KAJIAN TINGKAT *WALKABILITY* JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN CBD BINTARO JAYA, KOTA TANGERANG SELATAN

STUDY OF THE WALKABILITY LEVEL OF PEDESTRIAN PATHS IN BINTARO JAYA CBD AREA, SOUTH TANGERANG CITY

Wisnu Sasongko[*1], Nadiva Azzahra Ramadhani[2], Eddi Basuki Kurniawan[3]
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya[123]
Jl. Mayjen Haryono 167 Malang 65141-Telp (0341)567886[123]
e-mail[*]: wisnupwk@ub.ac.id[1]

ABSTRAK

Walkability dilakukan untuk mengukur kelayakan jalur pejalan kaki pada Kawasan CBD Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan. Menurut RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031, Kawasan CBD Bintaro Jaya merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi dan dalam penyediaan jalur pejalan kakinya mempertimbangkan aspek keselamatan, kenyamanan, dan keamanan serta dengan mempertimbangkan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus. Pada kondisi eksisting masih belum terlaksana sesuai RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031, yaitu masih tedapat prasarana dan sarana jalur pejalan kaki serta jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang tidak merata, serta terdapat hambatan samping dan kerusakan jalur pejalan kaki. Penelitian memiliki tujuan untuk mengetahui tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya dengan jenis penelitian adalah kuantitatif dengan metode analisis tingkat *walkability* jalur pejalan kaki menggunakan 9 parameter berdasar Leather et all Tahun 2011. Hasil analisis tingkat *walkability* menunjukan bahwa skor *walkability* terendah terdapat pada segmen 3A dengan nilai 37,0 atau *not walkable* dan skor *walkability* tertinggi terdapat pada segmen 5A dengan nilai 74,2 atau *highly walkable,* sedangkan skor *walkability* untuk satu kawasan adalah 51,7 atau *waiting to walk*.

Kata Kunci : jalur pejalan kaki, walkability, Kawasan CBD Bintaro Jaya

ABSTRACT

Walkability is carried out to measure the feasibility of the pedestrian path in the Bintaro Jaya CBD Area, South Tangerang City. According to the RTRW of South Tangerang City in 2011-2031, the Bintaro Jaya CBD area is a strategic area from the point of view of the importance of economic growth and in providing pedestrian paths, it considers aspects of safety, comfort, and security as well as taking into account pedestrian paths with special needs. In the existing condition, it has not been implemented according to the RTRW of South Tangerang City in 2011-2031, namely there are still infrastructure and facilities for pedestrian paths and pedestrian paths with special needs that are uneven, as well as side obstacles and damage to pedestrian paths. The aim of this study is to determine the level of walkability of pedestrian paths in the CBD area of Bintaro Jaya and the type of study is quantitative with the method of analyzing the level of walkability of pedestrian paths using 9 parameters based on Leather et all in 2011. The results of the walkability level analysis show that the lowest walkability score is in segment 3A with a value of 37.0 or not walkable and the highest walkability score is in segment 5A with a value of 74.2 or highly walkable, while the walkability score for one area is 51.7 or waiting to walk.

Keywords: pedestrian paths, walkability, Bintaro Jaya CBD Area.

PENDAHULUAN

Walkability pada jalur pejalan kaki digunakan untuk mengidentifikasi kualitas jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, keamanan serta kepadatan dan aksesibilitas jalur pejalan kaki (Krambeck, 2006). Metode yang digunakan untuk menilai kualitas lingkungan mengenai kegiatan berjalan kaki salah satunya adalah tingkat *walkability*. Metode tingkat *walkability* dapat menjadi pertimbangan dalam penataan prasarana dan sarana jalur pejalan kaki (Tanan et al., 2017).

Kawasan *Central Business District (CBD)* Bintaro Jaya merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbungan ekonomi. Penyediaan jalur pejalan kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya dengan mempertimbangkan aspek

[1] Naskah diterima : 24 November 2022
Naskah disetujui : 26 Desember 2022
DOI : https://doi.org/10.21776/ub.takoda.2022.014.02.9

keselamatan, kenyamanan, dan keamanan serta dengan memperhatikan jalur untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus (RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031). Namun, pada kondisi eksisting di Kawasan CBD Bintaro Jaya masih belum terlaksana sesuai dengan rencana pada RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2021. Pada kondisi eksisting, terdapat permasalahan yaitu adanya pengendara motor yang melewati jalur pejalan kaki karena bolar belum diadakan di setiap persimpangan antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor. Keberadaan sarana jalur pejalan kaki lainnya dan fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus juga masih tidak merata serta lebar dan posisi jalur pejalan kaki yang berbeda-beda (Tiffandira & Safitri, 2018). Selain itu, adanya hambatan samping berupa parkir dan pedagang kaki lima di jalur pejalan kaki serta adanya kerusakan jalur pejalan kaki dan masih ada jalur pejalan kaki yang belum disediakan di beberapa titik (Survei Pendahuluan, 2021).

Pada penelitian ini yang berjudul Kajian Tingkat *Walkability* pada Jalur Pejalan Kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan bertujuan untuk menganalisis tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya. Analisis tingkat *walkability* digunakan untuk mengukur kelayakan jalur pejalan kaki. Penelitian ini dilakukan dalam rangka mengatasi permasalahan di Kawasan CBD Bintaro Jaya agar sesuai dengan rencana pada RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2021 yaitu dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kenyamanan, dan keamanan.

METODE

Jenis penelitian menggunakan metode penelitian kuantitatif dalam mengukur tingkat kelayakan jalur pejalan kaki. Teknik pengambilan sampel memakai teknik *accidental sampling*. Dalam menentukan jumlah sampel pejalan kaki ini menggunakan rumus Bernoulli (Agustin, 2017).

$$n = \frac{Z^2\ p(1-p)}{e^2} \text{ ....(1)}$$

n = jumlah sampel minimal yang dibutuhkan
Z = nilai dari tabel normal standar dan peluang $\frac{\alpha}{2}$
p = probabilitas populasi yang dianggap menjadi sampel
q = probabilitas populasi yang tidak dianggap menjadi sampel $(1-p)$
α = tingkat ketelitian
e = limit dari error

$$n = \frac{1{,}96^2\ 0{,}5(1-0{,}5)}{0{,}1^2}$$

$$n = \frac{3{,}84 \times 0{,}5 \times 0{,}5}{0{,}01}$$

$n = 96{,}04 \approx 100$ responden

Jumlah sampel digunakan untuk menentukan perseberan kuesioner responden. Persebaran kuesioner responden akan dilakukan di setiap segmen dengan ditentukan oleh panjang setiap segmen di Kawasan CBD Bintaro Jaya **(Tabel 1)**.

Tabel 1. Jumlah Pembagian Sampel Tiap Segmen

Segmen		Panjang Segmen (km)	Presentase (%)	Jumlah sampel (responden)
1	A	0,47	4,29	4
	B	0,46	4,20	4
2	A	0,32	2,92	3
	B	0,31	2,83	3
3	A	0,27	2,47	2
	B	0,26	2,37	2
4	A	0,51	4,66	5
	B	0,5	4,57	5
5	A	0,96	8,77	9
	B	0,92	8,40	8
6	A	0,64	5,84	6
	B	0,57	5,21	5
7	A	1,09	9,95	10
	B	1,09	9,95	10
8	A	1,28	11,69	12
	B	1,3	11,87	12
Total		10,95	100,00	100

Analisis Tingkat *Walkability*

Analisis ini dilakukan penilaian pada 9 parameter *walkability* dengan metode nilai 1 (sangat buruk), 2 (buruk), 3 (cukup), 4 (baik), dan 5 (sangat baik) di setiap segmen pengamatan. Penilaian dilakukan pada kedua sisi jalur pejalan kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya **(Tabel 2)**.

Tabel 2. Perhitungan untuk Menentukan Skor *Walkability*

Komponen	Parameter	Bobot *Walkability* (a)	Nilai (b)	Nilai Total (a × b)
Keselamatan dan Keamanan	1. Konflik Jalur Pejalan Kaki	15	…	15x…
	2. Keselamatan Penyebrangan	10	…	10x…
	3. Keamanan dari Kejahatan	5	…	5x…
	4. Tingkah Laku Pengendara Bermotor	5	…	5x…
Kenyamanan dan Daya Tarik	5. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	25	…	25x…
	6. Infrastruktur Kelompok	10	…	10x…

Komponen	Parameter	Bobot *Walkability* (a)	Nilai (b)	Nilai Total (a × b)
	Berkebutuhan Khusus			
	7. Amenities	10	…	10x…
	8. Hambatan	10	…	10x…
	9. Ketersediaan Penyebrangan	10	…	10x…
Jumlah Skor *Walkability*				**…**

Sumber: Rahmatiani & Kameswara, 2021

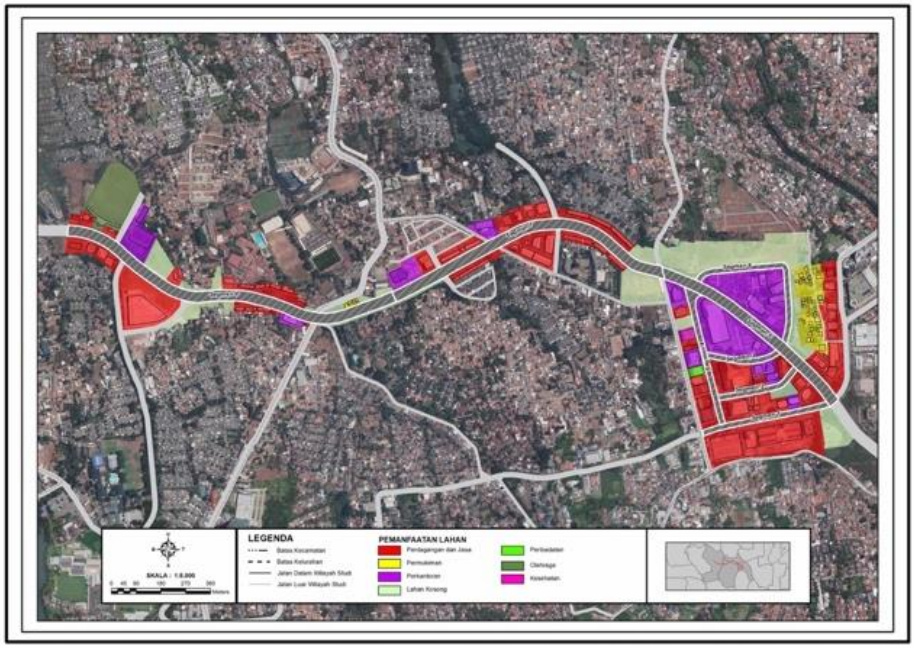
Komponen keselamatan dan keamanan membahas permasalahan pada jalur pejalan kaki mengenai keselamatan dan keamanan pejalan kaki, sedangkan komponen kenyamanan dan daya tarik membahas gambaran fisik dan ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki (Nugroho & Rusnabilah, 2021). Parameter pada komponen keselamatan dan keamanan dapat diamati dengan persepsi pejalan kaki melalui kuesioner dan parameter pada komponen kenyamanan dan daya tarik dapat diamati dengan persepsi dari peneliti melalui observasi yang kemudian akan dibandingkan dengan hasil karakteristik jalur pejalan kaki (berdasarkan standar). Setelah melakukan perhitungan tingkat *walkability* akan diketahui tingkat *walkable* yang diklasifikasikan menjadi tiga kelas sebagai berikut:

1. *Highly walkable* dengan rata-rata nilai >70, menyatakan jalur pedestrian sangat baik untuk moda jalan kaki.
2. *Waiting to walk* dengan rata-rata nilai 50 - 70, menyatakan jalur pedestrian cukup baik untuk berjalan.
3. *Not walkable* dengan rata-rata nilai <50, menyatakan jalur pedestrian tidak baik untuk moda jalan kaki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan CBD Bintaro Jaya merupakan lokasi studi yang dijadikan penelitian jalur pejalan kaki. Kawasan CBD Bintaro Jaya terletak di 3 (tiga) kelurahan yaitu Kelurahan Pondok Jaya, Kelurahan Pondok Pucung, dan Kelurahan Parigi, Kecamatan Pondok Aren, Kota Tangerang Selatan. Kawasan ini memiliki panjang jalan yang mencapai 5,5 km. Kawasan CBD Bintaro Jaya terdiri dari 6 (enam) ruas jalan yaitu Jalan Boulevard Bintaro Jaya, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan HR. Rasuna Said, Jalan Prof. DR. Satrio, Jalan Prof. DR. Satrio 1, dan Jalan Sisingamangaraja.

Pemanfaatan lahan pada kawasan ini yaitu permukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran, kesehatan, lahan kosong, peribadatan, dan olahraga, dimana yang mendominasi di kawasan ini adalah perdagangan dan jasa **(Gambar 1)**.



Gambar 1. Peta Pemanfaatan Lahan Kawasan CBD Bintaro Jaya

Intensitas kendaraan yang cukup tinggi terjadi pada pagi dan sore hari karena adanya aktivitas dari penggunaan lahan perkantoran dan perdagangan dan jasa berupa pasar, mayoritas kendaraan yang digunakan adalah kendaraan pribadi. Angkutan kota hanya melalui Jalan Jenderal Sudirman yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan di pinggir jalan sehingga terkadang membuat kemacetan di waktu tertentu. Angkutan kota yang melewati Jalan Jenderal Sudirman adalah D.09 dengan rute Simpang Gintung – Jl. Pahlawan – Jl. Compas Raya – Jl. Bintaro Utama5 – Jl. Jend. Sudriman – Jl. Raya Parigi – Jl. Bintaro Utama – Bintaro Plaza

– Arinda (Laporan Akhir Pengukuran Faktor Muat Angkutan Kota Tahun 2019).

Karakteristik pejalan kaki di Kawasan CBD Bintaro Jaya membahas jenis kelamin, usia, alasan untuk berjalan kaki, waktu berjalan kaki, dan moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki. Presentase pejalan kaki perempuan sebesar 57% dan pejalan kaki laki-laki sebesar 43%. Usia pejalan kaki yang mendominasi pada Kawasan CBD Bintaro Jaya adalah 19-40 tahun dengan presentase 78% dimana usia ini merupakan usia produktif. Frekuesi pergerakan jarang dan sering menjadi dominasi di kawasan ini dengan presentase sama 36%. Tujuan pejalan kaki yang tertinggi di Kawasan CBD Bintaro Jaya adalah belanja dengan presentase 41% dan olahraga dengan presentase 41%. Moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki paling mendomasi dengan jenis mobil masing-masing dengan presentase 31%.

Analisis Tingkat *Walkability*

Analisis tingkat *walkability* dilakukan dengan cara memberikan penilaian terhadap sembilan (9) parameter tingkat *walkability*. Penilaian dilakukan berdasarkan hasil kuesioner yang diberikan penilaian oleh responden dan berdasarkan standar yang didapatkan dari hasil karakteristik jalur pejalan kaki. Berikut contoh penilaian dan perhitungan tingkat *walkability* di segmen 3A karena merupakan segmen dengan skor *walkability* terendah dan segmen 5A karena merupakan segmen dengan skor *walkability* tertinggi.

Tabel 3. Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki berdasarkan Kuesioner pada Segmen 3A

Parameter	Keterangan Tingkat *Walkability* (Berdasarkan Kuesioner)	Nilai
1	Tidak tersedia jalur pejalan kaki. Memungkinkan terjadi konflik antara pejalan kaki dengan pengendara bermotor.	1
2	Tidak tersedia penyeberangan. Waktu yang dibutuhkan untuk menyeberang tidak lama dan aman.	3,5
3	Tidak tersedia lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki mempunyai tingkat kejahatan yang berbahaya.	2
4	Terdapat kendaraan yang parkir sembarangan. Pengendara motor jarang mengutamakan pejalan kaki.	2

Tabel 4. Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki berdasarkan Standar pada Segmen 3A

Parameter	Keterangan Tingkat *Walkability* (Berdasarkan Standar)	Nilai
5	Tidak terdapat jalur pejalan kaki. Dibutuhkan jalur pejalan kaki untuk memberi kenyamanan kepada pejalan kaki.	1
6	Infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus belum tersedia. Diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu dan *ramp.*	1
7	Terdapat fasilitas pelengkap yaitu jalur hijau, lampu penerangan masih tidak merata, dan drainase. Diperlukan penambahan fasilitas pelengkap, sedangkan drainase perlu ada perawatan secara berkala.	2
8	Terdapat hambatan samping. Perlu ada penertiban terhadap hambatan samping.	1
9	Tidak tersedia penyeberangan. Tidak dibutuhkan penyeberangan karena pejalan kaki aman untuk menyeberang.	5

Tabel 5. Analisis Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki Segmen 3A

Parameter	Nilai	Bobot *Walkability*	Nilai Total
	a	**b**	**a*b**
1. Konflik Jalur Pejalan Kaki	1	15	15,0
2. Keselamatan Penyeberangan	3,5	10	35,0
3. Keamanan dari Kejahatan	2	5	**10,0**
4. Tingkah Laku Pengendara Bermotor	2	5	**10,0**
5. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	1	25	25,0
6. Infrastruktur Kelompok Berkebutuhan Khusus	1	10	**10,0**
7. Amenities	2	10	20,0
8. Hambatan	1	10	**10,0**
9. Ketersediaan Penyeberangan	5	10	50,0
Skor *Walkability*			**37,0**
Klasifikasi			***Not Walkable***

Segmen 3A merupakan segmen dengan skor *walkability* terendah sebesar 37,0 atau masuk dalam klasifikasi *not walkable* atau jalur pejalan kaki tidak baik untuk menunjang kegiatan berjalan. Parameter keamanan dari kejahatan (3), tingkah laku pengendara bermotor (4), infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus (6), dan hambatan (8) memiliki nilai total terendah di segmen 3A sebesar 10,0. Hal ini terjadi karena pada hasil karakteristik jalur pejalan kaki bahwa jalur pejalan kaki memiliki tingkat kejahatan yang berbahaya, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu dan *ramp* dan diperlukan penertiban hambatan samping **(Tabel 5).** Kemudian di segmen 3A didominasi guna lahan perdagangan dan jasa, dimana jalur pejalan kaki di segmen 3A tidak baik untuk menunjang kegiatan berjalan (*not walkable)* sehingga untuk dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki dalam berpindah tempat atau aktivitas

lainnya diperlukan penataan jalur pejalan kaki untuk menjadikan kondisi yang sangat baik.

Tabel 6. Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki berdasarkan Kuesioner pada Segmen 5A

Parameter	Keterangan Tingkat *Walkability* (Berdasarkan Kuesioner)	Nilai
1	Tersedia jalur pejalan kaki. Adanya sedikit konflik dengan pejalan kaki menimbulkan rasa kurang nyaman.	4,11
2	Tidak tersedia penyeberangan. Waktu yang dibutuhkan untuk menyeberang tidak lama dan aman.	3,89
3	Terdapat jalur pejalan kaki namun belum tersedia lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki sangat aman terhadap tindakan kejahatan.	4,56
4	Tersedia bolar namun belum ditempatkan secara merata pada persimpangan. Pengendara motor kadang mengutamakan pejalan kaki dan mematuhi lalu lintas.	3,56

Tabel 7. Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki berdasarkan Standar pada Segmen 5A

Parameter	Keterangan Tingkat *Walkability* (Berdasarkan Standar)	Nilai
5	Terdapat jalur pejalan kaki namun material yang digunakan masih belum memenuhi standar karena licin. Diperlukan perbaikan terhadap material jalur pejalan kaki.	4
6	Tidak tersedia infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus. Perlu ada penambahan *ramp* yang ditempatkan di persimpangan atau pintu keluar masuk bangunan dan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu.	1
7	Terdapat fasilitas pelengkap yaitu jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, rambu, dan bolar masih tidak merata, dan drainase. Diperlukan penambahan fasilitas pelengkap, sedangkan drainase perlu ada perawatan secara berkala.	3
8	Tersedia jalur pejalan kaki dengan lebar efektif 2 meter. Lebar efektif sudah memenuhi standar Permen PU No. 3 Tahun 2014.	5
9	Terdapat penyeberangan berupa *zebra cross. P*erlu ada penambahan penyeberangan berupa *pelican crossing* di depan Kantor BCA karena arus pejalan kaki yang cukup ramai pada titik tersebut.	4

Tabel 8. Analisis Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki Segmen 5A

Parameter	Nilai	Bobot *Walkability*	Nilai Total
	a	b	a*b
1. Konflik Jalur Pejalan Kaki	4,11	15	61,7
2. Keselamatan Penyeberangan	3,89	10	38,9
3. Keamanan dari Kejahatan	4,56	5	22,8
4. Tingkah Laku Pengendara Bermotor	3,56	5	17,8
5. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	4	25	100,0
6. Infrastruktur Kelompok Berkebutuhan Khusus	1	10	**10,0**
7. Amenities	3	10	30,0
8. Hambatan	5	10	50,0
9. Ketersediaan Penyeberangan	4	10	40,0
Skor *Walkability*			**74,2**
Klasifikasi			***Highly Walkable***

Segmen 5A merupakan segmen dengan skor *walkability* tertinggi sebesar 74,2 atau masuk dalam klasifikasi *highly walkable* atau jalur pejalan kaki sangat baik untuk menunjang kegiatan berjalan. Parameter infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus (6) memiliki nilai total terendah di segmen 5A sebesar 10,0. Hal ini terjadi karena pada hasil karakteristik jalur pejalan kaki bahwa diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu dan *ramp* **(Tabel 8)**. Kemudian di segmen 5A didominasi guna lahan perkantoran, dimana jalur pejalan kaki di segmen 5A sangat baik untuk menunjang kegiatan berjalan (*highly walkable)* sehingga jalur pejalan kaki sudah memberikan kelayakan untuk pejalan kaki berjalan namun perlu ada perbaikan material yang digunakan karena belum memenuhi standar.

Tabel 9. Analisis Tingkat *Walkability* Jalur Pejalan Kaki Kawasan

Segmen		Skor *Walkability*
1	A	55,5
	B	46,8
2	A	39,7
	B	43,3
3	A	37,0
	B	38,5
4	A	42,2
	B	40,0
5	A	74,2
	B	72,4
6	A	40,5
	B	43,2
7	A	68,7
	B	58,2
8	A	68,4
	B	58,1
Rata-Rata		**51,7**
Klasifikasi		***Waiting to Walk***

Nilai terendah skor *walkability* untuk satu kawasan terdapat pada segmen 3A dengan nilai 37,0 atau masuk dalam klasifikasi *not walkable*. Hal ini terjadi karena pada hasil karakteristik jalur pejalan kaki menyatakan bahwa jalur pejalan kaki memiliki tingkat kejahatan yang berbahaya, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu dan *ramp* dan diperlukan penertiban hambatan

samping. Kemudian dapat dibuktikan dengan kondisi eksisting yang belum terdapat lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki, terdapat kendaraan yang parkir sembarangan, belum terdapat infrastuktur kelompok berkebutuhan khusus, dan terdapat hambatan samping berupa parkir dan PKL **(Tabel 9).**

Selain itu, guna lahan yang mendominasi di Kawasan CBD Bintaro Jaya merupakan perdagangan dan jasa dimana banyak pejalan kaki yang melakukan perpindahan tempat dari satu perdagangan dan jasa ke perdagangan dan jasa lainnya sehingga diperlukan jalur pejalan kaki yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Hasil dari perhitungan tingkat *walkability* satu kawasan menyatakan sudah cukup baik dalam memberi fasilitas kepada pejalan kaki untuk berjalan *(waiting to walk)* sehingga pejalan kaki dapat terpenuhi untuk melakukan aktivitas berjalan atau berpindah tempat di jalur pejalan kaki Kawasan CBD Bintaro Jaya ini, namun jalur pejalan kaki masih perlu dilakukan penataan untuk menjadikan kondisi yang sangat baik.

Segmen dengan klasifikasi *not walkable* dapat dilakukan penaatan jalur pejalan kaki yaitu perlu pengadaan jalur pejalan kaki kelompok berkebutuhan khusus, penertibah PKL dan pakir, penambahan sarana jalur pejalan kaki (lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki, tempat duduk, tempat sampah, rambu, dan bolar), pengadaan jalur pejalan kaki di kedua sisi jalan dengan lebar efektif 2 meter. Segmen dengan klasifikasi *waiting to walk*, penataan jalur pejalan kaki dapat dilakukan dengan pengadaan jalur pejalan kaki kelompok berkebutuhan khusus, penambahan sarana jalur pejalan kaki (lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki, tempat duduk, tempat sampah, rambu, halte, dan bolar), pengadaan jalur pejalan kaki di kedua sisi jalan dengan lebar efektif 2 meter dan perbaikan material menjadi batu sikat yang digabungkan dengan keramik. Segmen dengan klasifikasi *highly walkable* untuk penataan jalur pejalan kaki dapat dilakukan melalui pengadaan jalur pejalan kaki kelompok berkebutuhan khusus, penambahan sarana jalur pejalan kaki (lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki, tempat duduk, tempat sampah, rambu, dan bolar), perbaikan material menjadi batu sikat yang digabungkan dengan keramik.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa analisis tingkat *walkability* di Kawasan CBD Bintaro Jaya didapatkan dari perkalian nilai dengan bobot *walkability*. Skor *walkability* terendah terdapat pada segmen 3A dengan nilai 37,0 atau *not walkable*. Skor *walkability* tertinggi terdapat pada segmen 5A dengan nilai 74,2 atau highly walkable. Pada segmen 3A parameter yang memiliki nilai total terendah yaitu parameter keamanan dari kejahatan (3), tingkah laku pengendara bermotor (4), infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus (6), dan hambatan (8) sebesar 10,0, sedangkan segmen 5A parameter yang memiliki nilai total terendah yaitu parameter infrastruktur kelompok berkebutuhan khusus (6) sebesar 10,0.

Skor *walkability* untuk satu kawasan adalah 51,7 atau *waiting to walk*. Hal ini terjadi karena pada hasil karakteristik jalur pejalan kaki menyatakan bahwa jalur pejalan kaki memiliki tingkat kejahatan yang berbahaya, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki, diperlukan pengadaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang dilengkapi pemandu dan *ramp* dan diperlukan penertiban hambatan samping. Kemudian dapat dibuktikan dengan kondisi eksisting yang belum terdapat lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki, terdapat kendaraan yang parkir sembarangan, belum terdapat infrastuktur kelompok berkebutuhan khusus, dan terdapat hambatan samping berupa parkir dan PKL.

PUSTAKA

Agustin, I. W. (2017). *Penerapan Konsep Walkability Di Kawasan Alun-Alun Kota Malang*. Jurnal Pengembangan Kota, *5*(1), 45. Malang: Brawijaya University.

Krambeck, H. (2006). *The Global Walkability Index*. Massachussets: Massachussets Institute of Technology.

Leather, J., Fabian, H., Gota, S., & Mejia, A. (2011). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. Philippines: Asian Development Bank Sustainable Development Working Paper Series.

Nugroho, R. A., & Rusnabilah, A. (2021). *Nilai Index Walkability Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perdagangan Dan Jasa Kota Samarinda.* Reksabumi.

RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031. *Tangerang Selatan Regulation 15/2011*.

Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Journal of Chemical Information and Modeling, 53(9), 1689–1699. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum, Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.

Tanan, N., Wibowo, S. S., & Tinumbia, N. (2017). P *Pengukuran Walkability Index pada Ruas Jalan di Kawasan Perkotaan*. Jurnal Jalan-Jembatan, 34(2), 115–127. Institut Teknologi Bandung, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Universitas Pancasila.

Tiffandira, A., & Safitri, R. (2018). *Pengaruh Fasilitas Dan Desain Jalur Pejalan Kaki Terhadap Minat Berjalan Kaki Masyarakat pada Kawasan Central Business District (CBD) Bintaro Jaya.* Tangerang Selatan: Universitas Pembangunan Jaya.