kaki di Koridor Jalan Otista. Jumlah responden 100 mengacu pada Roscoe (1975) dalam Sekaran dan Bougie (2016) [7] dimana jumlah variabel untuk analisis regresi berganda disarankan berjumlah 10 kali dari variabel. Dalam penelitian ini menggunakan 9 variabel sehingga jumlah responden yang ditargetkan adalah 90 akan tetapi untuk menghindari *error* jumlah responden yang ditargetkan adalah 100.

Variabel yang digunakan pada penelitian ini mengacu pada *walkability index* yang dikembangkan oleh krambeck[8] yang digunakan untuk menilai *walkability* (kenyamanan berjalan kaki) untuk kota berkembang yang disederhanakan oleh Leather [9] untuk menyesuaikan dengan kota-kota di Benua Asia. Berikut variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini

Tabel 1. Variabel Independen dan dependen

No	Variabel Dependen	Variabel Independen	Deskripsi
1		Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	Persepsi Pejalan kaki terhadap konflik antara pejalan kaki dengan pengendara kendaraan yang menggunakan trotoar
2		Ketersediaan jalur pejalan kaki	Persepsi pejalan kaki tentang jalur pejalan kaki yang tersedia
3		Ketersediaan penyeberangan	Persepsi pejalan kaki tentang fasilitas penyeberangan jalan yang tersedia
4		Keselamatan penyeberangan	Persepsi pejalan kaki tentang apakah pejalan kaki merasa aman dalam menyeberang
5		Perilaku Pengendara Kendaraan bermotor	Persepsi pejalan kaki terhadap perilaku kendaraan bermotor kepada pejalan kaki
6	Kenyamanan Pejalan Kaki	Amenities (kelengkapan pendukung)	Pesepsi pejalan kaki terhadap kelengkapan fasilitas pendukung pejalan kaki seperti pagar pembatas, tempat duduk ataupun fasilitas pendukung pejalan kaki lainnya
7		Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat	Persepsi pejalan kaki terhadap kelengkapan fasilitas pejalan kaki untuk penyandang disabilitas
8		Kendala/ hambatan	Persepsi pejalan kaki terhadap hambatan yang ada
9		Keamanan dari kejahatan	Persepsi pejalan kaki terhadap keamanan dalam berjalan kaki dari tindak kriminal, kendaraan bermotor, ataupun kurangnya pencahayaan

Sumber Tanan et al (2015) dalam Sony S et al (2015)

Tabel 2. Skala pengukuran jawaban

No	Jawaban	Skor
1	Sangat nyaman/ sangat baik/sangat aman/ sangat mempengaruhi / sangat tidak mengganggu	5
2	Nyaman/ baik/ aman/ mempengaruhi / agak mengganggu	4
3	Biasa saja	3

Tabel 2. Skala pengukuran jawaban

No	Jawaban	Skor
4	Tidak nyaman/tidak baik/ aman/ mempengaruhi/ mengganggu	2
5	Sangat tidak nyaman/ sangat tidak baik/ aman/ mempengaruhi/ sangat mengganggu	1

Sumber: Penulis, 2022

C. Hasil dan Pembahasan

Analisis Variabel yang Mempengaruhi *Walkability* di Jalan Otto Iskandardinata

Analisis ini dilakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian yaitu variabel apa saja yang mempengaruhi kenyamanan di Koridor Jalan Otto Iskandardinata Kota Bandung. Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen sebesar 87% dimana menurut Sarwono dalam Rizana [10] semakin nilai R^2 menjauhi nilai 0 maka variabel dependen semakin dapat diterangkan oleh variabel independen. Berikut hasil dari uji koefisien determinasi dalam penelitian ini.

Tabel 3. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square
1	0,904 ^a	0,817	0,798

Sumber: Analisis, 2023.

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dari setiap variabel bebas yaitu Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X₁), Ketersediaan jalur pejalan kaki (X₂), Ketersediaan fasilitas penyebrangan (X₃), Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman saat menyeberang jalan (X₄), Perilaku pengendara (X₅), Amenitas (X₆), Infrastruktur bagi penyandang cacat (X₇), Hambatan (X₈), Keamanan dari tindak kejahatan (X₉) terhadap variabel terikat yaitu kenyamanan pejalan kaki (Y). Adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Analisis Koefisien Regresi

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients
	B	Std. Error	Beta
(Constant)	-0,248	0,180	
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X ₁)	0,159	0,048	0,175
Ketersediaan jalur pejalan kaki (X ₂)	0,164	0,048	0,186
Ketersediaan fasilitas penyebrangan (X ₃)	0,213	0,052	0,247
Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman saat menyeberang jalan (X ₄)	-0,102	0,054	-0,116
Perilaku pengendara (X ₅)	0,121	0,044	0,139
Amenitas (X ₆)	0,210	0,049	0,247
Infrastruktur bagi penyandang cacat (X ₇)	0,107	0,050	0,122
Hambatan (X ₈)	0,214	0,048	0,248
Keamanan dari tindak kejahatan (X ₉)	0,147	0,048	0,169

Sumber: Analisis, 2023.

Berdasarkan tabel diatas persamaan koefisien regresi linier berganda dihasilkan persamaan regresi linier berganda sebagai berikut.

$$Y = -0,248 + 0,159X_1 + 0,164X_2 + 0,213X_3 - 0,102X_4 + 0,121 X_5 + 0,210X_6 + 0,107 X_7 + 0,214X_8 + 0,147X_9$$

Mengacu pada persamaan diatas yang menjelaskan hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: (1) Nilai Koefisien yang dihasilkan

variabel konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X_1) sebesar 0,159 memiliki arti jika variabel X_1 mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,159, (2) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel ketersediaan jalur pejalan kaki (X_2) sebesar 0,164 memiliki arti jika variabel X_2 mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,164, (3) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel ketersediaan fasilitas penyeberangan sebesar 0,213 memiliki arti jika variabel (X_3) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,213, (4) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman saat menyeberang jalan (X_4) sebesar -0,102 memiliki arti jika variabel (X_4) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami pengurangan sebesar 0,102, (5) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel perilaku pengendara (X_5) sebesar 0,121 memiliki arti jika variabel (X_5) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,121, (6) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel amenities (X_6) sebesar 0,210 memiliki arti jika variabel (X_6) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,210, (7) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel infrastruktur bagi penyandang disabilitas (X_7) sebesar 0,107 memiliki arti jika variabel (X_7) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,107, (8) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel hambatan (X_8) sebesar 0,214 memiliki arti jika variabel X_8 mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,214, (9) Nilai Koefisien yang dihasilkan variabel keamanan dari tindak kejahatan (X_9) sebesar 0,147 memiliki arti jika variabel (X_9) mengalami peningkatan sebesar 1% maka akan mempengaruhi variabel kenyamanan (Y) yang diasumsikan bernilai 0 maka variabel kenyamanan (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,147.

D. Kesimpulan

Berdasarkan fakta dan analisa yang didapatkan dari hasil kuesioner menghasilkan kesimpulan bahwa variabel yang paling memiliki pengaruh terhadap kenyamanan pejalan kaki adalah variabel hambatan (X_8) yang dari observasi disebabkan oleh PKL dan kendaraan roda dua yang parkir di sepanjang Koridor Jalan Otto Iskandardinata.



Gambar 2. Kondisi Segmen 11 yang Tertutupi Oleh Kendaraan Bermotor



Gambar 3. Kondisi PKL di Koridor Jalan Otista

Variabel kedua adalah amenitas (X_6) jika melihat ada kondisi eksisting Koridor Jalan Otto Iskandardinata yang memiliki kekurangan dalam segi amenitas yaitu tidak tersedianya bangku, bolar, lampu taman, dan sejenisnya. Berikut tabel sebaran amenitas di Koridor Jalan Otto Iskandardinata:

Tabel 5. Tabel Sebaran Amenitas Pejalan kaki

No	Jenis Amenitas	Segmen	Jumlah
1	Penanda	Segmen 1,2,3,6,7.8.9.10.dan 11	23
2	Bollar	Segmen 6	1
3	Lampu Jalan	Segmen 7	1
4	Lampu Lalu Lintas	Segmen 8	1
5	Tempat Sampah	Segmen 9	1
6	Tumbuhan	Segmen 3, 4, 9. dan 11	60
Total			4

Sumber: Penulis , 2023.

Variabel lain yang mempengaruhi kenyamanan berjalan kaki antara lain adalah Variabel Ketersediaan fasilitas penyeberangan (X_3), Variabel Ketersediaan fasilitas pejalan kaki (X_2), Variabel konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya (X_5), Variabel keamanan dari tindak kejahatan (X_9), Variabel perilaku pengendara (X_5), Variabel infrastruktur bagi penyandang disabilitas (X_8),

Variabel yang tidak memiliki pengaruh terhadap variabel kenyamanan (Y) adalah variabel pejalan kaki dapat menyeberang dengan amat saat menyeberang jalan (X_4)

Daftar Pustaka

- [1] E. T. Lantang, Y. Jinca, and S. Wunas, “Fasilitas Pejalan Kaki Yang Ramah Gender Di Kota Makassar,” Makasar, 2012.
- [2] H. Frumkin, *Urban sprawl and public health: Designing, planning, and building for healthy communities*. 2005.
- [3] Muhammad Vino Fahlen and Weishaguna, “Studi Kinerja Walkability Jalur Pejalan Kaki,” *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, pp. 69–75, Jul. 2022, doi: 10.29313/jrpwk.v2i1.930.
- [4] L. A. Musriati, “Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang Berdasarkan Kriteria Safety, Convenience, Comfort, dan Attractiveness,” Universitas Brawijaya, 2014.
- [5] S. S. Wibowo, N. Tanan, and N. Tinumbia C, “Walkability Measures for City Area in Indonesia (Case Study of Bandung),” *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, vol. 11, 2015.
- [6] R. Julianti and Weishaguna, “Kajian Tingkat Walkabilitas Kawasan Wisata Belanja Kain Cigondewah Kota Bandung,” in *Bandung Conference Series: Urban & Regional Planning*, Universitas Islam Bandung (Unisba), Aug. 2022, pp. 794–804. doi: 10.29313/bcsurp.v2i2.4300.
- [7] U. Sekaran and R. Bougie, *Research Methods For Business: A Skill Building Approach, 7th Edition*. 2016.
- [8] H. V. Krambeck, “The global walkability index,” Massachusetts Institute of Technology, 2006.
- [9] J. Leather, H. Fabian, S. Gota, and A. Mejia, “Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities,” 2011.
- [10] R. R. Ekaputri, “Analisis Pengaruh Kualitas Layanan Elektronik Alfagift Terhadap Kepuasan Pelanggan Menggunakan Metode E-Servqua,” Universitas Dinamika Bangsa, 2020.