

## PENGARUH KENYAMANAN TERHADAP PENERAPAN KONSEP *WALKABLE* DI KAWASAN PUSAT KOTA LAMA

Yenni hafnizar<sup>1</sup>, Izziah<sup>2</sup>, Sofyan M. Saleh<sup>3</sup>

<sup>1)</sup> Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala  
Jl. Tgk. Syeh Abdul Rauf No. 7, Darussalam Banda Aceh 23111,  
email: yenni hafni@yahoo.com

<sup>2)</sup> Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala  
Jl. Tgk. Syeh Abdul Rauf No. 7, Darussalam Banda Aceh 23111,

<sup>3)</sup> Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala  
Jl. Tgk. Syeh Abdul Rauf No. 7, Darussalam Banda Aceh 23111,

**Abstract:** Banda Aceh city is a city that experienced growth so fast after the tsunami. This has implications for the greatest urbanization flows. Along with the increasing urbanization the impression of a comfortable city is less pronounced. Limited ability to move in urban areas and the fulfillment of quality for pedestrian facilities is also very minimal. But Banda Aceh has a huge obsession in building a quality city one of which is a sociable city. Walkable is one of the important concepts in urban design that is community friendly and sustainable city. Walkable is also a view that is based on the desire to create an environment that provides comfort and convenience for pedestrians. This concept can also assess how friendly an area is for pedestrians. According to Jan Ghel, walkable is a term used to describe and measure the connectivity and quality of pedestrian paths. Such measurements may also be made through assessments of the infrastructure available to pedestrians. The purpose of this study is to analyze the quality of pedestrian is more walkable so as to support the existence of the Old Town in Banda Aceh more comfortable (friendly). Another goal to be achieved is to formulate the application of the concept of walkable and analyze the influence or relationship resulting from the application walkable concept towards the comfort of the pedestrian track. The method used in this research is descriptive with mixed methods approach, and survey and interview technique. Whereas data processing is done quantitatively through the assessment analysis using likert scale measurement scale. Furthermore, T test analysis is done to find out how the level of relationship between the application of the concept of walkabel to the comfort of the pedestrian path. The results showed that the application of walkability concept will greatly affect the comfort of the pedestrian path. Some things that need to be improved on the pedestrian path to attract pedestrians, ie eliminating non pedestrian activities on the sidewalk, increasing the number and quality of supporting support and aesthetic value of the sidewalk and improvements on broken sidewalks. The role of the Government will greatly help the effort to create a pedestrian environment that convenient by adding pedestrian support equipment and adding aesthetic value.

**Keywords :** walkable, impression of comfortable, Banda aceh

**Abstrak:** Kota Banda Aceh merupakan kota yang mengalami pertumbuhan yang begitu cepat pasca tsunami. Hal ini berimplikasi terhadap timbulnya arus urbanisasi paling besar. Seiring dengan meningkatnya urbanisasi kesan kota yang nyaman sudah kurang terasa. Terbatasnya kemampuan bergerak di daerah perkotaan dan pemenuhan kualitas untuk fasilitas pejalan kaki ini juga sangat minim. Namun Banda Aceh memiliki obsesi besar dalam membangun kota yang berkualitas salah satunya adalah kota yang ramah terhadap masyarakat. *Walkable* adalah salah satu konsep penting dalam desain perkotaan yang ramah masyarakat dan kota berkelanjutan. *Walkable* juga merupakan suatu pandangan yang didasari pada keinginan untuk menciptakan suatu lingkungan yang memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi pejalan kaki. Konsep ini juga dapat menilai seberapa ramah suatu daerah untuk pejalan kaki. Menurut Jan Ghel, *walkable* adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan dan mengukur konektifitas serta kualitas jalur pejalan kaki. Pengukuran tersebut juga dapat dilakukan melalui penilaian

terhadap infrastruktur yang tersedia bagi pejalan kaki. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa kualitas pedestrian yang lebih *walkable* sehingga mampu mendukung keberadaan kawasan Kota Lama di Banda Aceh yang lebih nyaman (*friendly*). Tujuan lain yang ingin dicapai adalah untuk merumuskan bentuk penerapan konsep *walkable* serta menganalisa pengaruh atau hubungan yang ditimbulkan dari penerapan konsep *walkable* terhadap kenyamanan jalur pedestrian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan penelitian kombinasi (*mixed methods*), serta teknik survei dan wawancara. Sedangkan pengolahan data dilakukan secara kuantitatif melalui analisis penilaian yang menggunakan skala pengukuran *likert scale*. Selanjutnya dilakukan analisis Uji T untuk mengetahui bagaimana tingkatan hubungan antara penerapan konsep *walkable* terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan konsep *walkability* akan sangat berpengaruh terhadap kenyamanan jalur pedestrian. Beberapa hal yang perlu ditingkatkan pada jalur pedestrian untuk menarik minat pejalan kaki, yakni menghilangkan aktivitas non pedestrian di trotoar, peningkatan jumlah dan kualitas kelengkapan pendukung dan nilai estetika trotoar dan pembenahan pada trotoar yang rusak. Peran Pemerintah akan sangat membantu upaya untuk menciptakan lingkungan pedestrian yang nyaman dengan menambahkan kelengkapan pendukung pedestrian dan menambah nilai estetika.

**Kata kunci :** Walkable, Pengaruh Kenyamanan, Banda Aceh

*Walkable* merupakan suatu pandangan yang didasari pada keinginan untuk menciptakan suatu lingkungan yang memberi kemudahan bagi pejalan kaki. Menurut Jan Ghel, *walkable* adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan dan mengukur konektivitas serta kualitas jalur pejalan kaki. Pengukuran tersebut juga dapat dilakukan melalui penilaian terhadap infrastruktur yang tersedia serta kenyamanan bagi pejalan kaki.

Menurut Krambeck (2006), ada tiga aspek yang harus dimiliki dari pedestrian agar moda jalan kaki diminati sebagai moda transportasi yang diprioritaskan pada tipe perjalanan jarak pendek, yakni keamanan (*safety*), keselamatan (*security*), dan kenyamanan (*convenience*).

Pusat Kota Lama ini merupakan area yang dapat dipastikan semua orang bergerak ke daerah ini terutama menuju pusat kota. Kawasan pusat kota ini merupakan poros utama yang dikembangkan sebagai kawasan pusat kegiatan (CBD) dan juga merupakan

salah satu kawasan pusat sejarah kerajaan Aceh (pusat kawasan *heritage*).

Faktor utama yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan lokasi kajian ini adalah keberadaan Kota lama yang memiliki beberapa tempat objek wisata. Kajian studi ini akan dilakukan pada 3 (tiga) segmen jalan utama di kawasan pusat kota Banda Aceh. Masing-masing segmen jalan memiliki karakteristik yang beragam yaitu kawasan Mesjid Raya Baiturrahman (jalan Moh Jam dan sekitarnya), kawasan Museum Aceh (meliputi jalan STA. Mansyursyah) dan kawasan Taman Sari (meliputi blang padang, SMU 1 dan Meuseum Tsunami).

Namun ada beberapa persoalan eksisting mendasar yang terdapat di daerah ini terutama terkait jalur pejalan kaki seperti trotoar mulai sangat jarang digunakan. Selain itu penyebab konflik dan interaksi baik antara penyebrang jalan maupun dengan lalu lintas kendaraan. Keberadaan fasilitas pedestrian ini juga menunjukkan adanya jalur pedestrian

yang tidak terpelihara, ancaman atas keamanan yang terjadi.

Pada dasarnya kawasan Kota lama ini, dapat kita dijadikan area yang lebih *walkable* sehingga dapat menarik aktivitas warga dengan memaksimalkan peningkatan kualitas pedestrian. Keberadaan spot-spot wisata sebagai salah satu poin aktifitas yang ingin dituju, sehingga sangat efektif sebagai penumbuh minat dalam menggunakan jalur pejalan kaki. Dengan berjalan kaki dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor.

Dari gambaran kondisi eksisting tersebut maka persoalan penelitian yang akan diangkat yaitu belum diketahuinya kualitas dan bagaimana memaksimalkan pemanfaatan fasilitas penghubung (pedestrian) yang dapat mendorong orang berjalan kaki pada kawasan wisata Kota Lama.

Penilaian juga dilakukan pada persepsi masyarakat terhadap perkembangan kawasan Kota lama dengan adanya penerapan konsep *walkable*. Penilaian yang paling penting juga akan melihat bagaimana pengaruh atau hubungan dari penerapan konsep *walkable* terhadap kenyamanan kawasan Kota lama.

Dari paparan latar belakang dan rumusan masalah pada bagian sebelumnya, tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini, adalah untuk: menganalisa kualitas pedestrian yang lebih *walkable* sehingga mampu mendukung keberadaan kawasan Kota Lama yang lebih nyaman (*friendly*).

Selain itu bentuk penerapan konsep *walkable* juga dikembangkan dengan

pengembangan pola jalan serta sistem transportasi alternative. Analisa juga dilakukan terhadap pengaruh atau hubungan yang ditimbulkan dari penerapan konsep *walkable* terhadap kenyamanan, aksesibilitas dan keselamatan pengguna jalur pedestrian

Hasil yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebuah bentuk perbaikan masalah yang ada pada lingkungan penelitian. Perbaikan masalah yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas lingkungan pedestrian yang aman, nyaman, serta bersahabat khususnya untuk kawasan Kota lama

## KAJIAN KEPUSTAKAAN

Konsep *walkable* mungkin belum banyak diketahui banyak orang, namun dapat ditelaah dari pengertian itu sendiri. *Walkable city (walkability)* adalah suatu gagasan untuk menciptakan suatu kawasan yang ditunjang oleh fasilitas yang lengkap dan dapat dicapai hanya dengan berjalan kaki.

Kenyamanan jaringan pejalan kaki yang sukses lainnya juga pernah ditulis oleh Southworth (2005), yang terbagi dalam enam kriteria desain: connectivity (konektivitas), linkage with other modes (keterkaitan dengan moda lainnya), fine grained land use patterns (pola penggunaan lahan), Safety (keamanan), Quality of path (kualitas jalan), dan Parth context (lingkungan jalan).

Konsep pejalan kaki juga merupakan salah satu konsep yang berpengaruh dalam perencanaan kota. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau

perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki.

*Walkability* menurut *Land Transport New Zealand*. (2007). *Pedestrian planning and design guide*, adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh manasuatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Menurut (City of Fort Collins, 2011) *Walkability* dapat diartikan sebagai suatu ukuran tingkat keramahan suatu lingkungan terhadap para pejalan kaki dalam suatu area. Untuk dapat mendukung terciptanya suatu lingkungan yang *walkable*, terdapat empat hal yang harus di perhatikan, yaitu:

- Akses / access
- Estetika/ Aesthetics
- Keselamatan dan keamanan/ Safety and security
- Kenyamanan/ Comfort:

Selain itu untuk menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian terhadap faktor-faktor seperti: mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan, tempat bekerja fasilitas sekolah taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di serta orientasi yang tepat. *The Austroads Guide to Road Design part 6A: Pedestrian and Cyclists Paths* (Austroads 2009) menjabarkan lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang *walkable*, yang terdiri dari:

- *Connected*: Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju

lokasi tujuan?

- *Comfortable*: Apakah jangn fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak , yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum *difable*?
- *Comfortable*: Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan.
- *Convivial*: Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman ?
- *Conspicuous*: Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui *signposted* atau tertera didalam peta/map?

Tujuan utama dari konsep *walkability* ini adalah menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan moda transportasi non bermotor seperti berjalan kaki dan bersepeda, untuk mencapai lokasi tujuan terdekat tanpa bergantung kepada kendaraan bermotor dengan kenyamanan tingkat kenyamanan yang ternilai baik berdasarkan aspek *walkability*.

Konsep Pendukung *Walkable City* antara lain : *Mixed use planning* , *Transportasi Umum* dan *Transite Oriented Development* ( *TOD* )

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan penelitian kombinasi (*mixed methods*), dimana data kualitatif didukung dengan pengolahan data kuantitatif. Dan pengukuran data dengan skala *Likert*. Untuk mempercepat proses analisis pengolahan data serta menguji validitas dan reliabilitas, digunakan program *software SPSS (Statistical Product and Service*

*Solution*). Kemudian hipotesis yang di hasilkan melalui uji secara parsial Uji t atau Statistik Korelasi – *Bivariate (Uji t - Pearson)*. Korelasi - *Bivariate (Uji t - Pearson)* digunakan untuk mengukur hubungan data berdistribusi normal (parametrik). Pengujian ini dilakukan uji dua arah dengan hipotesis adalah :

- a.  $H_0; b_i = 0$ , artinya suatu variabel independen bukan merupakan penjelas yang signifikan atau tidak memiliki pengaruh terhadap variabel dependen dan
- b.  $H_a; b_i \neq 0$ , artinya suatu variabel independen merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen atau variabel independen tersebut memiliki pengaruh terhadap variabel dependen.

Kriteria pengujian ditetapkan sebagai berikut :

- a. Jika nilai  $-t_{hitung} > -t_{tabel}$  atau  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima
- b. Jika nilai  $t_{hitung}$  atau  $t_{tabel}$  atau  $-t_{hitung} < -t_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak
- c. Tingkat signifikansi yang digunakan sebesar 5%, dengan kata lain jika  $P$  (probabilitas)  $> 0,05$  maka dinyatakan tidak signifikan
- d. Kemudian hasil analisis diujikan dengan menggunakan uji derajat bebas (*degrees of freedom*)  $= n - 2$ .

Tujuan dari uji korelasi ini untuk mencari hubungan keterkaitan antara Kenyamanan dengan konsep walkable

Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer dilakukan secara observasi lapangan, wawancara (masyarakat dan pakar), penyusunan kuisioner terhadap beberapa kelompok masyarakat dan kepada pejabat teknis dari instansi terkait.

Pembagian segmen kawasan penelitian dikelompokkan berdasarkan keberadaan spots wisata Kota lama yang dilalui pada tiap segmennya. Hal ini bertujuan untuk mempermudah dalam mengidentifikasi dan menganalisis hasil dari observasi lokasi studi, maka zona pengamatan penelitian dibagi dalam 3 (tiga) segmen kawasan, yaitu:

- 1) Segmen I : Kawasan Masjid Raya Baitulrahman dan sekitarnya yang terdapat bangunan komersial, perkantoran serta stasiun Kereta api
- 2) Segmen II : Kawasan Museum Aceh meliputi sepanjang jalan STA. Mansyursyah dan pendopo Gubernur, Gedung Juang peninggalan kolonial Belanda, area perkantoran serta melewati taman Putroe Phang.
- 3) Segmen III : Kawasan Taman Sari meliputi jalan Sultan Iskandar Muda, Balai Kota dan Museum Tsunami dan sekitarnya.

## HASIL PEMBAHASAN

### Potensi Penerapan Konsep *Walkable*

Kunci utama penerapan konsep walkable pada kawasan heritage yaitu dengan banyak terdapat bangunan bersejarah di kawasan pusat kota. Lokasi penelitian merupakan daerah segitiga emas kota Banda Aceh dan menurut ketentuan RTRW Kota telah ditetapkan sebagai kawasan Trail kota lama.

Pada Peta trail kota lama ini juga menunjukkan adanya saling keterhubungan pada kawasan pusat Kota dengan konsep *linkage* linear yang membentuk satu kelompok kesatuan tersendiri.

Pada lokasi juga terdapat keberagaman penggunaan lahan yaitu sebagai kawasan perumahan, perkantoran, pemerintahan, pendidikan, serta perdagangan dan jasa. keberagaman massa bangunan dengan berbagai langgam arsitektur juga terdapat disini.

Kepadatan jaringan jalan dan titik keramaian juga sangat terasa pada kawasan ini. Padatnya kendaraan semakin membuat jalur lalu lintas pada kawasan ini menjadi macet terutama pada waktu-waktu tertentu. Permasalahan lain juga timbul

kesesakan pada titik-titik tertentu di ketiga segmen jalan ini akibat terdapat pergerakan setiap orang menuju pusat kota dan dipastikan melewati ke 3 (tiga) jalan ini.

Aktifitas pada kawasan ini selalu ramai dikunjungi terutama karena adanya *event* harian dan mingguan serta dipenuhi oleh pengunjung dari dan luar daerah. Keramaian pada malam hari juga lebih diakibatkan dari banyaknya aktivitas PKL, parkir liar kendaraan bermotor yang memakai jalur pedestrian. Akibatnya kondisi jalur pedestrian yang ada pada kawasan kajian ini tidak berfungsi sama sekali.

Tabel 1 merupakan Observasi langsung terhadap pengelompokan penilaian penerapan konsep *walkability* di kawasan pusat kota lama Banda Aceh

**Tabel 1. Aspek /Parameter walkability pada Penataan Jalur Pedestrian**

| Keamanan dan Keselamatan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi cukup baik.</li> <li>• Area pedestrian sebagai tempat berjualan (PKL)</li> <li>• padatnya pertambahan jumlah kendaraan tidak berbanding lurus dengan jalan (peningkatan 10% pertahun)</li> <li>• Pengguna pedestrian harus berjalan diluar jalur pedestrian</li> <li>• Membatasi jumlah kendaraan dengan menaikkan harga BBM dan Pajak kendaraan</li> <li>• Membudayakan kendaraan non motor dan transportasi missal.</li> <li>• Penertiban PKL dengan membuka lapak khusus</li> <li>• Tersedianya zebra cross.</li> <li>• Pejalan kaki tidak dapat menyebrang dengan aman</li> <li>• Adanya perilaku kendaraan bermotor yang kurang bersahabat</li> <li>• Adanya konflik jalur pejalan kaki dengan kendaraan bermotor</li> <li>• Penempatan marka dan sanksi bagi jalur kendaraan umum dan tertib lalu lintas</li> <li>• Akses infrastruktur bagi penyandang cacat yang tidak dapat dijangkau</li> <li>• Menurunnya tingkat keamanan</li> <li>• pencahayaan pada jalur pedestrian</li> <li>• Penyandang cacat tidak dapat menggunakan fasilitas pedestrian</li> <li>• Kejahatan kriminalitas bagi pejalan kaki</li> <li>• pencahayaan pada jalur pedestrian masih sangat buruk</li> <li>• Jalur khusus bagi penyandang cacat</li> <li>• Peningkatan kualitas pencahayaan di malam hari</li> <li>• Menambah lampu penerangan di malam hari</li> </ul> |

**Tabel 1. Aspek /Parameter walkability pada Penataan Jalur Pedestrian (Lanjutan)**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kenyamanan (Comfortable)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktivitas di sepanjang <i>pedestrian ways</i> yang mendukung.</li> <li>• Adanya open space, on street parking dan jalur bersepeda</li> <li>• Tujuan local yang berdekatan</li> <li>• Vegetasi, kualitas udara, dan matahari di musim yang tepat</li> <li>• Adanya faktor infrastruktur utama untuk akses ke angkutan massal</li> <li>• Adanya fasilitas tempat duduk dan tempat membuang sampah</li> <li>• jalan rusak dan system drainase dalam kondisi terbuka</li> <li>• Membudayakan kendaraan non motor dan transportasi massal.</li> <li>• tidak terdapat fasilitas untuk difable</li> <li>• Land use (tata guna lahan) campuran.</li> <li>• Ramai arus lalu lintas kendaraan dan pengguna jalan.</li> <li>• Jalan yang ada masih dilewati kendaraan bermotor, sehingga belum bisa dikategorikan sebagai <i>pedestrian ways</i>.</li> <li>• Jalur pejalan kaki sudah ada, namun jalur dipakai PKL untuk berjualan sehingga mengganggu pergerakan pejalan kaki.</li> <li>• Sebagai tempat parkir</li> <li>• menimbulkan bau yang tidak sedap</li> <li>• Kondisi fisiknya juga kurang baik dan tidak didukung oleh <i>street furniture</i> yang memadai</li> <li>• Peningkatan ketersediaan jumlah tempat duduk dan tempat sampah dari jangkauan pejalan kaki.</li> <li>• Moda kendaran khusus untuk difabel</li> </ul> |
| <b>Kesesuaian (Convenient)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya jalur pejalan kaki</li> <li>• Jalur Bersepeda</li> <li>• Lampu penerangan</li> <li>• Rambu rambu dan marka jalan</li> <li>• adanya pendukung aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL)</li> <li>• Tidak semua ruas jalan ada lampu</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Kejelasan (Conspicuous)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaringan sirkulasi terhubung dengan baik secara visual dan secara Struktural</li> <li>• Kegiatan yang diwadahi pada jalan dapat menunjang citra kawasan sebagai kawasan historis budaya.</li> <li>• adanya pendukung aktivitas pada kawasan (<i>Activity support</i>) berupa Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan salah satu pendukung aktivitas utama</li> <li>• keberadaan lokasi sebagai bagian yang tidak terpisahkan inti kawasan kota Banda Aceh</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Keindahan dan Convivial (Keramahan)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki potensi <i>walkable</i> yang berbeda-beda</li> <li>• berbagai langgam arsitektur.</li> <li>• Adanya PKL</li> <li>• <i>Pedestrian Ways</i> digunakan masyarakat untuk berjalan-jalan santai.</li> <li>• Vegetasi hijau disepanjang jalan yang menambah kenyamanan.</li> <li>• Lingkungan Kota yang sehat, Interaksi social antar masyarakat.</li> <li>• Belum didukung oleh <i>street furniture</i> yang memadai.</li> <li>• Perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki.</li> <li>• Fasilitas pendukung lain seperti tempat duduk dan tempat sampah tidak semua area ada</li> <li>• Area pedestrian sebagai tempat membuang sampah para PKL.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

### **Pengolahan Data kuesioner**

Profil responden terdiri dari responden masyarakat dan responden pejabat teknis. Responden terdiri dari berbagai karakter, seperti pekerjaan, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan usia. Jumlah responden yang menjadi sampel sebanyak 99 responden. Berdasarkan jenis kelamin, terdapat sebanyak 55 (55,22%) responden berjenis kelamin laki-laki dan 43 (43,78%) responden perempuan.

Ditinjau dari pemahaman terhadap konsep penerapan walkable dan penilaian walkability maka diperoleh data responden sebanyak 26,44% dengan pemahaman rendah, sebanyak 65,56% dengan pemahaman sedang dan sebanyak 8 responden (8,0%) dengan pemahaman tinggi.

### **Penilaian Persepsi terhadap Kemudahan Pencapaian/Aksesibilitas**

Dari hasil survey didapat data kemudahan pencapaian dengan sepeda motor sebesar 30% (30 orang), 20% (20 orang) menggunakan Mobil pribadi, 30% (30 orang) menggunakan Angkutan Umum, 19% (19 orang) lebih senang berjalan kaki.

Penilaian angkutan umum terhadap tingkat kepentingan masyarakat diperoleh 48,5% berpendapat bahwa angkutan umum merupakan fasilitas yang sangat penting 35,4%, berpendapat cukup penting, 14% berpendapat tidak penting dan 2% berpendapat tidak tahu

### **Persepsi Penilaian terhadap Kemampuan Berjalan Kaki**

Jumlah responden yang berjalan kaki pada penelitian ini sebanyak 28 orang. Adapun jarak rata-rata yang ditempuh responden adalah 514,48 meter dengan jarak tempuh terpendek 30 meter dan jarak terjauh 2100 meter dengan rata-rata waktu tempuh 19,31 menit. Jarak tempuh rata-rata per menit adalah 25,06 m/menit.

### **Persepsi Penilaian Kesiediaan Jalan Kaki jika Pedestrian Nyaman**

Jika kawasan pusat kota dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka responden yang mau berjalan kaki sebesar 83,84% orang. Sedangkan yang tidak bersedia berjalan kaki mayoritas didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi (16,16%).

### **Penilaian Terhadap Kesanggupan dan lama waktu responden berjalan kaki**

Sebagian besar responden menyatakan bersedia berjalan kaki selama kurang dari 5 menit sebanyak 7 orang (7%), 5 –10 menit sebanyak 56 orang (56,57%), lebih dari 10 menit sebanyak 24 orang (24,24%) dan lebih dari 10-15 menit sebanyak 12 orang (12,12%).

### **Penilaian Terhadap Kesanggupan dan lama waktu responden berjalan kaki**

Sebagian besar responden menyatakan bersedia berjalan kaki selama kurang dari 5 menit sebanyak 7 orang (7%), 5 –10 menit sebanyak 56 orang (56,57%), lebih dari 10 menit sebanyak 24 orang (24,24%) dan lebih

dari 10-15 menit sebanyak 12 orang (12.12%).

### **Persepsi Penilaian Terhadap Pengguna Berkebutuhan Khusus**

Persepsi pengguna berkebutuhan khusus seperti penyandang cacat, ibu hamil dan manula dapat digambarkan sebagai berikut : terhadap gangguan berjalan kaki terbanyak akibat kondisi naik-turun permukaan jalur pejalan kaki 31%. Minimnya fasilitas ram yang merupakan kebutuhan dasar yang tidak terpisahkan dengan pengguna berkebutuhan khusus yaitu sebanyak 24%. Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan tidak leluasa berjalan kaki terbanyak yaitu 26% akibat adanya aktivitas PKL. Untuk kondisi pedestrian yang kurang lebar dan kurang terawat sebanyak 10% dan 8%

### **Persepsi Penilaian Terhadap Fasilitas Tempat Duduk/Halte/Station (Transit)**

Sebanyak 99 responden, persepsi pengguna terhadap rasa terlindungi dan pemenuhan sarana dan prasarana, dapat digambarkan sebagai berikut: 55% menyatakan sangat penting sebagai tempat untuk beristirahat maupun menunggu sejenak sambil menikmati suasana kawasan wisata heritage. 23% menyatakan cukup penting dan 21% menyatakan tidak penting. Sedangkan Tingkat Kepuasan 5 % menyatakan sangat puas dan 36 % tidak tahu.

### **Persepsi Penilaian terhadap Objek yang menarik dan sering dikunjungi**

Berdasarkan hasil kuesioner diperoleh

dari data sebagai berikut: 34 % responden menyatakan objek (spots) yang sering dikunjungi pada kawasan wisata heritage adalah Mesjid Raya Baiturrahman. 30 % responden menyatakan objek yang sering dikunjungi adalah Taman Sari dan Ruang Terbuka yang terdapat di sekitarnya. 15% dan 20% responden menyatakan objek yang sering dikunjungi adalah kawasan mesjid raya, Museum Tsunami, Taman Sari dan sekitarnya.

### **Persepsi Penilaian Terhadap faktor keselamatan pengguna**

Keselamatan di jalur pejalan kaki berupa belum maksimalnya pembuatan ramp untuk naik ke area pedestrian pada kawasan. Dari semua responden pengguna kawasan, persepsi pengguna terhadap aspek keselamatan berjalan kaki pada ramp dapat digambarkan sebagai berikut : Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan sangat berbahaya terbanyak 57,58%, berbahaya 39 % dan tidak tahu 3% .

### **Persepsi Penilaian Terhadap Rasa Terlindungi**

Dari hasil kuesioner diperoleh data responden sebagai berikut: 73% responden menyatakan bahwa tanaman dan pohon pelindung sangat penting. 20% responden menyatakan bahwa tanaman dan pohon pelindung cukup penting. Sedangkan tingkat kepuasan 28% responden menyatakan cukup puas terhadap tanaman yang ada dan 57 % responden menyatakan tidak puas terhadap tanaman yang ada.

Berdasarkan uraian dari fisik kawasan

di atas maka table potensi dan permasalahan yang dapat diterapkan untuk konsep *walkable* dapat dikelompokkan dari data yang dikumpulkan dari kuesioner yang berupa pertanyaan tertutup. Yang kemudian hasil jawaban nya di analisis menggunakan metode analisis uji t korelasi-*bivariate*(Pearson).

### **Aksesibilitas**

Analisis pengaruh aksesibilitas secara fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan Kota Lama ditinjau dari 3 hal, yaitu:

- pengaruh fisik Kawasan Kota Lama terhadap Aksesibilitas ke lokasi,
- pengaruh kemudahan jangkauan Street furniture yang terletak pada Fisik Kawasan Kota Lama.
- Pengaruh tata informasi (signage)

Pengaruh aksesibilitas secara fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* ,berdasarkan *Pearson Correlation* adalah 0,435 dengan derajat kesalahan 5% (0,05), jadi t (korelasi) hitung = 2,161. hal ini menunjukkan bahwa derajat hubungannya termasuk substansial/sedang.

### **Estetika**

Analisis pengaruh aksesibilitas secara fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritag* 3 hal, yaitu:

- pengaruh Ruang pejalan kaki (material, desain) terhadap estetika kawasan,
- pengaruh adanya penanda khusus

berupa marka bagi penyandang cacat dan difabel yang terletak pada Fisik Kawasan *Heritage*.

- pengaruh tata vegetasi yang dapat mengarah pada ruang pejalan kaki terhadap Penerapan Konsep Walkable
- Besarnya koefisien korelasi antara Estetika kawasan Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* adalah -0,457, hal ini menunjukkan bahwa derajat hubungannya termasuk substansial/sedang. Tanda negatif menunjukkan bahwa arah perubahan yang berlawanan, yaitu jika satu variabel naik, maka variabel yang lain turun.

Jadi, Estetika kawasan Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* walaupun arah perubahan menunjukkan berlawanan. Atau *Asymp Sig* (0,032) lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05), maka  $H_0$  ditolak. Jadi, memang ada hubungan antara estetika kawasan Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage*.

### **Keselamatan dan Keamanan**

Analisis pengaruh aksesibilitas secara fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* 4 hal, yaitu:

- pengaruh keselamatan Ruang pejalan kaki yang didesain terpisah dari lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian yang
- pengaruh Ramp dan marka bagi penyandang cacat (difabel) yang terletak pada lokasi aman dari sirkulasi kendaraan
- Pengaruh jaringan drainase yang tidak

boleh mengganggu permukaan pedestrian.

- Pengaruh tata letak pedestrian pada titik titik yang aman dari lalu lintas kendaraan

Besarnya koefisien korelasi antara keselamatan dan keamanan terhadap fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* adalah 0,652, hal ini menunjukkan bahwa derajat hubungannya termasuk sedang/substansial. *Pearson Correlation* menunjukkan angka 0,652, jadi  $t$  hitung adalah 3,847.

Jadi, ada hubungan antara keselamatan dan keamanan terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage*.

### Kenyamanan

Kenyamanan juga mempengaruhi Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* secara fisik, hal ini disebabkan nyaman yang terjadi di kawasan studi menjadi salah satu daya tarik utama pengunjung untuk datang ke kawasan ini. Analisis pengaruh nyaman secara fisik terhadap Penerapan Konsep Walkable di kawasan *Heritage* dapat di tinjau dari 3 hal , yaitu :

- pengaruh jalur pejalan kaki yang nyaman (min 1,5 m) dan permukaan tidak licin serta kelengkapan *street furniture* lainnya
- pengaruh adanya penanda khusus berupa marka bagi penyandang cacat dan difabel dengan derjat kemiringan yang sesuai.

- Pengaruh tata vegetasi sebagai peneduh ruang pejalan kaki terhadap Penerapan Konsep *Walkable*

Besarnya korelasi mencapai 0,495, termasuk dalam kategori sedang/substansial, jadi  $t$  hitung adalah 2,548. Jadi, memang ada hubungan da hubungan antara Kenyamanan dengan penerapan konsep walkable di kawasan *Heritage*.

Korelasi antara jenis pendukung kegiatan terhadap Penerapan konsep *walkable* di kawasan *heritage* adalah 0,459, hal ini menunjukkan bahwa derajat hubungannya termasuk dalam kategori substansial/sedang. *Pearson Correlation* menunjukkan angka 0,459, jadi  $t$  hitung adalah 2,312. Dari perhitungan dapat disimpulkan bahwa  $t$  hitung adalah (2,312) lebih besar dari pada  $t$  tabel (1,725), maka  $H_0$  ditolak. Jadi, ada hubungan antara jenis pendukung kegiatan dengan Penerapan konsep *walkable* di kawasan *heritage*. Atau *Asym Sig* (0,032) lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05), maka  $H_0$  ditolak.

Jadi, memang ada hubungan antara jenis pendukung kegiatan Penerapan konsep *walkable* di kawasan *heritage*.

Analisis pengaruh perilaku sosial budaya terhadap Penerapan konsep *walkable* di kawasan *heritage* Adalah sosial budaya masyarakat sebagai pelaku yang kurang peduli terhadap keberadaan kawasan *heritage*. Pada lampiran daftar table 4.10 dapat dilihat bahwa besarnya koefisien korelasi antara bentuk perilaku sosial terhadap konsep

*walkable* di kawasan *heritage* adalah 0,751, hal ini menunjukkan bahwa derajat hubungannya termasuk dalam kategori tinggi. *Pearson Correlation* menunjukkan angka 0,751,

**Tabel 2. Korelasi antara pengaruh Penerapan Konsep Walkable terhadap perkembangan kawasan Heritage**

| Correlations                  |                     |                           |                               |
|-------------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------------------|
|                               |                     | Penerapan Konsep Walkable | Perkembangan Kawasan Heritage |
| Penerapan Konsep Walkable     | Pearson Correlation | 1                         | ,786**                        |
|                               | Sig. (2-tailed)     |                           | ,000                          |
|                               | N                   | 99                        | 99                            |
| Perkembangan Kawasan Heritage | Pearson Correlation | ,786**                    | 1                             |
|                               | Sig. (2-tailed)     | ,000                      |                               |
|                               | N                   | 99                        | 99                            |

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

| Nilai      | Interpretasi      |
|------------|-------------------|
| 0,0 – 0,19 | Sangat tidak erat |
| 0,2 – 0,39 | Tidak erat        |
| 0,4 – 0,59 | Cukup erat        |
| 0,6 – 0,79 | Erat              |
| 0,8 – 0,99 | Sangat erat       |

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Hasil penelitian yang diperoleh melalui pengamatan bahwa kualitas jalur pedestrian tidak sesuai lagi dengan fungsinya dan teori mengenai kenyamanan pejalan kaki.
2. Pengembangan pola jalan dan sirkulasi pada lokasi penelitian tidak sesuai, sehingga lokasi studi belum dapat dikatakan *walkable*. Hal tersebut juga turut menugung apresiasi berjalan kaki untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor.
3. Adanya hubungan nyata antara penerapan konsep *walkable* dengan perkembangan kawasan wisata *Heritage* di lokasi studi. Hal ini terbukti dengan adanya nilai pengaruh yang paling tinggi/erat antara keduanya

### Saran

1. Diperlukan penataan jalur pedestrian secara internal atau disepertikan spot dengan pendekatan standar kriteria utama dalam memujudkan walkabilitas suatu jalur pedestrian.
2. Peningkatan kualitas pedestrian secara lebih optimal melalui penataan jalur pedestrian dengan penerapan konsep *walkable*.
3. Perlu pengendalian pertumbuhan pendukung aktivitas sebagai dampak

menariknya kegiatan utama dalam kawasan agar tidak mengganggu, khususnya aktivitas yang berkaitan dengan arus sirkulasi.

4. Penerapan konsep *walkable* berpotensi untuk mempromosikan pusat kota ramah pejalan kaki dalam waktu yang tidak terlalu jauh masa depan.
5. Mengusulkan adanya studi lanjutan untuk membuat panduan desain terkait adanya pengaruh atau hubungan nyata antara penerapan konsep *Walkable* terhadap perkembangan kawasan *Heritage*.
6. Hasil studi ini dapat dijadikan masukan bagi rencana strategis tata ruang kota

#### DAFTAR PUSTAKA

- Anthapur, Sameera Kumar. (2012). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities*. New Delhi: CAI for Asian Cities.
- Brown et al. (2009). *Mixed Land Use and Walkability: Variation in Land Use Measures and Relationship with BMI, Overweight, and Obesity*. Diakses tanggal 14 Oktober 2015, dari [www.ncbi.nlm.nih.gov](http://www.ncbi.nlm.nih.gov)
- Creswell, J.W, 2008, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications, Inc.
- California Departement of Transportation.(2007). *Complete Streets Program*. Di

aksestanggal2Juni2016,dari[http://www.dot.ca.gov/hq/offices/ocp/complete\\_streets.html](http://www.dot.ca.gov/hq/offices/ocp/complete_streets.html).

- Dom nozzi, 2010, *The Car is the Enemy of the City* (WalkableStreets).
- Douglas E. Morris, *It's a Sprawl World After All : The Human Cost of Unplanned Growth-and Vision of a Better Future*
- Draft *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Banda Aceh Tahun 2009-2029*
- Fruin, Jon J, 1971, *Pedestrian Planning and Design*. New York: Metropolitan and Association of Urban Designers and Environmental Planner, Inc.
- Groat, L. & Wang, D,2002, *Architectural Research Methods*. New York: John Wiley & Sons. Inc.
- Gehl, Jan. (2010). *Cities for People*. Washington D.C.: Island Press
- Gwilliam, Ken. (2002). *Cities on the Move*. Washington, D.C.: World Bank
- Haryadi, dkk, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Yogyakarta: PP-PSL.
- Krambeck, Holly dan Shah, Jitendra. (2006). *The Global Walkability Index: Talk the Walk and Walk the Talk*. Washington D.C.: World Bank
- Kolody, Allison Dawn, 2002, *Planning for Physical Activity: The Need for Comfortable and Convenient Pedestrian Movement in the Urban*. Master Degree's Project. The University of Calgary, Alberta.

Lang, J, 1994, *Urban Design: The*  
Volume 1 *Special Issue*, Nomor 1, September 2017 - 283  
*Transportasi dan Pemodelan*

- American Experience. New York:  
Van Nostrand Reinhold. Llewelyn  
dan Davies.(2000). Urban Design  
Compendium. London: English  
Partnerships/The Housing  
Corporation.
- Margono, 2004, *Metodologi Penelitian  
Pendidikan, Rineka Cipta*, Jakarta
- Moleong, Lexy J, 2004, *Metodologi  
Penelitian Kualitatif*, Bandung  
Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh, 2009, *Metode Penelitian,  
Ghalia Indonesia*, Jakarta