

WALKABILITY INDEX JALUR PEJALAN KAKI KORIDOR KOMERSIAL DI PERKOTAAN JEMBER

Sonya Sulistyono

Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
sonya.sulistyono@unej.ac.id

Callista Angelina

Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota,
Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
callistaally@gmail.com

Dewi Junita Koesoemawati

Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota,
Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
dewi.teknik@unej.ac.id

Abstract

Commercial activities have a symbiotic relationship with walkability. This study aims to determine the walkability level of commercial corridor areas in Urban Jember based on walkability index analysis. This research was conducted qualitatively and described descriptively with the help of image visualization and tabulation. The data used in this study is the result of scoring the existing condition of sidewalks in Urban Jember's commercial corridor. The research was conducted in the Segitiga Emas Jember (Jember CBD), which is in Urban Jember. Based on the calculation results, the walkability score of Urban Jember's commercial corridor is valued at 44.6665. This means that Urban Jember's commercial corridor has a very poor level of walkability so most of the activities and facilities contained in these corridors are more accessible using other modes of transportation rather than walking.

Keywords: walkability, commercial corridor, Urban Jember, walking

Abstrak

Kegiatan komersial memiliki hubungan yang simbiotik dengan *walkability*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat *walkability* kawasan koridor komersial di Perkotaan Jember berdasarkan analisis *walkability index*. Penelitian ini dilakukan secara kualitatif dan dijelaskan secara deskriptif dengan bantuan visualisasi gambar dan tabulasi. Data yang digunakan pada penelitian ini berupa hasil skoring kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor komersial di Perkotaan Jember. Lokasi penelitian merupakan Segitiga Emas Jember yang terletak di kawasan Perkotaan Jember. Berdasarkan hasil perhitungan, dapat dilihat bahwa *walkability score* koridor komersial Perkotaan Jember dinilai sebesar 44,6665. Artinya bahwa koridor komersial Perkotaan Jember memiliki tingkat *walkability* yang sangat buruk sehingga sebagian besar kegiatan dan fasilitas yang terdapat pada koridor-koridor tersebut lebih dijangkau menggunakan moda transportasi lainnya daripada berjalan.

Kata Kunci: *walkability*, koridor komersial, Perkotaan Jember, berjalan

PENDAHULUAN

Pembahasan mengenai mobilitas manusia tidak hanya membahas mengenai faktor “bagaimana” cara agar manusia dapat bermobilitas dengan baik, melainkan juga faktor “di mana” para manusia tersebut dapat bermobilitas, terutama di daerah perkotaan. Dalam mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan, maka akan diperlukan ruang publik yang dapat mengakomodasi sekaligus menstimulasi keinginan manusia untuk memanfaatkan moda transportasi yang *sustainable*, atau dalam konteks pembahasan ini,

ruang yang dapat menarik manusia agar mau berjalan kaki. Dan salah satu bentuk ruang publik tersebut adalah jalur pejalan kaki. dos Santos et al. (2019) mengibaratkan jalur pejalan kaki sebagai pembuluh darah dari suatu kota, dimana kehidupan penduduk kota mengalir. Kondisi dari jalur pejalan kaki suatu kota juga berdampak langsung terhadap seluruh penduduknya dan berpengaruh pada kualitas hidup, budaya, bisnis, dan identitas setempat.

Kegiatan komersial memiliki hubungan yang simbiotik dengan *walkability*. Adanya kegiatan komersial yang kuat pada sebuah kawasan akan membuat lingkungan kawasan tersebut lebih ramah pejalan kaki. Dan sebaliknya, adanya peningkatan *walkability* akan membantu berkembangnya kegiatan komersial pada kawasan tersebut (Tom, 2018). Penerapan konsep koridor komersial yang ramah terhadap pejalan kakinya tidak hanya dilakukan di kalangan internasional saja, melainkan juga telah diterapkan secara nasional. Beberapa di antaranya seperti di kawasan Malioboro, Yogyakarta, kawasan Cikini dan Pasar Baru, Jakarta Pusat, dan di kawasan Kemang, Jakarta Selatan (Bahfein, 2020; Raharjo, 2016).

Segitiga Emas Jember merupakan koridor-koridor Perkotaan Jember yang termasuk sebagai koridor komersial. Koridor-koridor yang aksesnya saling terhubung dan membentuk pola segitiga ini meliputi koridor Jalan Gajah Mada – Jalan Sultan Agung, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Trunojoyo – Jalan HOS Cokroaminoto. Berdasarkan Perda Kabupaten Jember No. 1 Tahun 2015 Tentang RTRW Kabupaten Jember Tahun 2015-2035 (Pemerintah Daerah Kabupaten Jember, 2015) dan Lampiran Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 631/KPTS/M/2009 (Kementerian Pekerjaan Umum, 2009), Jalan Sultan Agung, Jalan Ahmad Yani dan Jalan Gajah Mada termasuk ke dalam sistem jaringan Jalan Nasional. Koridor-koridor tersebut merupakan bagian dari Kecamatan Kaliwates dan Kecamatan Patrang, yang diklasifikasikan sebagai PKW (Pusat Kegiatan Wilayah), dimana salah satu fungsi utama pengembangan kawasannya adalah sebagai pusat perdagangan dan jasa. Oleh karena itu, pada koridor-koridor tersebut banyak ditemui kegiatan pertokoan dan *mixed-use*. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui tingkat *walkability* kawasan koridor komersial di Perkotaan Jember berdasarkan analisis *walkability index*.

METODE PENELITIAN

Walkability memiliki banyak sekali pemahaman, namun pada dasarnya istilah ini membahas mengenai keselamatan, keamanan, ekonomi, serta kenyamanan dari perjalanan yang dilakukan melalui moda berjalan kaki (Krambeck, 2006). Ada pula yang mendeskripsikannya sebagai suatu konsep yang mengukur tingkat keramahan suatu kawasan terhadap pejalan kaki (Rafiemanzelat et al., 2017). Dalam pengukuran *walkability* suatu kawasan, acuan yang secara global dapat digunakan adalah *Global Walkability Index* (GWI). Indek ini merupakan hasil penelitian secara kualitatif yang dikembangkan oleh Krambeck (2006) untuk *World Bank*. Tujuan penelitian tersebut adalah untuk membuat alat evaluasi kondisi lingkungan pejalan kaki kota-kota di seluruh dunia yang bersifat universal. Penelitian oleh Krambeck (2006) tersebut kemudian dimodifikasi sedikit oleh Leather et al. (2011) untuk menyesuaikannya terhadap kota-kota di Asia. Variabel

walkability yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan variabel dalam penelitian oleh Krambeck (2006) dan Leather et al. (2011) sebagai acuan.

Tabel 1. Hasil Modifikasi Variabel *Global Walkability Index*

Variabel	Deskripsi
Ketersediaan jalur pejalan kaki	Variabel ini melihat kebutuhan, ketersediaan, serta kondisi dari jalur pejalan kaki.
Ketersediaan penyeberangan	Variabel ini melihat ketersediaan serta jarak antar fasilitas penyeberangan. Dari sini dapat dilihat kebiasaan pejalan kaki untuk menyeberang di luar jalur penyeberangan pada saat tidak terdapat jalur penyeberangan atau jarak antar fasilitas penyeberangan terlalu jauh.
Ketersediaan Amenitas /fasilitas pelengkap	Variabel ini melihat ketersediaan fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki seperti bangku-bangku, lampu penerang, toilet umum, dan pepohonan. Ketersediaan fasilitas-fasilitas pelengkap tersebut dapat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan dari lingkungan pejalan kaki.
Infrastruktur bagi difabel	Variabel ini melihat ketersediaan, penempatan, serta pemeliharaan infrastruktur bagi kelompok difabel.
Hambatan	Variabel ini melihat adanya hambatan permanen dan sementara pada jalur pejalan kaki yang berpotensi untuk mempengaruhi lebar efektif jalur pejalan kaki dan dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.
Konflik jalur pejalan kaki terhadap moda transportasi	Variabel ini melihat besar tingkatan konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya di jalan.
Keamanan dari kejahatan	Variabel ini melihat tingkat keamanan lingkungan jalur pejalan kaki dari kejahatan.
Tingkat keamanan penyeberangan	Variabel ini melihat tingkat paparan pejalan kaki terhadap moda transportasi lainnya pada saat menyeberang, waktu yang dihabiskan untuk menunggu dan menyeberang jalan, serta kecukupan waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyeberangi simpang bersinyal.
Perilaku pengendara moda transportasi lainnya	Variabel ini melihat perilaku pengendara terhadap pejalan kaki. Variabel ini mungkin saja dapat memberikan indikasi terhadap keadaan lingkungan pejalan kaki yang ada pada suatu daerah.

Sumber: Leather et al. (2011)

Penelitian ini dilakukan secara kualitatif dan dijelaskan secara deskriptif dengan bantuan visualisasi gambar dan tabulasi. Data yang digunakan pada penelitian ini berupa hasil skoring kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor komersial di Perkotaan Jember menggunakan acuan skoring milik Krambeck dalam Christiana (2017). Data tersebut didapatkan dari melakukan survei langsung ke lokasi penelitian dengan menggunakan teknik observasi dan dokumentasi.

Data yang didapatkan tersebut kemudian diolah menggunakan analisis *walkability index*. Analisis *walkability index* dilakukan menggunakan dua rumus, yaitu rumus nilai setiap variabel *walkability* dan rumus *walkability score*. Dikarenakan lokasi penelitian dibagi menjadi tiga segmen, maka untuk rumus nilai setiap variabel *walkability* dijumlahkan dan dibagi tiga (Christiana, 2017). Rumus nilai setiap variabel *walkability*, yaitu:

$$V_n = \frac{((Bobot V_n \times Score V_n \text{ Segmen 1}) + \dots + (Bobot V_n \times Score V_n \text{ Segmen 3}))}{3} \quad (1)$$

Dimana:

- V_n = Variabel *walkability* ke-n
 Bobot V_n = Bobot dari variabel *walkability* ke-n
 Score V_n = Skor dari variabel *walkability* ke-n

Sedangkan rumus dari *walkability score*, yaitu:

$$\sum V = \frac{(V_1 \times Bobot V_1) + (V_2 \times Bobot V_2) + \dots + (V_9 \times Bobot V_9)}{(Bobot V_1 + Bobot V_2 + Bobot V_3 \dots + Bobot V_9)} \quad (2)$$

Dimana:

$\sum V$ = *Walkability Score*

Dapat dilihat dari kedua rumus tersebut bahwa setiap variabel *walkability* memiliki bobotnya masing-masing. Berikut merupakan bobot setiap variabel menurut Leather et al. dalam Christiana (2017).

Tabel 2. Bobot variabel *walkability*

No	Variabel	Bobot
1	Ketersediaan jalur pejalan kaki	15
2	Ketersediaan penyeberangan	25
3	Ketersediaan Amenitas/fasilitas pelengkap	10
4	Infrastruktur bagi difabel	10
5	Hambatan	5
6	Konflik jalur pejalan kaki terhadap moda transportasi	10
7	Keamanan dari kejahatan	10
8	Tingkat keamanan penyeberangan	10
9	Perilaku pengendara moda transportasi lainnya	5

Sumber: Leather et al. dalam Christiana (2017)

Dalam melakukan analisis terhadap *walkability* sebuah kawasan, termasuk penelitian ini, akan diperlukan sebuah acuan yang dapat menggambarkan seberapa nyamannya kawasan tersebut jika dilewati melalui moda transportasi berjalan kaki. Berikut merupakan acuan dari penilaian *walkability* suatu kawasan secara kualitatif dengan skala 0-100 berdasarkan penelitian Krambeck dalam Christiana (2017).

Tabel 3. Standar penilaian tingkat *walkability*

Tingkat <i>walkability</i>	Keterangan
90-100	Dalam melakukan kegiatan harian tidak membutuhkan mobil
70-89	Sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki
50-69	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki
25-49	Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki
0-24	Hampir semua kegiatan memerlukan mobil

Sumber: Krambeck dalam Christiana (2017)

Selain dari Tabel 2, pada penelitian ini juga digunakan acuan kategori tingkat *walkability* milik Horacek et al. dalam Setianto dan Joewono (2018) untuk mengetahui taraf baik atau

buruknya tingkat *walkability* yang didapatkan dari hasil analisis. Acuan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Kategori tingkat *walkability*

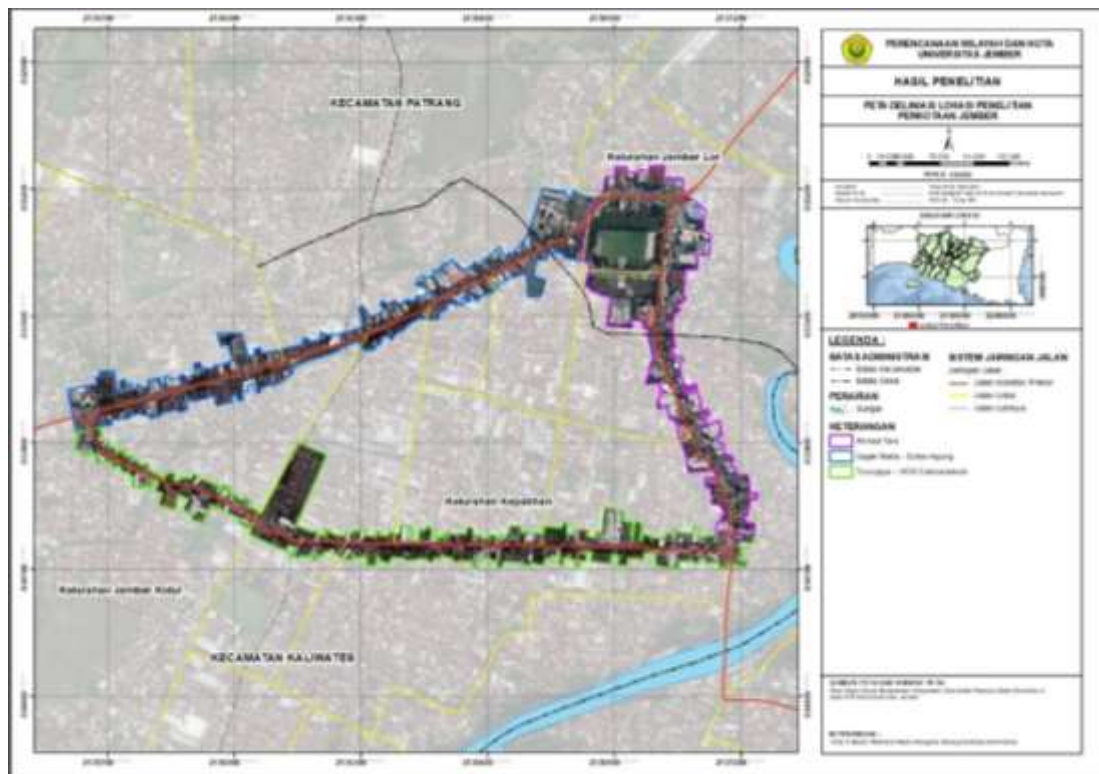
Kategori	Deskripsi	Nilai <i>walkability</i>
A	Sangat Baik	≥ 85
B	Baik	70 - <85
C	Cukup	55 - <70
F	Sangat Buruk	<55

Sumber: Horacek et al. dalam Setianto dan Joewono (2018)

PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan Segitiga Emas Jember yang terletak di kawasan Perkotaan Jember. Lokasi ini meliputi koridor 1 Jalan Gajah Mada – Jalan Sultan Agung, koridor 2 Jalan Ahmad Yani, dan koridor 3 Jalan Trunojoyo – Jalan HOS Cokroaminoto.



Gambar 1. Peta deliniasi lokasi penelitian

1. Kondisi Eksisting Koridor 1 Jalan Gajah Mada – Jalan Sultan Agung

Berdasarkan hasil survei, di sepanjang koridor ini telah tersedia jalur pejalan kaki yang trotoarnya memiliki lebar efektif 1-2,5 m dengan perkerasan ubin dan bata. Pada koridor ini juga terdapat fasilitas penyeberangan seperti JPO dan *pelican crossing* dan fasilitas penerangan berupa LPJU. Koridor ini juga dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas lainnya seperti halte, *bollard*, dan *signage* berupa rambu-rambu dan papan reklame. Di sepanjang koridor ini juga dapat ditemui vegetasi peneduh berupa pohon kiara payung dan angkana serta vegetasi penghias berupa tanaman pucuk merah. Namun, terdapat beberapa permasalahan yang dapat ditemui pada jalur pejalan kaki koridor ini seperti terdapatnya kerusakan di beberapa bagian badan trotoar, belum terdapatnya fasilitas penyanggah disabilitas dan fasilitas pelengkap seperti tempat sampah. Selain itu, pada beberapa bagian koridor ini juga dapat ditemui pemanfaatan badan trotoar yang tidak sesuai seperti untuk tempat berjualan PKL.



Gambar 2. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Jalan Gajah Mada – Sultan Agung

2. Kondisi Eksisting Koridor 2 Jalan Ahmad Yani

Di sepanjang koridor Jalan Ahmad Yani telah disediakan jalur pejalan kaki dengan lebar efektif trotoarnya selebar 2-6 m dengan perkerasan ubin. Jalur pejalan kaki koridor ini juga dilengkapi dengan fasilitas seperti *bollard*, *signage* dan halte, serta peneduh berupa pohon-pohon tanjung dan trembesi. Selain dari fasilitas-fasilitas tersebut, pada koridor ini juga dapat ditemui fasilitas penyeberangan berupa *pelican crossing* dan penerangan berupa LPJU. Hampir sama dengan koridor Jalan Gajah Mada – Jalan Sultan Agung, pada jalur pejalan kaki koridor ini terdapat beberapa bagian trotoarnya yang berada di kondisi yang kurang terawat, masih belum dilengkapi dengan fasilitas penyanggah disabilitas dan tempat sampah, serta digunakan untuk aktivitas yang tidak sesuai seperti tempat PKL dan tempat parkir kendaraan bermotor.



Gambar 3. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Jalan Ahmad Yani

3. Kondisi Eksisting Koridor 3 Jalan Trunojoyo – Jalan HOS Cokroaminoto
Koridor ini memiliki jalur pejalan kaki dengan lebar trotoar selebar 2 m dengan perkerasan ubin dan bata dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan seperti *pelican crossing*. Fasilitas-fasilitas seperti halte, *bollard*, dan *signage* berupa rambu-rambu serta penerangan berupa LPJU juga dapat ditemukan di sepanjang jalur pejalan kaki koridor ini. Pada koridor ini juga disediakan vegetasi peneduh berupa pohon tanjung dan angkana. Namun, beberapa dari vegetasi tersebut kurang sesuai penempatannya sehingga menyebabkan terjadinya kerusakan pada badan trotoar. Selain itu, permasalahan lain yang dapat ditemukan pada koridor ini juga sama dengan koridor-koridor sebelumnya, yaitu penggunaan badan trotoar untuk berjualan dan tempat parkir, serta belum tersedianya fasilitas seperti tempat sampah.



Gambar 4. Fasilitas eksisting jalur pejalan kaki koridor Jalan Trunojoyo – Jalan HOS Cokroaminoto

Skoring Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Lokasi Penelitian

Seperti yang telah dijelaskan pada bab metode penelitian, pada penelitian ini dilakukanlah skoring terhadap kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor komersial di Perkotaan Jember. Skoring tersebut dilakukan dengan menilai setiap variabel *walkability* kondisi eksisting jalur pejalan kaki lokasi penelitian menggunakan acuan skoring milik Krambeck dalam Christiana (2017). Oleh karena itu, berdasarkan dari kondisi eksisting yang telah diamati pada saat survey lapangan, didapatkan hasil skoring kondisi eksisting jalur pejalan kaki lokasi penelitian sebagai berikut.

Tabel 5. Tabel Skoring Variabel *Walkability* Lokasi Penelitian

Variabel	Skor Koridor		
	1	2	3
Ketersediaan jalur pejalan kaki	3	3	2
Ketersediaan penyeberangan	4	4	4
Ketersediaan Amenitas/fasilitas pelengkap	3	4	3
Infrastruktur bagi difabel	1	1	1
Hambatan	3	3	3
Konflik jalur pejalan kaki terhadap moda transportasi	3	2	2
Keamanan dari kejahatan	3	3	3
Tingkat keamanan penyeberangan	4	2	2
Perilaku pengemudi moda transportasi lainnya	3	3	1

Hasil Analisis *Walkability* Index

Dari skoring yang telah dilakukan terhadap kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor komersial Perkotaan Jember, maka dengan menggunakan rumus perhitungan nilai setiap variabel dan *walkability score* didapatkan hasil perhitungan sebagai berikut.

Tabel 6. Tabel *walkability index* koridor komersial perkotaan Jember

Variabel	Bobot	Skor Koridor			Nilai Variabel
		1	2	3	
Ketersediaan jalur pejalan kaki	15	3	3	2	40
Ketersediaan penyeberangan	25	4	4	4	100
Ketersediaan Amenitas/fasilitas pelengkap	10	3	4	3	33,33
Infrastruktur bagi difabel	10	1	1	1	10
Hambatan	5	3	3	3	15
Konflik jalur pejalan kaki terhadap moda transportasi	10	3	2	2	23,33
Keamanan dari kejahatan	10	3	3	3	30
Tingkat keamanan penyeberangan	10	4	2	2	26,67
Perilaku pengemudi moda transportasi lainnya	5	3	3	1	11,67
<i>Walkability Score</i>					44,6665

Dapat dilihat dari Tabel 6 di atas bahwa koridor komersial Perkotaan Jember nilai *walkability score* sebesar 44,6665. Berdasarkan acuan skala penilaian *walkability* yang dikemukakan Krambeck dalam Christiana (2017), *walkability score* ini termasuk di skala 25-49, dengan keterangan ‘Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki’. Dan menurut klasifikasi kategori *walkability* Horacek et al. dalam Setianto dan Joewono (2018), nilai *walkability* koridor komersial Perkotaan Jember <55 sehingga masuk ke dalam kategori ‘F’, yang memiliki keterangan ‘sangat buruk’. Artinya bahwa koridor komersial Perkotaan Jember memiliki tingkat *walkability* atau keramahan terhadap pejalan kaki yang sangat buruk sehingga sebagian besar kegiatan dan fasilitas yang terdapat pada koridor-koridor tersebut, masyarakat lebih memilih untuk menjangkanya dengan menggunakan moda transportasi lainnya daripada berjalan. Hasil ini menandakan bahwa jalur pejalan kaki koridor komersial Perkotaan Jember sangatlah memerlukan pengembangan untuk meningkatkannya terhadap pejalan kaki dan hal ini merupakan salah satu tantangan yang perlu ditangani oleh pemerintah Jember.

Diskusi

Berjalan kaki merupakan suatu cara yang dilakukan untuk bergerak dan mencapai tujuan, baik di dalam maupun di luar ruangan, oleh sebagian besar manusia dari hampir segala usia (Lindelöw, 2016). Berjalan kaki, selain merupakan aktivitas fisik yang paling umum dan murah, juga dianggap sebagai moda transportasi yang paling kuno atau primitif (Loukaitou-Sideris, 2020; Shaaban, 2019). Jalur pejalan kaki adalah sebuah ruang yang digunakan untuk sirkulasi serta pemanfaatan pejalan kaki, dan terdiri dari elemen-elemen yang melebihi sekedar paving trotoar yang membentang sepanjang jalan raya (dos Santos et al., 2019). Kualitas dari sebuah jalur pejalan kaki merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi keputusan seseorang untuk berjalan kaki. Meskipun pada suatu kawasan telah disediakan jalur pejalan kaki, terkadang masyarakat lebih memilih untuk berjalan di tempat lainnya, menggunakan moda transportasi lain untuk memenuhi kebutuhannya, atau bahkan menghindari penggunaan jalur pejalan kaki secara sepenuhnya. Hal tersebut dikarenakan kualitas dari jalur pejalan kaki yang disediakan kurang memuaskan (Corazza et al., 2016; Wicramasinghe dan Dissanayake, 2017). Dapat dikatakan dari pernyataan tersebut bahwa *walkability* merupakan salah satu poin penting yang perlu dipertimbangkan pada saat merencanakan jalur pejalan kaki suatu kawasan.

Salah satu penelitian terdahulu mengenai *walkability* yang menjadi rujukan penelitian ini adalah penelitian oleh Christiana (2017) yang mengangkat pembahasan mengenai tingkat *walkability* dan tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki di koridor Dukuh Atas, Jakarta sehingga dapat dirumuskan arah pengembangan jalur pejalan kaki yang sesuai. Pada penelitian tersebut ditemukan bahwa *walkability score* koridor Dukuh Atas, Jakarta juga berada di skala 25-49, sama seperti pada penelitian ini. Bisa dikatakan bahwa kondisi keramahan koridor komersial Perkotaan Jember saat ini hampir sama dengan kondisi koridor Dukuh Atas, Jakarta di tahun dilakukannya penelitian rujukan tersebut.

Pembahasan mengenai *walkability* adalah topik yang universal. Selain dari mobilitas dan transportasi, *walkability* juga telah dikaitkan dengan segala macam aspek kehidupan manusia, mulai dari kesehatan sampai dengan *real estate*. Beberapa contohnya seperti penelitian Gilderbloom et al. (2015) yang membahas mengenai dampak *walkability* terhadap nilai perumahan, penyitaan, dan kejahatan; atau penelitian Howell et al. (2019) yang mengevaluasi hubungan antara *walkability* lingkungan penduduk dengan risiko penyakit kardiovaskular yang diprediksikan terjadi dalam 10 tahun kedepannya terhadap penduduk.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil analisis yang telah dilakukan di atas, dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki koridor komersial di Perkotaan Jember memiliki tingkat *walkability* yang kurang ramah terhadap pejalan kakinya sehingga menyebabkan fasilitas atau kegiatan yang terdapat pada koridor-koridor tersebut lebih dijangkau menggunakan moda transportasi lainnya daripada berjalan. Dan hal tersebut menandakan bahwa perlu adanya upaya peningkatan keramahan jalur pejalan kaki di koridor komersial Perkotaan Jember.

DAFTAR PUSTAKA

- Bahfein, S. 2020. *Cikini, Pasar Baru, dan Kemang, Daerah Percontohan Trotoar Jakarta*. Kompas.Com. <https://properti.kompas.com/read/2020/11/07/144612421/cikini-pasar-baru-dan-kemang-daerah-percontohan-trotoar-jakarta>
- Christiana, N. E. 2017. *Pengembangan Jalur Pejalan Kaki dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna* [Undergraduate Thesis]. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Corazza, M. V., di Mascio, P. dan Moretti, L. 2016. Managing Sidewalk Pavement Maintenance: A Case Study to Increase Pedestrian Safety. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 3(3), 203–214. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2016.04.001>
- dos Santos, P. M., Caccia, L. S., Samios, A. A. B. dan Ferreira, L. Z. 2019. *THE 8 PRINCIPLES OF SIDEWALKS Building more active cities* (2nd ed.). WRI Brasil. wrirosscities.org
- Gilderbloom, J. I., Riggs, W. W. dan Meares, W. L. 2015. Does Walkability Matter? An Examination of Walkability's Impact on Housing Values, Foreclosures and Crime. *Cities*, 42(PA), 13–24. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.08.001>
- Howell, N. A., Tu, J. v., Moineddin, R., Chu, A. dan Booth, G. L. 2019. Association Between Neighborhood Walkability and Predicted 10-Year Cardiovascular Disease Risk: The CANHEART (Cardiovascular Health in Ambulatory Care Research Team) Cohort. *Journal of the American Heart Association*, 8(21). <https://doi.org/10.1161/JAHA.119.013146>
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2009. Lampiran Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 631/KPTS/M/2009 Tahun 2009 Penetapan Ruas-Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional, (2009).
- Krambeck, H. V. (2006). *The Global Walkability Index*.
- Leather, J., Fabian, H., Gota, S. dan Mejia, A. 2011. *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues ADB Sustainable Development Working Paper Series*. 17, 1–69. www.adb.org/poverty
- Lindelöw, D. 2016. *Walking as a Transport Mode: Examining the Role of Preconditions, Planning Aspects and Personal Traits for the Urban Pedestrian* [Doctoral Dissertation]. Lund University.
- Loukaitou-Sideris, A. 2020. Special issue on walking. *Transport Reviews*, 40(2), 131–134. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1712044>
- Pemerintah Daerah Kabupaten Jember 2015. Perda Kabupaten Jember No. 1 Tahun 2015 tentang RTRW Kabupaten Jember Tahun 2015-2035, Perda 1 (2015).
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M. I., & Kamali, A. J. 2017. City Sustainability: The Influence of Walkability on Built Environments. *Transportation Research Procedia*, 24, 97–104. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.074>
- Raharjo, E. 2016. *Asyik! Jalur Pedestrian di Malioboro Kini Makin Lebar*. DetikNews.Com. <https://news.detik.com/berita/d-3377431/asyik-jalur-pedestrian-di-malioboro-kini-makin-lebar>
- Setianto, S. Dan Joewono, T. B. 2018. Penilaian Kualitas Fasilitas Pejalan Kaki (Walkability Assessment). *Jurnal Jalan-Jembatan*, 35(1), 51–64.
- Shaaban, K. 2019. Assessing Sidewalk and Corridor Walkability in Developing Countries. *Sustainability (Switzerland)*, 11(14). <https://doi.org/10.3390/su11143865>

- Tom. 2018. *Retail and the Livable City, Part 2 - Livable City*. Livable City Non-Profit. <https://www.livablecity.org/retail-livable-city-part-2/>
- Wicramasinghe, V. dan Dissanayake, S. 2017. Evaluation of Pedestrians' Sidewalk Behavior in Developing Countries. *Transportation Research Procedia*, 25, 4068–4078. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.327>