

OPTIMALISASI JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN KONSEP WALKABLE CITY DI JALAN DR. J. LEIMENA

Mihelle F. I. de Queljoe¹, Resky Prafitri²
Universitas Pattimura^{1,2}
e-mail: reskypft@gmail.com

ABSTRAK

Koridor Jalan Dr. J. Leimena di Kota Ambon merupakan salah satu jalur utama yang memiliki tingkat aktivitas pejalan kaki tinggi, terutama karena berfungsi sebagai akses utama menuju Universitas Pattimura. Kondisi ini menjadikan kawasan tersebut penting untuk dikaji melalui analisis *indeks walkability* guna mengetahui tingkat keterlayakan fasilitas pejalan kaki yang ada. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat keterlayakan berjalan kaki melalui perhitungan *indeks walkability* berdasarkan aspek kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, dan kondisi fisik jalur pejalan kaki. Penilaian dilakukan dengan menggunakan indikator yang disesuaikan dengan standar fasilitas pejalan kaki menurut Peraturan Menteri PUPR No. 3 Tahun 2014 dan No. 07/P/BM/2023. Hasil analisis menunjukkan bahwa *indeks walkability* koridor Jalan Dr. J. Leimena berada pada kategori sedang, yang berarti jalur pejalan kaki cukup mendukung aktivitas berjalan kaki namun belum sepenuhnya memenuhi kriteria ideal. Faktor yang paling berpengaruh terhadap skor indeks adalah lebar trotoar, kondisi permukaan, serta keberadaan hambatan seperti pedagang kaki lima. Temuan ini memberikan gambaran tingkat keterlayakan fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Dr. J. Leimena, yang dapat menjadi dasar evaluasi terhadap kualitas infrastruktur pejalan kaki di kawasan pendidikan Kota Ambon.

Kata Kunci: Jalur Pejalan Kaki, Indeks Walkability, Kawasan Pendidikan Tinggi

ABSTRACT

The Dr. J. Leimena Corridor in Ambon City is one of the main routes with high pedestrian activity, primarily serving as the main access to Pattimura University. This condition makes the corridor significant for analysis through the *walkability index* to determine the level of pedestrian facility feasibility in the area. This study aims to measure the level of walking feasibility by calculating the *walkability index* based on aspects of comfort, safety, accessibility, and the physical condition of pedestrian pathways. The assessment was conducted using indicators aligned with pedestrian facility standards stated in the Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 3 of 2014 and No. 07/P/BM/2023. The analysis results show that the *walkability index* of the Dr. J. Leimena Corridor falls into the moderate category, indicating that the pedestrian paths sufficiently support walking activities but do not yet fully meet ideal criteria. The most influential factors affecting the index score are sidewalk width, surface condition, and the presence of obstacles such as street vendors. These findings provide an overview of the pedestrian facility feasibility level along the Dr. J. Leimena Corridor and can serve as a basis for evaluating pedestrian infrastructure quality in educational areas of Ambon City.

Keywords: Pedestrian pathways, Walkability Index, Campus Area

PENDAHULUAN

Konsep kota yang layak huni atau sering disebut sebagai *livable city* kini menjadi tolak ukur utama dalam pembangunan perkotaan modern yang berkelanjutan. Indikator utama dari kota yang manusiawi ini ditandai dengan kemudahan mobilitas penduduknya serta jaminan kenyamanan dalam beraktivitas di ruang publik. Salah satu aspek paling fundamental untuk

mewujudkan visi tersebut adalah melalui penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki yang tidak hanya aman tetapi juga nyaman untuk digunakan oleh semua kalangan usia (Jumardi et al., 2023; Syaiful et al., 2023). Berjalan kaki merupakan moda transportasi paling dasar dan sederhana, namun memegang peranan yang sangat vital dalam mendukung pergerakan harian masyarakat. Aktivitas ini menjadi tulang punggung konektivitas yang menghubungkan berbagai fungsi kawasan strategis, mulai dari area perdagangan yang sibuk, kawasan permukiman penduduk, hingga pusat-pusat pendidikan. Tanpa adanya dukungan infrastruktur yang memadai bagi pejalan kaki, sebuah kota akan kehilangan esensi interaksi sosialnya dan cenderung didominasi oleh kendaraan bermotor, yang pada akhirnya menurunkan kualitas hidup warganya secara keseluruhan (Fahlen & Weishaguna, 2022; Shulga et al., 2021).

Pemerintah melalui berbagai regulasi pekerjaan umum sesungguhnya telah menggariskan bahwa pembangunan prasarana jaringan pejalan kaki memiliki tujuan utama untuk memberikan aksesibilitas yang layak dan berkeadilan. Infrastruktur ini harus dirancang sedemikian rupa agar dapat mengakomodasi kebutuhan pergerakan manusia tanpa hambatan yang berarti. Kualitas fasilitas *pedestrian* yang prima tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi semata, tetapi juga mampu menciptakan pengalaman berjalan kaki yang menyenangkan, menyehatkan, dan pada akhirnya meningkatkan citra visual sebuah kota di mata pengunjung maupun penduduk lokal (Adzania et al., 2024; Affif, 2020, p. 240). Jalur pejalan kaki yang ideal harus memenuhi standar teknis tertentu, seperti permukaan yang rata, tidak licin, memiliki penerangan yang cukup, serta dilengkapi dengan peneduh alami maupun buatan. Keberadaan trotoar yang representatif akan mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda transportasi aktif, yang berdampak positif pada pengurangan kemacetan dan polusi udara, serta menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih ramah lingkungan (Yaseen & Bostan, 2024).

Meskipun regulasi dan standar ideal telah ditetapkan, realitas pembangunan infrastruktur di berbagai kota di Indonesia sering kali menunjukkan kondisi yang kontradiktif. Di Kota Ambon, misalnya, kondisi fisik jalur pejalan kaki atau trotoar masih jauh dari kata memadai dan belum mendapatkan prioritas penanganan yang serius (Kubangun & Salakory, 2022; Manifesty, 2021). Masalah ini menjadi semakin krusial ketika diamati pada kawasan-kawasan yang memiliki intensitas pergerakan manusia yang sangat tinggi, seperti di lingkungan pendidikan atau kampus. Kawasan pendidikan seharusnya menjadi contoh ideal penerapan infrastruktur yang humanis karena tingginya mobilisasi mahasiswa dan tenaga pengajar yang berpindah antar-gedung. Namun, kenyataannya, banyak trotoar yang beralih fungsi menjadi lahan parkir liar atau tempat berjualan pedagang kaki lima, sehingga merampas hak pejalan kaki. Ketidaktersediaan fasilitas yang layak ini menciptakan kesenjangan yang lebar antara harapan akan kota yang tertata dengan kondisi lapangan yang semrawut dan tidak ramah bagi pejalan kaki.

Cerminan nyata dari urgensi kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang layak dapat dilihat secara jelas di kawasan sekitar Universitas Pattimura. Secara spesifik, koridor Jalan Dr. J. Leimena memegang peranan strategis sebagai salah satu akses utama menuju gerbang kampus. Koridor ini mencatatkan volume pergerakan pejalan kaki yang sangat tinggi setiap harinya, terutama pada jam-jam sibuk saat mahasiswa datang untuk memulai perkuliahan atau saat pulang di sore hari. Dinamika pergerakan massa yang besar ini sayangnya tidak diimbangi dengan kapasitas infrastruktur yang ada. Kondisi eksisting trotoar di sepanjang koridor ini sangat terbatas, dengan lebar yang tidak proporsional dibandingkan dengan jumlah pengguna. Selain itu, banyak bagian trotoar yang mengalami kerusakan fisik, berlubang, atau terputus, sehingga menyulitkan pergerakan. Situasi ini diperparah dengan minimnya perawatan, yang

membuat jalur tersebut menjadi tidak nyaman dan tidak menarik bagi civitas akademika untuk digunakan sebagaimana mestinya (Eliansyah et al., 2024; Indrajaya et al., 2024).

Konsekuensi dari buruknya kondisi infrastruktur tersebut menimbulkan risiko keselamatan yang sangat serius bagi para pengguna jalan. Akibat trotoar yang sempit, rusak, atau terokupasi oleh hambatan lain, para pejalan kaki sering kali tidak memiliki pilihan lain selain turun ke badan jalan aspal. Fenomena ini memaksa mereka untuk berjalan berdampingan dengan arus lalu lintas kendaraan bermotor yang melaju dengan kecepatan tinggi. Percampuran paksa antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan manusia di badan jalan ini menciptakan titik-titik konflik yang berbahaya dan meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki. Rasa tidak aman dan kecemasan saat berjalan kaki di koridor ini menjadi pengalaman sehari-hari yang harus dihadapi oleh mahasiswa. Hal ini tentu sangat ironis mengingat kawasan pendidikan seharusnya menjadi zona yang paling aman dan memberikan perlindungan maksimal bagi seluruh komunitas akademiknya dalam beraktivitas.

Jika disandingkan dengan standar teknis yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, fasilitas pejalan kaki yang terdapat di Jalan Dr. J. Leimena saat ini jelas belum memenuhi kriteria kelayakan minimum. Ketidakesesuaian ini mencakup berbagai aspek, mulai dari dimensi lebar efektif trotoar yang kurang, ketiadaan fasilitas pendukung bagi penyandang disabilitas, hingga minimnya rambu dan marka penyeberangan yang aman. Oleh karena itu, diperlukan sebuah evaluasi yang terukur dan objektif untuk menilai sejauh mana kualitas jalur tersebut melayani penggunaannya. Salah satu metode yang relevan digunakan adalah penilaian indeks *walkability*. Konsep *walkability* ini digunakan untuk mengukur tingkat keramahan suatu lingkungan bagi pejalan kaki dengan mempertimbangkan berbagai parameter seperti ketersediaan jalur, keselamatan, kenyamanan, dan keindahan. Melalui penilaian indeks ini, dapat diidentifikasi secara presisi variabel-variabel apa saja yang menjadi titik lemah dan memerlukan intervensi perbaikan segera.

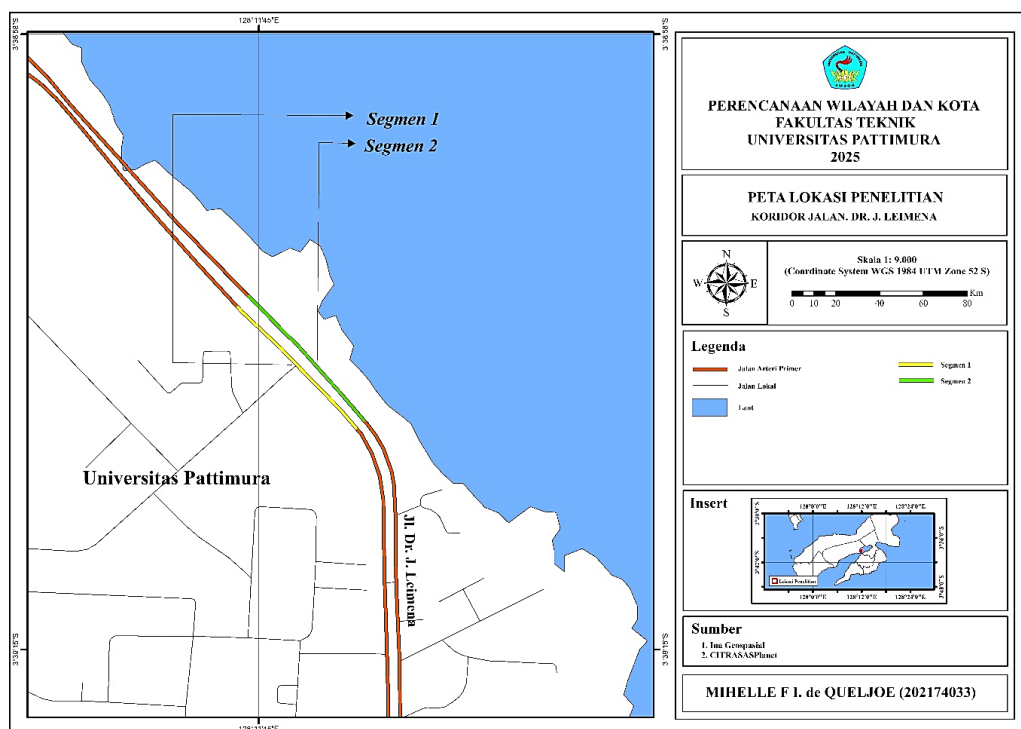
Berangkat dari permasalahan dan kesenjangan yang telah diuraikan, penelitian ini dirancang untuk melakukan analisis mendalam terhadap fasilitas dan kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. J. Leimena. Fokus utama kajian ini adalah mengevaluasi kualitas jalur berdasarkan parameter indeks *walkability* guna mendapatkan data empiris mengenai tingkat kelayakan infrastruktur tersebut. Penelitian ini tidak hanya berhenti pada tahap evaluasi, tetapi juga bertujuan untuk merumuskan arahan penataan fisik yang konkret dan solutif. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi desain yang mampu meningkatkan aspek kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas bagi pejalan kaki. Dengan demikian, penataan kawasan pendidikan Universitas Pattimura dapat bertransformasi menjadi lingkungan yang lebih inklusif, mendukung gaya hidup sehat, dan mencerminkan semangat *livable city* yang sesungguhnya bagi seluruh pengguna jalan di kawasan tersebut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menerapkan pendekatan kuantitatif yang dirancang untuk mengukur kualitas fasilitas pejalan kaki melalui perhitungan indeks *walkability*. Penentuan subjek penelitian dilakukan dengan menggunakan teknik pengambilan sampel Lemeshow, yang menghasilkan total 34 responden sebagai sumber data utama. Kelompok responden ini difokuskan pada mahasiswa, kalangan civitas akademika, serta masyarakat umum yang aktif menggunakan jalur pedestrian di lokasi studi. Instrumen pengukuran yang digunakan mengadopsi indikator penilaian standar yang dikemukakan oleh Krambeck (2006) dan Leather et al. (2011). Variabel penilaian tersebut diklasifikasikan ke dalam tiga aspek fundamental. Pertama adalah aspek keamanan dan keselamatan, yang meliputi evaluasi terhadap konflik moda transportasi, keamanan area penyeberangan, persepsi risiko tindak kejahatan, serta

perilaku pengendara bermotor. Kedua adalah aspek kenyamanan dan daya tarik, yang meninjau tingkat kebersihan, ketersediaan fasilitas inklusif bagi penyandang disabilitas dan tunanetra, keberadaan hambatan permanen maupun sementara, serta ketersediaan fasilitas penunjang lainnya. Terakhir adalah aspek dukungan kebijakan, yang mencakup alokasi pendanaan, pedoman desain perkotaan, penegakan regulasi keselamatan, serta upaya penjangkauan publik.

Prosedur analisis data dilakukan secara sistematis melalui tahapan pembobotan dan perhitungan matematis terhadap seluruh variabel yang telah dikumpulkan. Setiap indikator dinilai berdasarkan parameter spesifik, di mana nilai tertinggi dari masing-masing komponen dipilih untuk merepresentasikan kondisi aktual di lapangan. Nilai-nilai tersebut kemudian diakumulasi dan diproses menggunakan rumus indeks *walkability* (WI) untuk mendapatkan skor total dari variabel penilaian pada kedua segmen jalan yang diteliti. Penggunaan rumus ini bertujuan untuk mengkuantifikasi data kualitatif menjadi angka indeks yang terukur. Setelah nilai indeks diperoleh, tahap selanjutnya melibatkan proses klasifikasi untuk menentukan tingkat atau kategori *walkability* di lokasi penelitian. Pengelompokan ini berfungsi untuk mengidentifikasi kelas kualitas fasilitas pejalan kaki pada masing-masing segmen, sehingga dapat diketahui apakah infrastruktur tersebut masuk dalam kategori yang memadai atau memerlukan perbaikan. Hasil akhir dari klasifikasi ini menjadi landasan objektif dalam mengevaluasi kinerja jalur pedestrian berdasarkan standar kenyamanan dan keselamatan yang berlaku.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Tabel 1. Klasifikasi Indeks *Walkability*

Klasifikasi	Keterangan
80-100	Terdapat fasilitas jalur pejalan kaki yang sangat lengkap dan nyaman, atau tidak diperlukan fasilitas pejalan kaki karena hampir seluruh aktivitas dilakukan dengan berjalan kaki secara aman dan nyaman.

60-79	Terdapat fasilitas pejalan kaki yang lengkap dan nyaman yang dapat mendukung sebagian besar aktivitas berjalan kaki secara aman dan nyaman.
40-59	Beberapa fasilitas jalur pejalan kaki mudah dijangkau dengan berjalan kaki, namun kurang nyaman ketika digunakan.
20-39	Hanya sedikit fasilitas jalur pejalan kaki yang dapat dijangkau dan tidak nyaman ketika digunakan.
>19	Tidak terdapat fasilitas jalur pejalan kaki padahal sangat dibutuhkan untuk mendukung aktivitas berjalan kaki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Hasil analisis indeks *walkability* pada kedua segmen di Koridor Jalan Dr. J. Leimena menunjukkan variasi tingkat kelayakan jalur pejalan kaki berdasarkan kondisi fisik dan dukungan kebijakan yang ada. Pada Segmen 1 (tabel 2), hasil perhitungan indeks *walkability* menunjukkan skor sebesar 93, yang berada dalam rentang 80–100. Hal ini mengindikasikan bahwa segmen ini memiliki fasilitas jalur pejalan kaki yang sangat lengkap dan nyaman, serta secara umum mampu mendukung hampir seluruh aktivitas berjalan kaki dengan aman dan efisien. Kondisi trotoar, fasilitas penyeberangan, penerangan jalan, dan keamanan lingkungan telah memenuhi standar pelayanan yang baik, sehingga menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki. Selain itu, dukungan tata ruang sekitar serta perilaku pengguna jalan turut memperkuat terbentuknya ruang publik yang mendukung aktivitas berjalan kaki.

Tabel 2. Klasifikasi Indeks *Walkability* Segmen 1

Klasifikasi	Keterangan
80-100	Terdapat fasilitas jalur pejalan kaki yang sangat lengkap dan nyaman, atau tidak diperlukan fasilitas pejalan kaki karena hampir seluruh aktivitas dilakukan dengan berjalan kaki secara aman dan nyaman.
60-79	Terdapat fasilitas pejalan kaki yang lengkap dan nyaman yang dapat mendukung sebagian besar aktivitas berjalan kaki secara aman dan nyaman.
40-59	Beberapa fasilitas jalur pejalan kaki mudah dijangkau dengan berjalan kaki, namun kurang nyaman ketika digunakan.
20-39	Hanya sedikit fasilitas jalur pejalan kaki yang dapat dijangkau dan tidak nyaman ketika digunakan.
>19	Tidak terdapat fasilitas jalur pejalan kaki padahal sangat dibutuhkan untuk mendukung aktivitas berjalan kaki.

Sementara itu, pada Segmen 2 (tabel 2), hasil perhitungan indeks *walkability* menunjukkan skor sebesar 63, yang termasuk dalam kategori cukup baik. Kondisi ini menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki pada segmen tersebut secara umum dapat diakses dan cukup nyaman digunakan. Beberapa indikator, seperti persepsi keamanan, ketersediaan penyeberangan, dan pemeliharaan jalur, menunjukkan performa positif yang mendukung aktivitas berjalan kaki secara aman. Namun demikian, masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan, terutama terkait fasilitas bagi penyandang disabilitas serta dukungan kebijakan, termasuk penegakan hukum dan edukasi publik mengenai keselamatan pejalan kaki.

Tabel 2. Klasifikasi Indeks *Walkability* Segmen 2

Klasifikasi	Keterangan
80-100	Terdapat fasilitas jalur pejalan kaki yang sangat lengkap dan nyaman, atau tidak diperlukan fasilitas pejalan kaki karena hampir seluruh aktivitas dilakukan dengan berjalan kaki secara aman dan nyaman.

60-79	Terdapat fasilitas pejalan kaki yang lengkap dan nyaman yang dapat mendukung sebagian besar aktivitas berjalan kaki secara aman dan nyaman.
40-59	Beberapa fasilitas jalur pejalan kaki mudah dijangkau dengan berjalan kaki, namun kurang nyaman ketika digunakan.
20-39	Hanya sedikit fasilitas jalur pejalan kaki yang dapat dijangkau dan tidak nyaman ketika digunakan.
>19	Tidak terdapat fasilitas jalur pejalan kaki padahal sangat dibutuhkan untuk mendukung aktivitas berjalan kaki.

Pembahasan

A. Segmen 1

Pada Segmen 1 Koridor Jalan Dr. J. Leimena, Berdasarkan hasil rekapitulasi jumlah pemilih terbanyak pada setiap indikator *walkability*, dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap jalur pejalan kaki masih berada pada tingkat cukup hingga baik, namun belum mencapai kondisi ideal. Pada aspek keselamatan dan keamanan, indikator konflik moda jalur pejalan kaki dan keamanan penyeberangan masing-masing mendapatkan skor terbanyak 4, dengan masing-masing dipilih oleh 8 responden, menunjukkan bahwa konflik dengan moda lain tergolong minim dan penyeberangan cukup aman digunakan. Sementara itu, indikator persepsi keamanan dari kejahatan paling banyak memperoleh skor 3, dipilih oleh 9 responden, yang mengindikasikan bahwa lingkungan dirasakan netral—tidak sepenuhnya aman, tetapi juga tidak membahayakan. Untuk perilaku pengendara, skor terbanyak juga berada di angka 4 dengan 7 responden, mencerminkan kepatuhan pengendara yang cukup dalam memberi prioritas kepada pejalan kaki.

Pada aspek kenyamanan dan daya tarik, terdapat indikasi kekurangan signifikan. Fasilitas pendukung seperti tempat duduk, tempat sampah, dan elemen peneduh mendapat skor terbanyak 2 dan dipilih oleh 11 responden, menunjukkan keluhan paling dominan pada aspek ini. Pemeliharaan dan kebersihan jalur pejalan kaki serta hambatan pada jalur pejalan kaki mendapat skor terbanyak 3, masing-masing dipilih oleh 9 dan 7 responden, yang menandakan kondisi trotoar cukup terawat namun tidak konsisten, serta masih terganggu oleh hambatan fisik. Fasilitas untuk disabilitas dinilai cukup baik (skor 4) oleh 5 responden, sedangkan ketersediaan penyeberangan juga memperoleh skor 4 dari 6 responden, menunjukkan bahwa sarana menyeberang tersedia dalam jarak yang masih terjangkau dan aman. Meskipun demikian, penilaian umum terhadap kondisi keamanan sering kali didasarkan pada pengalaman dan kebiasaan responden, bukan pada pemahaman pedoman berlaku atau inklusi pejalan kaki non-aktif, sehingga hasil ini mungkin hanya mewakili sebagian dari populasi pengguna (Sa'adah et al., 2018).

Adapun pada aspek dukungan kebijakan, seluruh indikator—meliputi pendanaan, pedoman desain kota, penegakan hukum, dan sosialisasi publik—masing-masing memperoleh skor terendah (1) berdasarkan hasil penilaian dari instansi terkait. Skor ini menunjukkan bahwa keberadaan kebijakan yang mendukung pejalan kaki di lokasi kajian masih sangat minim, belum diimplementasikan secara nyata, atau belum terstruktur dengan baik. Kondisi ini mencerminkan perlunya komitmen yang lebih kuat dari instansi berwenang dalam merancang regulasi yang mendukung pejalan kaki, menyediakan pedoman teknis, menjamin pendanaan yang memadai, serta melakukan sosialisasi secara berkelanjutan untuk meningkatkan kualitas ruang berjalan kaki di kawasan tersebut. Peningkatan infrastruktur penyeberangan yang ramah difabel, seperti pemasangan lampu lalu lintas khusus dan penanda jalan, adalah krusial untuk memastikan keamanan dan kemudahan akses bagi seluruh pengguna, khususnya anak-anak dengan keterbatasan fisik dan kognitif (Ernawati et al., 2025; Harumain et al., 2022; Imbesi et al., 2023).

Secara keseluruhan, hasil analisis ini menegaskan bahwa meskipun aspek fisik dan keselamatan pejalan kaki di Segmen 1 Koridor Jalan Dr. J. Leimena telah memenuhi sebagian besar kebutuhan dasar, namun aspek kenyamanan dan terutama dukungan kebijakan masih menjadi titik lemah utama yang harus mendapatkan perhatian serius dalam strategi penataan ke depan. Evaluasi terhadap kondisi fasilitas pejalan kaki di area lain juga menunjukkan adanya kesenjangan serupa, di mana fasilitas yang tersedia belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan kenyamanan dan keamanan pengguna, meskipun tingkat pelayanan secara rata-rata dianggap baik (Lestari, 2020). Sebagai contoh, penelitian lain menyoroti bahwa prioritas utama pejalan kaki adalah peniadaan hambatan dan keberadaan furnitur jalan, sementara para ahli lebih menekankan kondisi permukaan dan aksesibilitas, menunjukkan adanya diskrepansi antara kebutuhan pengguna dan perencanaan yang ada (Mulia & Manullang, 2018; Nuchri & Ramadhani, 2025; Pangauw et al., 2025).

B. Segmen 2

Berdasarkan hasil kuisioner pada Segmen 2 Koridor Jalan Dr. J. Leimena, analisis menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap fasilitas pejalan kaki masih cukup beragam, namun cenderung pada penilaian menengah. Indikator konflik moda jalur pejalan kaki memperoleh skor terbanyak 3 dengan 8 responden, yang mengindikasikan bahwa konflik masih terjadi namun pejalan kaki masih bisa melintas meski dengan kenyamanan terbatas. Untuk keamanan penyeberangan, skor dominan juga 3 (7 responden), menggambarkan bahwa waktu tunggu dan waktu menyeberang masih belum ideal, walaupun tidak terlalu berbahaya. Persepsi terhadap keamanan dari kejahatan menunjukkan skor 4 dipilih oleh 7 responden, menandakan lingkungan dinilai cukup aman oleh mayoritas.

Pada aspek perilaku pengendara, skor 3 juga paling banyak dipilih (7 responden), yang berarti pengendara kadang-kadang memberi jalan untuk pejalan kaki, namun belum menjadi kebiasaan. Pemeliharaan dan kebersihan jalur juga mendapat skor terbanyak 3 dengan jumlah responden yang sama, memperlihatkan bahwa jalur tersebut cukup terawat meskipun belum konsisten. Namun, pada aspek fasilitas disabilitas dan fasilitas pendukung, skor terbanyak berada di angka 2 dengan masing-masing 8 dan 9 responden, menunjukkan bahwa keberadaan dan kualitas fasilitas tersebut masih rendah dan belum memenuhi kebutuhan pengguna secara layak.

Sementara itu, untuk indikator hambatan pada jalur pejalan kaki dan ketersediaan penyeberangan, skor terbanyak adalah 4 dan 5 dengan jumlah masing-masing 6 responden, menandakan kondisi yang relatif lebih baik dari indikator lainnya. Namun, pada aspek dukungan kebijakan, seluruh indikator seperti pendanaan, pedoman desain, penegakan hukum, dan penjangkauan publik hanya memperoleh skor terbanyak 1 dengan jumlah masing-masing 1 responden, mencerminkan lemahnya perhatian pemerintah dalam perencanaan dan pengelolaan jalur pejalan kaki. Secara keseluruhan, total pemilih pada skor terbanyak di tiap indikator mencapai 69 responden. Hal ini menegaskan bahwa meskipun secara fisik beberapa aspek jalur pejalan kaki telah menunjukkan tingkat kenyamanan yang cukup, aspek kebijakan dan fasilitas pendukung masih sangat perlu ditingkatkan.

KESIMPULAN

Analisis komparatif terhadap kondisi walkability di Koridor Jalan Dr. J. Leimena menunjukkan bahwa secara umum persepsi masyarakat terhadap infrastruktur fisik berada pada taraf moderat, meskipun terdapat variasi kualitas antara kedua segmen. Pada Segmen 1, aspek keselamatan dan keamanan relatif lebih unggul dengan minimnya konflik moda dan kepatuhan pengendara yang cukup baik, sedangkan Segmen 2 menunjukkan kondisi yang lebih fluktuatif di mana konflik moda dan waktu tunggu penyeberangan masih menjadi kendala yang dirasakan

Copyright (c) 2025 KNOWLEDGE : Jurnal Inovasi Hasil Penelitian dan Pengembangan

pengguna. Kendati demikian, kedua segmen menghadapi tantangan serupa dalam aspek kenyamanan dan daya tarik, di mana ketersediaan fasilitas pendukung seperti tempat duduk, elemen peneduh, dan sarana kebersihan dinilai sangat minim dan belum memadai. Temuan ini mengindikasikan bahwa meskipun kebutuhan dasar keselamatan pejalan kaki sebagian telah terpenuhi, kualitas ruang yang humanis dan ramah bagi seluruh kalangan, termasuk penyandang disabilitas di Segmen 2, masih jauh dari standar ideal yang diharapkan untuk menciptakan lingkungan pejalan kaki yang inklusif.

Kelemahan paling fundamental yang teridentifikasi secara konsisten pada kedua segmen adalah absennya dukungan kebijakan yang struktural dan sistematis dari instansi terkait. Seluruh indikator kebijakan, mulai dari alokasi pendanaan, ketersediaan pedoman desain kota, penegakan hukum, hingga sosialisasi publik, mendapatkan penilaian terendah yang mencerminkan ketidakhadiran peran pemerintah dalam manajemen jalur pejalan kaki di kawasan tersebut. Kondisi ini menegaskan bahwa defisit kenyamanan fisik yang terjadi di lapangan merupakan derivasi langsung dari lemahnya komitmen regulasi dan perencanaan tata kota. Tanpa adanya intervensi kebijakan yang konkret, perbaikan fasilitas fisik hanya akan bersifat parsial dan tidak berkelanjutan. Oleh karena itu, strategi penataan ke depan mutlak memerlukan reformasi kebijakan yang mencakup peningkatan anggaran infrastruktur, penegakan aturan prioritas pejalan kaki yang ketat, serta penyediaan fasilitas penyeberangan yang responsif terhadap kelompok rentan guna menjamin terwujudnya konektivitas kota yang tidak hanya aman secara fungsional tetapi juga nyaman dan berkeadilan bagi seluruh lapisan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adzania, A. N., Soedwihajono, S., & Widodo, C. E. (2024). Kesesuaian penerapan prinsip berjalan kaki dan bersepeda pada kawasan TOD Istora Senayan Jakarta. *Desa-Kota*, 6(2), 176–188. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v6i2.76990.176-188>
- Affif, A. M. (2020). Walkability index of Kampung Madras Commercial Area. *Arsitektura*, 18(2), 239. <https://doi.org/10.20961/arst.v18i2.43421>
- Eliansyah, K., Rulhendri, & Chayati, N. (2024). Analisis kerusakan perkerasan jalan menggunakan metode Pavement Condition Index (PCI) di Kecamatan Ciampea. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 7(2), 415. <https://doi.org/10.24912/jmts.v7i2.24868>
- Ernawati, E., Rasyid, M. N. A., & Mania, S. (2025). Evaluasi model CIPP pada program pendidikan inklusif di SD. *Learning: Jurnal Inovasi Penelitian Pendidikan dan Pembelajaran*, 5(2), 509. <https://doi.org/10.51878/learning.v5i2.4869>
- Fahlen, M. V., & Weishaguna. (2022). Studi kinerja walkability jalur pejalan kaki. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, 2(1), 69. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v2i1.930>
- Harumain, Y. A. S., Koting, S., Sukor, N., Dali, M. M., Hamzah, N., Osada, T., Ruslan, F., & Fauzi, N. (2022). Built environment role in changing mothers perception on children's walking independently to school. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1), 1–9. <https://doi.org/10.14710/jpk.10.1.1-9>
- Imbesi, L., Keppie, K., Vaes, K., Verlinden, J., Timmerman, K., Killi, S., Maffei, S., Bianchini, M., Campenhout, L. V., Hacıgüzeller, P., Doubrovski, E. L., Casciani, D., & Chkanikova, O. (2023). Connectivity and creativity in times of conflict. In *Academia Press eBooks*. Academic Press. <https://doi.org/10.26530/9789401496476>

- Indrajaya, I., Rusida, R., & Kasim, A. (2024). Analisis kondisi fisik trotoar terhadap tingkat kenyamanan pejalan kaki. *Jurnal Ilmiah Ecosystem*, 24(3), 471. <https://doi.org/10.35965/eco.v24i3.5402>
- Jumardi, J., Rifai, A. I., Prasetyo, J., & Handayani, S. (2023). The conceptual of barrier-free access for passengers based on transit-oriented development in Greater Jakarta - Indonesia. *E3S Web of Conferences*, 429, 3014. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202342903014>
- Krambeck, H. (2006). *The global walkability index*. MIT.
- Kubangun, N. A., & Salakory, R. P. J. M. (2022). Dampak negatif Jembatan Merah Putih terhadap komunitas subaltern pendayung perahu di Teluk Ambon. *Mozaik Humaniora*, 21(2), 225. <https://doi.org/10.20473/mozaik.v21i2.29294>
- Leather, J., Fabian, H., Gota, S., & Mejia, A. (2011). *Walkability and pedestrian facilities in Asian cities state and issues* (ADB Sustainable Development Working Paper Series No. 17). Asian Development Bank. www.adb.org/poverty
- Lestari, F. (2020). Identifikasi fasilitas pejalan kaki di Kota Bandar Lampung. *JICE (Journal of Infrastructural in Civil Engineering)*, 1(1), 27. <https://doi.org/10.33365/jice.v1i01.703>
- Manifesty, O. R. (2021). Towards walkability: Qualitative assessment of pedestrian environment in Yogyakarta and Singapore. *International Journal of Architecture and Urbanism*, 5(2), 193. <https://doi.org/10.32734/ijau.v5i2.6206>
- Mulia, H. G., & Manullang, O. R. (2018). Penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki (Studi kasus: Kawasan Blok M, Jakarta Selatan). *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 14(3), 175. <https://doi.org/10.14710/pwk.v14i3.17703>
- Nuchri, A. A., & Ramadhani, N. F. (2025). Analisis kritik normatif dan fenomenologis terhadap pasar tradisional sebagai ruang publik studi kasus; Pasar Bersehati Manado. *Cendekia: Jurnal Ilmu Pengetahuan*, 5(4), 1489. <https://doi.org/10.51878/cendekia.v5i4.7154>
- Pangauw, K. A. I., Dariwu, C. T., & Pangalila, F. C. E. (2025). Kajian pemanfaatan ruang pada kawasan lindung di Kota Manado (Studi kasus: Kecamatan Mapanget). *Cendekia: Jurnal Ilmu Pengetahuan*, 5(4), 1547. <https://doi.org/10.51878/cendekia.v5i4.7155>
- Sa'adah, T. M., Kohdrata, N., & Semarajaya, C. G. A. (2018). Persepsi dan preferensi kenyamanan pejalan kaki tunanetra terhadap jalur pedestrian di Jalan Panglima Besar Sudirman, Kota Denpasar. *Jurnal Arsitektur Lansekap*, 4(1), 65. <https://doi.org/10.24843/jal.2018.v04.i01.p09>
- Shulga, I., Skaletskaya, Z., Kalaianova, O., & Shynkaruk, O. (2021). International legal regulation and supranational interaction in counteracting the COVID-19 pandemic: Challenges and proposals. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4011101>
- Syaiful, S., Yulianto, M., Murtejo, T., & Rulhendri, R. (2023). Analysis of the function and convenience of pedestrian public transport support the city of Bogor. *Astonjadro*, 12(3), 646. <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v12i3.4341>
- Yaseen, W. W., & Bostan, P. (2024). Kentsel tasarımı toplumun refahına ve aktif yaşamaya katkıları. *Journal of the Faculty of Architecture*, Istanbul University. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/aujfa/issue/86085/1488394>