

# Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki

Umbara Sakti Mihadja dan Mochamad Yusuf

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

*e-mail*: mochamad.yusuf@urplan.its.ac.id

**Abstrak**—Kawasan Senen yang direncanakan untuk mengembangkan konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Namun, hal tersebut tidak dibarengi dengan peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Penelitian ini menggunakan analisis korelasi Kendall Tau-b untuk melihat hubungan antara kualitas dan kepentingan dari variabel kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Hasilnya sebagian besar kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian sudah memiliki hubungan atau memiliki nilai korelasi kurang dari 0,05. Hal tersebut menggambarkan bahwa sebagian kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki. Maka, diperlukan pengembangan yang lebih baik pada variabel kenyamanan jalur pedestrian yang masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.

**Kata Kunci**—Kualitas, Kepentingan, Kenyamanan, Koridor.

## I. PENDAHULUAN

PADA 100 tahun Indonesia Merdeka, tepatnya pada tahun 2045, diperkirakan jumlah penduduk Indonesia mencapai 318,9 juta jiwa dengan 67,1 persen berada di daerah perkotaan. Jumlah penduduk yang tinggi di daerah perkotaan akan berpengaruh terhadap kualitas kemampuan transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat [1]. Oleh karena itu, dibutuhkan sistem transportasi berkelanjutan, salah satunya adalah konsep TOD (*Transit Oriented Development*) dengan prinsip utama yang harus dipenuhi adalah berjalan kaki. Berjalan kaki berperan penting untuk menghubungkan antar moda transportasi pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan untuk dicapai.

Jakarta sebagai pusat perekonomian di Indonesia sekaligus kota terbesar di Indonesia masih memiliki tugas besar dalam menyelesaikan masalah penyediaan jalur pedestrian. Revitalisasi jalur pedestrian (trotoar) di beberapa ruas jalan di Jakarta sudah dibangun. Namun, penataan jalur pedestrian tersebut mendapatkan banyak protes dan kritik dari pejalan kaki maupun ahli. Protes tersebut timbul akibat adanya penebangan pohon besar di jalur pedestrian Jalan Cikini Raya, pembongkaran jalur sepeda yang baru dibangun dua bulan, dan penyediaan lapak Pedagang Kaki Lima (PKL). Permasalahan tersebut memperlihatkan bahwa, revitalisasi jalur pedestrian di Jakarta belum direncanakan secara matang dan holistik. Hal tersebut tentunya akan berdampak pada

kualitas kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan pedestrian di beberapa ruas jalan Jakarta. Oleh karena itu, studi mengenai preferensi atau penilaian pejalan kaki terhadap jalur pedestrian agar menjadi masukan bagi perencana [2].

Salah satu wilayah di Jakarta yang menjadi perhatian adalah Kawasan Senen yang menjadi salah satu pusat kegiatan sekunder di Kota Jakarta dan direncanakan untuk mengembangkan moda transportasi yang mengintegrasikan angkutan umum massal dan jalur pejalan kaki dengan konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Namun, Kawasan Senen sudah tidak memadai untuk dapat melayani aktivitas 132.000 orang per hari dengan 50 persen diantaranya menggunakan kendaraan pribadi, sehingga aksesibilitas Kawasan Senen menjadi menurun dan dapat mengurangi daya tarik pada kawasan tersebut [3]. Keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) juga menjadi permasalahan yang masih terjadi di Kawasan Senen. Pedagang berjualan memenuhi jalur pedestrian hingga separuh badan jalan. Saat ini, belum terdapat penelitian yang membahas terkait kualitas kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Selain itu, preferensi pejalan kaki juga sangat penting agar perencanaan jalur pejalan kaki dapat sesuai dengan keinginan [4].

Berdasarkan hal tersebut, terdapat jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sudah direvitalisasi perlu dilakukan penelitian terkait dengan kualitas kenyamanan jalur pedestrian dan hubungannya dengan preferensi pejalan kaki sebagai masukan bagi jalur pedestrian di Kawasan senen yang sudah maupun belum dilakukan revitalisasi.

## II. METODE

### A. Jenis dan Pendekatan

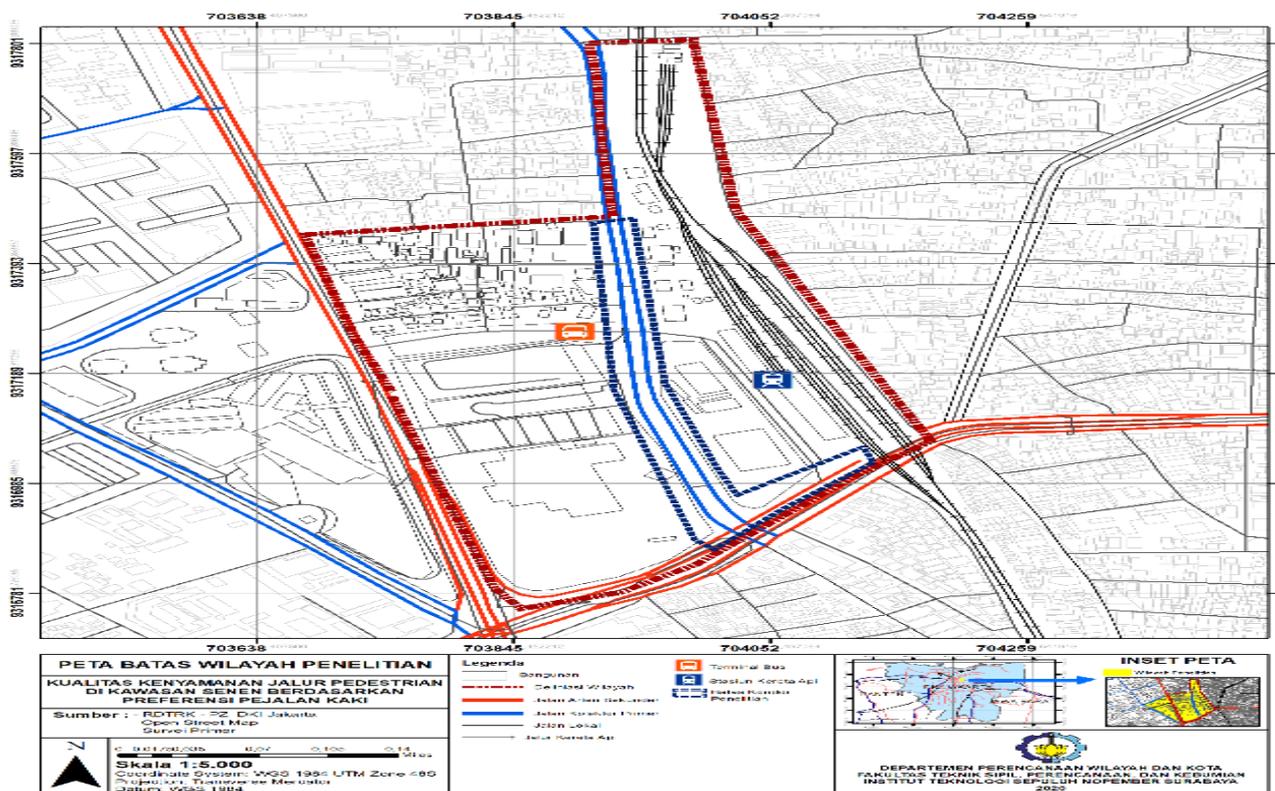
Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan rasionalistik dengan jenis penelitian deskriptif kualitatif-kuantitatif.

### B. Variabel

Variabel kenyamanan yang digunakan dalam penelitian ini antara lain material, elemen pendukung, iklim (penebangan), keamanan, kebersihan, keindahan, hambatan permanen dan sementara, jalur penyeberangan, fasilitas penyanggah disabilitas, kebisingan, aroma, dimensi, dan aksesibilitas jalur pedestrian.

### C. Menganalisis tingkat kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen

Analisis deskriptif kuantitatif-kualitatif digunakan untuk



Gambar 1. Peta Batas Wilayah Penelitian.  
Sumber: Hasil Analisa, 2020

mengidentifikasi tingkat kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian dengan tahapan sebagai berikut: (1)Melakukan observasi lapangan serta membagikan kuisioner skala 5 *likert* kepada 50 responden yang menggunakan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen; (2)Menghitung hasil dari skala *likert* menggunakan *weight means score* dan menginterpretasikan kategori kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian.

**D. Menganalisis hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen**

Analisis deskriptif kuantitatif-kualitatif digunakan untuk melihat hubungan antara kualitas dan kepentingan dari variabel kenyamanan di jalur pedestrian dengan tahapan sebagai berikut: (1)Melakukan analisis korelasi Kendall’s tau-b dengan menggunakan hasil kuisioner kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian; (2)Mendeskripsikan hasil dari analisis korelasi dikaitkan dengan hasil observasi di lapangan. Peta batas wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.

**III. HASIL DAN DISKUSI**

**A. Menganalisis tingkat kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen**

Berdasarkan hasil dari observasi dan penyebaran kuisioner, didapatkan hasil tingkat kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen sebagai berikut:

**1) Tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian**

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score*, dapat dilihat bahwa sebagian besar variabel kenyamanan pada jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen memiliki kualitas yang cukup baik, yaitu pada

variabel material penyusun, elemen pendukung, iklim (peneduhan), kebersihan, keindahan, keamanan, ketersediaan fasilitas penyanggah disabilitas, kebisingan, dan aroma, sedangkan tingkat hambatan dan jalur penyeberangan memiliki nilai kurang baik. Hal tersebut dipengaruhi oleh banyaknya PKL yang masih menjajakan dagangannya di badan jalur pedestrian dan jalur penyeberangan yang tidak memiliki garis *zebra cross*. Kualitas baik hanya dimiliki oleh variabel aksesibilitas dan dimensi karena mampu mempermudah pergerakan pejalan kaki dengan baik.

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score*, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen menilai sangat penting pada semua variabel, kecuali variabel desain jalur pedestrian dengan nilai penting karena responden berpendapat bahwa desain belum menjadi kebutuhan yang dapat berpengaruh besar bagi pejalan kaki. Jalur Pedestrian di Kawasan Senen dapat dilihat pada Gambar 2,tingkat kualitas kenyamanan dan kepentingan jalur pedestrian Kawasan Senen dapat dilihat pada Tabel 1 dan 2.

**B. Analisis hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.**

Hasil dari analisis korelasi Kendall’s tau-b antara kualitas dan kepentingan kenyamanan menggunakan aplikasi *IBM SPSS 23* pada masing-masing variabel dapat dilihat pada tabel 3.

**1) Material Penyusun Jalur Pedestrian**

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,006 dan nilai Z hitung 3,753 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan material penyusun jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dengan nilai signifikansi < 0,05 (Ho ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung > tabel (Ho ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai

Tabel 1.  
Tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian Kawasan Senen

Variabel	Jumlah Skor	Indeks	Keterangan
Material	165	3,3	Cukup Baik
Elemen Pendukung	143	2,86	Cukup Baik
Dimensi	173	3,46	Baik
Iklim (peneduhan)	168	3,36	Cukup Baik
Kebersihan	159	3,18	Cukup Baik
Keindahan	159	3,18	Cukup Baik
Keamanan	154	3,08	Cukup Baik
Hambatan	129	2,58	Kurang Baik
Ketersediaan	129	2,58	Kurang Baik
Penyeberangan			
Fasilitas penyanggah disabilitas	165	3,3	Cukup Baik
Kebisingan	146	2,92	Cukup Baik
Aroma	133	2,66	Cukup Baik
Aksesibilitas	181	3,62	Baik

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Tabel 2.  
Tingkat kepentingan kenyamanan jalur pedestrian Kawasan Senen

Variabel	Jumlah Skor	Indeks	Keterangan
Material	218	4,36	Sangat Penting
Elemen Pendukung	222	4,44	Sangat Penting
Dimensi	220	4,40	Sangat Penting
Iklim (peneduhan)	217	4,34	Sangat Penting
Kebersihan	224	4,48	Sangat Penting
Keindahan	210	4,20	Penting
Keamanan	230	4,60	Sangat Penting
Hambatan	222	4,44	Sangat Penting
Ketersediaan	224	4,48	Sangat Penting
Penyeberangan			
Fasilitas penyanggah disabilitas	219	4,38	Sangat Penting
Kebisingan	213	4,26	Sangat Penting
Aroma	221	4,42	Sangat Penting
Aksesibilitas	218	4,36	Sangat Penting

Sumber: Hasil Analisa, 2020

koefisien korelasi 0,359 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan material penyusun jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas material penyusun jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Material penyusun jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen tersusun dari beton dengan kondisi permukaan yang baik, sehingga pejalan kaki nyaman untuk melewati jalur pedestrian tersebut, dapat dilihat pada Gambar 3.

2) *Elemen Pendukung Jalur Pedestrian*

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,028 dan nilai Z hitung 2,979 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan elemen pendukung jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi < 0,05 (Ho ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung > Z tabel (Ho ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,285 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan elemen pendukung jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas elemen pendukung jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Elemen pendukung seperti lampu jalan, vegetasi di pot, tempat sampah, dan halte sudah cukup banyak dijumpai di jalur pedestrian Jalan



Gambar 2. Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020

Tabel 3.  
Hasil Korelasi Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Senen

Variabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Korelasi	Nilai Z Hitung
Material	0,006	0,359	3,753
Elemen Pendukung	0,028	0,285	2,979
Dimensi	0,242	0,155	1,620
Iklim (peneduhan)	0,367	0,185	1,934
Kebersihan	0,115	0,198	2,070
Keindahan	0,011	0,333	3,481
Keamanan	0,820	0,029	0,303
Hambatan	0,018	0,303	3,168
Ketersediaan	0,367	0,114	1,192
Penyeberangan			
Fasilitas penyanggah disabilitas	0,022	0,290	3,032
Kebisingan	0,002	0,393	4,108
Aroma	0,202	0,160	1,673
Aksesibilitas	0,001	0,445	4,652

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Stasiun Senen dengan kualitas yang cukup baik, dan dapat dilihat pada Gambar 4.

3) *Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian*

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,367 dan nilai Z hitung 1,934 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan iklim (peneduhan) jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi > 0,05 (Ho diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung < Z tabel (Ho diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas iklim (peneduhan) jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Masih terdapat titik jalur pedestrian yang belum terdapat pepohonan yang mampu melindungi pejalan kaki, dapat dilihat pada Gambar 5.

4) *Keamanan Jalur Pedestrian*

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,820 dan nilai Z hitung 0,303 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keamanan jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi > 0,05 (Ho diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung < Z tabel (Ho diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).



Gambar 3. Material Penyusun Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 6. Keamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 4. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 7. Kebersihan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 5. Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 8. Keindahan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keamanan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Faktor ini disebabkan oleh tidak tersedianya jalur penyeberangan (crosswalk) di beberapa titik yang sering digunakan untuk menyeberang oleh pejalan kaki. Hal tersebut akan mengurangi keamanan bagi pejalan kaki, dapat dilihat pada Gambar 6.

##### 5) Kebersihan Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,115 dan nilai Z hitung 2,070 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $> 0,05$  ( $H_0$  diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung  $< Z$  tabel ( $H_0$  diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebersihan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Terdapat tempat pembuangan sementara, pasar, PKL yang berjualan di jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen mengurangi kenyamanan pejalan kaki, dapat dilihat pada Gambar 7.

##### 6) Keindahan Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,011 dan nilai Z hitung 3,481 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keindahan jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $< 0,05$  ( $H_0$

ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung  $> Z$  tabel ( $H_0$  ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,333 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keindahan jalur pedestrian bagi pejalan kaki di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Permukaan jalur pedestrian yang memiliki pola dan warna meningkatkan daya tarik dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang menggunakannya, dapat dilihat pada Gambar 8.

##### 7) Hambatan Permanen dan Sementara Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,018 dan nilai Z hitung 3,168 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan hambatan jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $< 0,05$  ( $H_0$  ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung  $> Z$  tabel ( $H_0$  ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,303 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas hambatan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki yang berarti pejalan kaki tidak mengalami hambatan yang dapat mengurangi kenyamanan, dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Hambatan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 12. Kebisingan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 10. Jalur Penyeberangan di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 13. Aroma Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 11. Fasilitas Penyanggung Disabilitas Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020



Gambar 14. Dimensi Jalur Pedestrian di Kawasan Senen.  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020

#### 8) Jalur Penyeberangan (Crosswalk)

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,367 dan nilai Z hitung 1,192 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan jalur penyeberangan pejalan kaki pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $> 0,05$  ( $H_0$  diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung  $< Z$  tabel ( $H_0$  diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas jalur penyeberangan pejalan kaki di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa titik jalur penyeberangan (crosswalk) di Jalan Stasiun Senen tidak memiliki zebra cross atau sudah pudar. Padahal titik tersebut memiliki frekuensi orang menyeberang yang cukup sering. Tentu, pejalan kaki akan merasa tidak aman untuk menyeberang, sehingga mengurangi kenyamanan, dapat dilihat pada Gambar 10.

#### 9) Fasilitas Penyanggung Disabilitas Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,022 dan nilai Z hitung 3,032 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan fasilitas penyanggung disabilitas jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $< 0,05$  ( $H_0$  ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung  $> Z$  tabel ( $H_0$  ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,290 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan

kepentingan kebersihan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas fasilitas penyanggung disabilitas jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Guiding block dan akses kursi roda yang terdapat di jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen memiliki kualitas yang baik, sehingga ramah untuk penyanggung disabilitas, dapat dilihat pada Gambar 11.

#### 10) Kebisingan Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,002 dan nilai Z hitung 4,108 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebisingan jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $< 0,05$  ( $H_0$  ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung  $> Z$  tabel ( $H_0$  ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,393 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebisingan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebisingan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Frekuensi kendaraan bermotor di Jalan Stasiun Senen yang tidak terlalu besar dan terdapat vegetasi yang cukup menutupi jalur pedestrian, sehingga kebisingan dapat berkurang, dapat dilihat pada Gambar 12.

### 11) Aroma Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,202 dan nilai Z hitung 1,673 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aroma jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $> 0,05$  (Ho diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung  $< Z$  tabel (Ho diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aroma jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh aroma tak sedap dari tempat pembuangan sementara yang terbuka dan pasar tradisional yang menjajakan dagangannya sampai ke badan jalur pedestrian. Sampah sayuran dari pasar tradisional juga menyebabkan bau yang tak sedap bagi pejalan kaki, sehingga mengurangi kenyamanan, dapat dilihat pada Gambar 13.

### 12) Dimensi Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,242 dan nilai Z hitung 1,620 yang artinya tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan dimensi jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $> 0,05$  (Ho diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung  $< Z$  tabel (Ho diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas dimensi jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dapat dipengaruhi oleh badan jalur pedestrian yang digunakan oleh pedagang pasar dan PKL, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki di Jalan Stasiun Senen, dapat dilihat pada Gambar 14.

### 13) Aksesibilitas Jalur Pedestrian

Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi 0,001 dan nilai Z hitung 4,652 yang artinya terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian pada Jalan Stasiun Senen dapat dilihat nilai signifikansi  $< 0,05$  (Ho ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung  $> Z$  tabel (Ho ditolak yang artinya hubungan signifikan). Nilai koefisien korelasi 0,445 menunjukkan hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aksesibilitas jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kemudahan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen untuk menuju tempat tujuannya meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen menghubungkan banyak tempat yang menjadi tarikan, seperti terminal Pasar Senen, Stasiun Pasar Senen dan Pasar Senen Jaya dengan baik, dapat

dilihat pada Gambar 15.

## IV. KESIMPULAN

Kawasan Senen sebagai pusat kegiatan sekunder di Kota Jakarta direncanakan untuk mengembangkan konsep TOD (Transit Oriented Development). Namun, hal tersebut tidak dibarengi dengan peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang merupakan prinsip penting dalam konsep tersebut. Kawasan Senen sudah tidak memadai untuk melayani 132.000 orang per hari dan masih banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di trotoar, sehingga dapat mengurangi daya tarik pada kawasan tersebut. Kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.

Pada jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen, sebagian variabel berkorelasi atau terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kenyamanan, diantaranya variabel material penyusun, elemen pendukung, keindahan, hambatan, fasilitas penyandang disabilitas, kebisingan, dan aksesibilitas. Sebagian lagi tidak berkorelasi atau tidak terdapat hubungan antar keduanya, yaitu variabel iklim (peneduhan), keamanan, kebersihan, jalur penyeberangan, aroma, dan dimensi. Hal tersebut menggambarkan bahwa sebagian kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.

Sebagian besar kualitas kenyamanan jalur pedestrian masih belum sepenuhnya dapat memenuhi keinginan pejalan kaki dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti masih terdapat PKL yang berjualan di badan jalur pedestrian, jumlah vegetasi dan tempat sampah yang sangat sedikit, hingga minimnya lampu penerangan yang menyebabkan kurangnya keamanan.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. Aminah, "Transportasi publik dan aksesibilitas masyarakat perkotaan," Universitas Airlangga, 2007.
- [2] J. Porteus, *Environment and Behavior*. MA: Addison-Wesley, 1997.
- [3] H. Sukmarini, "TOD (transit oriented development) konsep pengembangan sistem transportasi massal yang berkualitas untuk mendukung nawacita," *SEMNASSTEK (Seminar Nas. Teknol. 2018)*, no. 1, pp. 356–362, 2018.
- [4] F. R. Sutikno, Surjono, and E. B. Kurniawan, "Walkability and pedestrian perceptions in malang city emerging business corridor," *Procedia Environ. Sci.*, vol. 17, pp. 424–433, 2013, doi: 10.1016/j.proenv.2013.02.056.