

## STUDI TINGKAT KEPUASAN TERHADAP FASILITAS PEJALAN KAKI DI LOW EMISSION ZONE KOTA TUA

Winston Wiyono<sup>1)</sup>, Regina Suryadjaja<sup>2)\*</sup>, Liong Ju Tjung<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, winstonwiyono2@gmail.com

<sup>2)\*</sup> Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, reginas@ft.untar.ac.id

<sup>3)\*</sup> Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, jt.liong@pps.untar.ac.id

\*Penulis Korespondensi: [reginas@ft.untar.ac.id](mailto:reginas@ft.untar.ac.id)

Masuk: 11-12-2023, revisi: 25-03-2024, diterima untuk diterbitkan: 26-04-2024

### Abstrak

Kota Tua Jakarta merupakan kawasan cagar budaya yang memiliki sejarah yang panjang dengan melewati beberapa kali revitalisasi dan sudah menjadi tujuan destinasi bagi wisatawan lokal maupun wisatawan luar negeri. Terdapat banyak kota-kota di dunia yang telah menggabungkan kemampuan berjalan kaki dengan tujuan wisata yang memprioritaskan pejalan Kaki. Tingkat kemampuan berjalan kaki yang baik dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki yang menggunakan fasilitas pejalan kaki. Meskipun demikian, tidak terdapat banyak penelitian yang dilakukan mengenai tingkat kepuasan pejalan kaki yang membahas indikator yang berhubungan dengan berjalan kaki di Zona Rendah Emisi Kota Tua, yang merupakan kawasan cagar budaya. Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan pengunjung yang berjalan kaki di Zona Rendah Emisi Kota Tua dengan pertanyaan kuesioner yang menggunakan Skala Likert pada bagian perspektif responden yang menggunakan indikator yang berhubungan dengan fasilitas pejalan kaki mulai dari aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan. Data dari penelitian ini dikumpulkan melalui observasi, instansi pemerintah, dan 90 kuesioner yang telah dibagikan kepada pengunjung yang sudah mengalami berjalan kaki di area studi yaitu Zona Rendah Emisi Kota Tua. Setelah dilakukan analisis, hasil menunjukkan bahwa pengunjung atau pejalan kaki di Zona Rendah Emisi Kota Tua secara keseluruhan sudah merasa puas terhadap fasilitas pejalan kaki di Zona Rendah Emisi Kota Tua akan tetapi terdapat beberapa variabel yang perlu ditingkatkan agar pengunjung dapat merasa lebih puas lagi kedepannya.

**Kata kunci:** kepuasan; Kota Tua; pejalan kaki; zona rendah emisi

### Abstract

*Jakarta Old Town is a cultural heritage area that has a long history with several revitalizations and has become a destination for local and foreign tourists. There are many cities around the world that have combined walkability with tourist destinations that prioritize pedestrians, a good level of walkability can increase comfort and safety for pedestrians using pedestrian facilities. However, there has been little research done in terms of the pedestrian expectations and satisfaction that addresses walking-related indicators in the low-emission zone of Old Town, a cultural heritage area. The main objective of this study is to identify the expectations and satisfaction levels of visitors walking in the Old Town Low Emission Zone with questionnaire questions using the Likert scale method in the respondent's perspective section using indicators related to pedestrian facilities ranging from accessibility, connectivity, continuity, safety, facilities, social benefits, economic benefits, and environmental benefits. Data from this research was collected through observation, government agencies, and 90 questionnaires that have been distributed to visitors who have experienced walking in the study area, namely the Old Town Low Emission Zone. After the analysis, the results show that visitors or pedestrians in the Old Town Low Emission Zone are overall satisfied with the pedestrian facilities in the Old Town Low Emission Zone but there are several variables that need to be improved so that visitors can feel even more satisfied in the future.*

**Keywords:** low emission zone; old town; pedestrian; satisfaction

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Kota Tua pada awalnya dikenal sebagai Kota Batavia yang terdapat bangunan-bangunan peninggalan zaman penjajahan Belanda. Selain itu Kota Tua juga menjadi daerah wisata, di antaranya terdapat bangunan perkantoran di sekitarnya. Bangunan yang terdapat di Kota Tua ini ada yang baru dan beberapa yang sudah lama berdiri. Kota Tua merupakan salah satu tempat wisata yang ramai oleh pengunjung dan merupakan tempat bersejarah di Jakarta.

Pada awalnya, revitalisasi kota tua mulai saat di masa kolonial yang jatuh di tahun 1905 pada peristiwa pembentukan dewan Kota Praja Batavia untuk perencanaan revitalisasi pertama Kota Batavia dengan memiliki tujuan yaitu untuk menghidupkan kembali Kota Batavia yang sudah ditinggalkan (UPK Kota Tua, 2022). Revitalisasi di Kota Tua bukan hanya sebatas menjaga bangunan cagar budaya, melainkan juga memperhatikan lingkungan di sekitarnya seperti transportasi, jalanan, dan fasilitas pejalan kaki yang dapat menunjang pejalan kaki.

Pada tahun 2021-2022 dilakukan revitalisasi pada Kota Tua, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan mengatakan bahwa revitalisasi ini merupakan kolaborasi dari Pemprov DKI Jakarta, BUMN dan pihak swasta. Revitalisasi Kota Tua ini menerapkan *Low Emission Zone* yang memiliki tujuan untuk mengurangi polusi udara dengan membatasi kendaraan bermotor yang masuk area *Low Emission Zone* dan juga memprioritaskan pejalan kaki dengan meningkatkan fasilitas pejalan kaki. Penerapan konsep zona emisi rendah atau LEZ pada Kota Tua sudah dimulai pada 8 Februari 2021 dan revitalisasi Kota Tua ini direncanakan akan selesai pada bulan Juli 2022, tetapi terdapat hambatan sehingga adanya keterlambatan selama kurang lebih 1 bulan.

Sehubungan dengan Kota Tua sudah mengimplementasikan LEZ dan sudah revitalisasi yang mendukung untuk memprioritaskan pengunjung yang berjalan kaki dengan peningkatan kualitas fasilitas pejalan kaki seperti trotoar maka diperlukan penilaian lebih lanjut dari pengunjung yang sudah merasakan berjalan kaki di area LEZ Kota Tua dengan tujuan untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan pejalan kaki di area LEZ Kota Tua dengan beberapa indikator yang digunakan yaitu aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan.

### Pertanyaan Penelitian

Dalam pertanyaan penelitian terdapat 2 pertanyaan yaitu bagaimana persepsi pengunjung mengenai aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, ekonomi, dan manfaat lingkungan bagi pejalan kaki di Kota Tua (Area LEZ)? Dan apakah pengunjung sudah merasa puas dengan fasilitas pejalan kaki di Kota Tua (Area LEZ)?

### Rumusan Permasalahan

Dengan selesainya revitalisasi yang menerapkan konsep *Low Emission Zone*, terdapat beberapa hal yang ingin diketahui tentang persepsi pengunjung yang berjalan kaki mengenai apa yang dirasakan saat menggunakan fasilitas pejalan kaki. Apakah hasil setelah dari revitalisasi tersebut memberi *output* yang baik dari segi fasilitas pejalan kaki untuk para pengunjung khususnya pejalan kaki. Dengan pertimbangan tersebut perlu adanya studi lebih lanjut untuk mengetahui hal-hal mengenai fasilitas pejalan kaki apakah sudah sesuai dengan kepuasan pengunjung dengan indikator yang dipakai yang berhubungan dengan pejalan kaki saat berjalan kaki di area LEZ Kota Tua.

## Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengidentifikasi persepsi pengunjung dari hal tingkat kepuasan mengenai aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan bagi pejalan kaki di Kota Tua (Area LEZ) dan teridentifikasinya tingkat kepuasan pejalan kaki yang nantinya bisa memberi *output* sesuai dengan hasil dari jawaban responden pada kuesioner mengenai indikator apa yang perlu dipertahankan atau ditingkatkan. Selain itu, dari hasil penelitian ini dapat menjadi evaluasi penerapan LEZ ke depannya yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi Unit Pengelolaan Kota Tua.

## 2. KAJIAN LITERATUR

Berdasarkan Norsidah Ujang (2014), kenyamanan bagi pejalan kaki merupakan reaksi emosional yang positif terhadap lingkungan sekitarnya dengan situasi yang berbeda yaitu reaksi psikologis, fisik, sosial, dan fisiologis. Kenyamanan juga merupakan perbandingan antara kondisi saat ini dengan memakai indikator tertentu untuk mengukur, yang berarti bahwa ekspektasi dan pengalaman sebelumnya memengaruhi evaluasi kenyamanan. Perasaan dan tingkat kenyamanan tergantung pada lingkungan, situasi dan individu.

Aksesibilitas bagi pejalan kaki berarti memberikan kemudahan dalam mengakses jaringan transportasi umum dan jaringan pejalan kaki. Hal ini berperan dalam mempengaruhi tingkat kenyamanan saat berjalan kaki (Zakaria & Ujang, 2014). Salah satu contoh kemudahan dalam menjangkau di sini adalah seperti terdapat beberapa pilihan transportasi umum yang melewati area tertentu. Selain itu, jarak tempuh berjalan kaki dari stasiun ke tempat tujuan juga perlu dipertimbangkan. Burke dan Brown (2007) mengatakan bahwa jarak dari transportasi umum ke tujuan antara 0 hingga 400 meter merupakan jarak yang nyaman. Lalu 400 hingga 1000 meter dianggap kurang nyaman sedangkan jarak di atas 1000 meter dianggap lebih tidak nyaman.

### Konektivitas

Indikator konektivitas dalam pejalan kaki merupakan suatu pengukuran untuk keberlangsungan trotoar dan jarak tempuh bagi pejalan kaki dari tujuan perjalanan dari awal hingga tujuan akhir. Konektivitas juga merupakan indikator untuk mengukur seberapa mudah dapat diakses dengan berjalan kaki (Randall & Baetz, 2001). Gil Tal dan Susan Handy (2012), mengatakan bahwa konektivitas bisa diketahui dari jumlah jalanan yang terdapat di suatu kawasan dan juga saling terkoneksi dalam jaringan jalanan. Dalam studi kasus Kota Tua yang dikeluarkan oleh ITDP, konektivitas jalan bisa dipengaruhi oleh letak rel kereta, jalan tol, dan sungai. Lalu, dengan melakukan penambahan seperti jalan, jembatan, dan *flyover* juga dapat meningkatkan konektivitas.

Aspek kontinuitas juga dapat memberikan nilai aspek fisik kepada suatu tempat dalam arti disini adalah bangunan. Kontinuitas dalam pejalan kaki mengartikan bahwa rute yang dilalui oleh pejalan kaki dapat dilalui secara terus menerus dalam arti tidak ada *cul de sac* atau jalan buntu. Kontinuitas juga dapat mengacu pada jalanan yang dapat menghubungkan tempat awal hingga ke tempat akhir dan juga sebaliknya (Tanan, 2011). Dalam studi kasus yang dilakukan oleh Nurlisa Ginting dan Julaihi Wahid mengatakan bahwa kontinuitas pada trotoar yang terdapat di depan bangunan cagar budaya dapat meningkatkan nilai yang dimiliki oleh bangunan tersebut.

Menurut Sharaf AlKheder dan Fahad AlRukaibi (2019), keamanan orang yang berjalan kaki merupakan prioritas utama saat merancang sebuah jalan dikarenakan pejalan kaki merupakan salah satu aktivitas bergerak yang rentan saat di jalanan karena terdapat transportasi seperti

kendaraan bermotor yang lalu lalang. Maka dari itu keamanan merupakan indikator pejalan kaki yang penting dan keselamatan menjadi yang utama.

Keamanan mengartikan memastikan jalanan aman, bersih, dan ramah untuk pejalan kaki, dan juga memiliki kualitas udara yang baik. Untuk memastikan keamanan dalam fasilitas pejalan kaki seperti trotoar perlunya bangunan komersial yang memiliki fasad transparan sebesar 30%, terdapat penerangan jalan untuk membantu pejalan kaki untuk berjalan saat malam hari, dan juga menghilangkan sesuatu yang dapat menghalang pejalan kaki saat berjalan. Lalu, terdapat bangunan komersial juga penting untuk mendorong orang ataupun pengunjung untuk berjalan kaki melalui peningkatan aktivitas dan keselamatan di jalan (Leather, 2011).

Indikator berikutnya adalah fasilitas pejalan kaki. Dalam survei yang dilakukan oleh Liv Ostedal (2015), mengatakan bahwa fasilitas seperti tempat duduk dan toilet umum dapat mendukung kenyamanan pejalan kaki, fasilitas seperti tempat duduk dapat membantu beberapa pejalan kaki yang sudah melakukan aktivitas berjalan yang jauh dan membutuhkan istirahat. Selanjutnya, rambu-rambu jalan atau informasi tentang jalan juga penting terutama untuk pejalan kaki yang baru kali mengunjungi tempat dan membutuhkan informasi yang dapat mendukung perjalanan (Ostedal, 2015).

Menciptakan fasilitas pejalan kaki yang baik dapat membuat aktivitas berjalan kaki lebih menyenangkan, memiliki ruang untuk berjalan dapat mendukung lebih banyak orang untuk berjalan kaki. Terdapat beberapa elemen yang dapat mendukung fasilitas pejalan kaki dan menciptakan kenyamanan adalah peneduh seperti kanopi, atap bangunan dan pepohonan. Selanjutnya adalah vegetasi berupa penambahan pohon, tanaman, dan jalur hijau yang dapat menciptakan suasana yang menyenangkan dan juga bisa berfungsi sebagai peneduh. Muka bangunan yang memiliki transparansi minimal 20% berupa *transparent wall* atau jendela yang dapat dilihat orang yang berjalan kaki, memiliki blok-blok bangunan yang dapat perpindahan ruas dari pejalan kaki. Fasilitas seperti penyediaan bangku juga penting dalam memfasilitasi pejalan kaki untuk beristirahat dan terakhir adalah memiliki tempat sampah untuk mendorong kebersihan trotoar dan dapat menciptakan unsur kenyamanan (ITDP, 2019).

### **Manfaat Fasilitas Pejalan Kaki**

Dalam konteks pejalan kaki, manfaat sosial dalam arti bahwa fasilitas pejalan kaki dapat menciptakan interaksi sosial antar pejalan kaki. Dengan memiliki fasilitas pejalan kaki yang baik dan meningkatkan aktivitas yang terdapat di jalan tersebut dapat meningkatkan interaksi sosial. Selain itu, interaksi sosial bisa terbentuk jika dalam area tersebut terdapat aktivitas yang menarik seperti menciptakan tema budaya dan hiburan (Hussein, 2018).

### **MANFAAT**

Di sini manfaat lingkungan di sini diartikan sebagai memiliki lingkungan yang baik bisa dilakukan dengan meminimalisir penggunaan kendaraan bermotor yang bisa menciptakan tingkat kebisingan dan polusi udara. Maka di sini manfaat lingkungan perlu memiliki tingkat kebisingan yang rendah dan polusi udara yang baik. Selain itu, menciptakan lingkungan dengan memiliki tanaman, pohon, dan jalur hijau dapat meningkatkan manfaat lingkungan yang lebih baik untuk pejalan kaki (Hussein, 2018). Manfaat lingkungan dalam minat untuk berjalan kaki akan berhubungan dengan kesehatan seperti polusi udara, kemacetan lalu lintas, dan aspek kesehatan yang memiliki keterlibatan dengan aktivitas fisik. (Kim, 2014).

Manfaat ekonomi bisa terjadi jika ada pengurangan kendaraan bermotor yang nantinya bisa memberi efek kepada ekonomi dalam arti dalam pejalan kaki adalah mengurangi polusi udara dan juga biaya pengobatan yang dikeluarkan dikarenakan tidak memiliki lingkungan yang sehat. Dengan lebih banyak orang berjalan kaki dan membuat ruang pejalan kaki yang baik akan mendatangkan sektor ekonomi seperti restoran ataupun *café*, jalan yang sudah ramah untuk pejalan kaki juga memiliki potensi untuk mendatangkan wisatawan ataupun pengunjung yang lebih banyak dan meningkatkan nilai ekonomi di kawasan tersebut (Hussein, 2018).

Manfaat ekonomi bisa terbentuk jika terdapat ruang gerak untuk pejalan kaki yang bisa mendukung keberlangsungan ekonomi dengan dapat meningkatkan nilai kawasan, mempunyai kesempatan untuk membuka usaha, dan juga menciptakan nilai ekonomi kepada masyarakat dalam arti memiliki tempat-tempat yang mendukung aktivitas para pengunjung (ITDP, 2019).

### Low Emission Zone

*Low emission zone* memiliki definisi sebagai zona pembatasan atau pelarangan kendaraan bermotor dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas udara. Di beberapa kota seperti Eropa juga menggunakan konsep LEZ untuk membatasi emisi dan biasanya terdapat batasan area tertentu untuk dapat mengurangi emisi pada area tersebut. *Low Emission Zone* memiliki kelebihan yang dapat meningkatkan lingkungan seperti peningkatan kualitas udara, aksesibilitas, dan keamanan. Terdapat beberapa upaya untuk meningkatkan kualitas transportasi umum, bersepeda, dan berjalan kaki menjadi lebih aman dan juga mendukung orang-orang untuk menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi. Penerapan *Low Emission Zone* mendukung dalam pembangunan proyek yang sudah ada dan mengimplementasikan infrastruktur pejalan kaki, pesepeda, dan angkutan umum yang lebih berkualitas tinggi dan kendaraan yang sudah terelektifikasi. (Institute for Transportation & Department Policy, 2022)

## 3. METODE

### Metode Pengumpulan Data

Metode untuk pengumpulan data dibagi menjadi 2 yaitu primer dan sekunder. Data primer terdiri dari observasi, kuesioner, pengambilan sampel responden, dan dokumentasi. Lalu, untuk data sekunder didapat dari artikel jurnal, artikel majalah, dan data dari instansi pemerintah yang membantu dalam pembuatan pertanyaan kuesioner profil dan perspektif responden. Observasi dilakukan untuk mengetahui lebih detail kondisi LEZ Kota Tua yang nantinya dapat digunakan untuk membuat pertanyaan pada kuesioner.

Lalu, penyebaran kuesioner memakai *random sampling* dengan jenjang usia mulai dari 16-35 tahun. Jumlah penyebaran kuesioner adalah sebanyak 90 responden yang dibagi menjadi 4x dan dilaksanakan pada tanggal 19/09/2023 di hari kerja sebanyak 10 responden, 24/09/2023 di akhir pekan sebanyak 45 responden, 08/10/2023 di hari kerja sebanyak 20 responden, dan tanggal 10/10/2023 pada hari kerja dengan 15 responden. Hasil dari kuesioner yang sudah diisi oleh pengunjung akan digunakan untuk mengetahui tingkat kepuasan pejalan kaki di LEZ Kota Tua.

### Populasi dan Sampel

Diperlukan mencari populasi dan sampel dengan tujuan untuk dapat mengetahui berapa banyak responden yang diperlukan untuk mengisi kuesioner. Dalam penelitian yang dilakukan pada LEZ Kota Tua populasi merupakan wisatawan yang berkunjung dan berjalan kaki di area LEZ Kota Tua. Sebelum menghitung jumlah sampel dilakukan pilot project sebanyak 30 kuesioner kepada pejalan kaki di area LEZ Kota Tua untuk dasar perhitungan sampel. Berikut merupakan perhitungan untuk mendapatkan jumlah sampel.

$$n = \frac{Z^2 S^2}{E^2}$$

$$n = \frac{1.96^2 \cdot 0.568^2}{0.1^2}$$

$$n = 89 \approx (\text{dibulatkan menjadi } 90)$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

Z = nilai dalam statistik tingkat kepercayaan 95% yang mengartikan 1,96

E = tingkat kesalahan memakai 0.1

S = standar deviasi dari sampel populasi, mengambil 30 sampel dan hasil standar deviasi sampel populasi adalah 0,568.

### Metode Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan teknik metode penelitian analisis kuantitatif, diperlukan mengumpulkan data yang berupa hasil jawaban dari responden saat mengisi kuesioner. Hasil dari kuesioner terdapat dua jenis yaitu profil responden dan perspektif responden, dalam profil responden terdiri dari nama, usia, domisili, pekerjaan, tujuan berkunjung, sudah berapa kali ke Kota Tua, dengan siapa, berapa lama menghabiskan waktu di Kota Tua dan apakah membutuhkan alat bantu untuk berjalan kaki. Selanjutnya, perspektif responden menggunakan metode skala likert yang dimana angka 1 adalah terendah dan angka 5 adalah tertinggi untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan dari pejalan kaki. Alat analisis yang digunakan yaitu *crosstab*, uji validitas dan reabilitas, dan *one sample t-test*.

## 4. DISKUSI DAN HASIL

### Profil Obyek Studi

Implementasi LEZ ini terdapat terbagi menjadi dua bagian yaitu Area Pedestrianisasi yang di mana difokuskan hanya untuk pejalan kaki saja tanpa ada kendaraan bermotor dan juga area LEZ Kota Tua yang merupakan bagian dari Implementasi LEZ. LEZ Kota Tua pada studi ini memiliki besaran area  $\pm 14$  Ha yang batas *Low Emission Zone* ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Adapun batas-batas wilayah objek studi sebagai berikut :

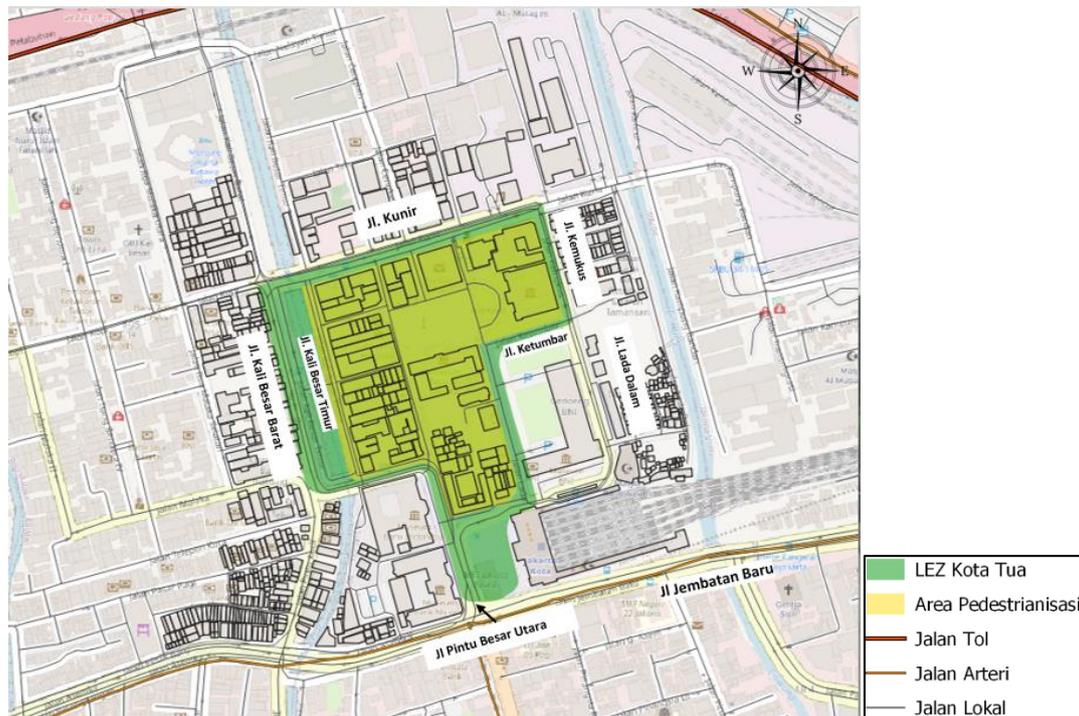
Barat : Jl. Kali Besar Barat

Utara : Jl. Kunir

Selatan : Jl. Kemukus

Timur : Jl. Pintu Besar Barat

Berikut merupakan peta lokasi objek studi *Low Emission Zone/LEZ Kota Tua*.



Gambar 1. Peta Lokasi LEZ Kota Tua  
Sumber: ITDP dan Olahan Penulis, 2023

**Gambaran Umum Profil Responden**

Profil responden merupakan hasil dari pengunjung/pejalan kaki yang sudah mengisi kuesioner dari penulis. Profil responden sendiri akan dianalisis menggunakan metode analisis yang digunakan. Profil responden sendiri terdiri dari jenis kelamin, usia, domisili, pekerjaan, tujuan berkunjung, dengan siapa, berapa lama menghabiskan waktu di Kota Tua, sudah berapa kali ke Kota Tua, dan apakah membutuhkan alat bantu untuk berjalan kaki. Hasil dari profil responden merupakan jawaban yang diisi oleh pengunjung LEZ Kota Tua dari kertas yang sudah disediakan oleh penulis. Di bawah terdapat penjelasan mengenai masing-masing pertanyaan profil responden.

Tabel 1. Profil Responden (Jenis Kelamin)

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
1.	Laki-laki	33	37%
2.	Perempuan	57	63%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Pada tabel di atas yang terdiri 90 responden dari pengunjung memperlihatkan bahwa terdapat 33 laki-laki dan 57 perempuan. Terdapat pembagian persentase antara laki-laki dan perempuan adalah 37% untuk laki-laki dan 63% untuk perempuan.

Tabel 2. Profil Responden (Usia)

No.	Usia	Jumlah	Persentase (%)
1.	16-25	64	71%
2.	26-35	26	29%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Hasil 90 responden dari pengunjung memperlihatkan bahwa terdapat 64 responden yang berusia 16-25 tahun dan 28 responden yang berusia 26-35 tahun. Pada tabel di bawah diatas dapat dilihat bahwa pembagian persentase antara 16-25 tahun dan 26-35 tahun adalah yang berusia 16-25 tahun 71% dan 29% untuk yang berusia 26-35 tahun.

Tabel 3. Profil Responden (Domisili)

No.	Domisili	Jumlah	Persentase (%)
1.	Jakarta Barat	13	14%
2.	Jakarta Pusat	11	12%
3.	Jakarta Utara	18	20%
4.	Jakarta Timur	4	4%
5.	Jakarta Selatan	9	10%
6.	Lainnya (Depok)	4	4%
7.	Lainnya (Bekasi)	4	4%
8.	Lainnya (Bogor)	5	6%
9.	Lainnya (Tangerang)	8	9%
10.	Lainnya (Tangerang Selatan)	5	6%
11.	Lainnya (Bandung)	1	1%
12.	Lainnya (Lampung)	1	1%
13.	Lainnya (Sudimara Selatan)	1	1%
14.	Lainnya	6	7%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Untuk domisili sendiri dari hasil responden terdiri dari Jakarta Barat, Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, Depok, Bekasi, Bogor, Tangerang, Tangerang Selatan, Bandung, Lampung, Sudimara Selatan, dan lainnya. Responden terbanyak berasal dari Jakarta Utara dengan jumlah 18 responden dengan pembagian persentase 20% dan yang terkecil adalah Bandung, Lampung, dan Sudimara Selatan yang dimana masing-masing hanya terdapat 1 responden. Dengan Jakarta Utara memiliki responden terbanyak maka dilanjutkan oleh Jakarta Barat, Jakarta Pusat, Jakarta, Selatan, Tangerang, Tangerang Selatan, Jakarta Timur, Depok, dan Bekasi.

Tabel 4. Profil Responden (Pekerjaan)

No.	Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Pelajar	27	30%
2.	Swasta	15	17%
3.	Wiraswasta	12	13%
4.	PNS	2	2%
5.	Ibu Rumah Tangga	7	8%
6.	Tidak Bekerja	7	8%
7.	Lainnya	20	22%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Pekerjaan dari hasil responden terdiri dari pelajar, swasta, wiraswasta, PNS, ibu rumah tangga, tidak bekerja, dan lainnya. Dari hasil responden, pelajar merupakan jumlah terbesar dengan 27 responden lalu diikuti oleh lainnya yaitu 20 responden, swasta 15 responden, wiraswasta 12 responden, ibu rumah tangga 7 responden, tidak bekerja 7 responden, dan yang paling terkecil PNS yaitu 2 responden.

Tabel 5. Profil Responden (Tujuan Berkunjung)

No.	Tujuan Berkunjung	Jumlah	Persentase (%)
1.	Liburan	50	56%
2.	Jalan dan mengelilingi	23	26%
3.	Bertemu teman atau kerabat	12	13%
4.	Kunjungan Akademik	5	6%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Dalam profil responden terdapat pertanyaan tujuan berkunjung untuk mengetahui tujuan pengunjung ke LEZ Kota Tua. Dari hasil responden, paling banyak terdapat pada tujuan untuk liburan yaitu 50 responden, lalu diikuti oleh untuk jalan dan mengelilingi sebanyak 23 responden, bertemu teman atau kerabat 12 responden, dan yang terakhir adalah kunjungan akademik yaitu 5 responden.

Tabel 6. Profil Responden (Berapa Kali ke Kota Tua)

No.	Sudah berapa kali ke Kota Tua	Jumlah	Persentase (%)
1.	Baru pertama kali	8	9%
2.	1x	6	7%
3.	2x	18	20%
4.	3x	8	9%
5.	Lebih dari 3x	50	56%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui profil responden sudah berapa kali mengunjungi Kota Tua. Dari hasil responden, pengunjung yang sudah mengunjungi Kota Tua yang lebih dari 3x terdapat 50% yang dimana lebih dari setengah jumlah responden. Lalu, untuk yang baru pertama kali terdapat 8 responden, yang sudah 2x terdapat 18 responden, dan yang sudah 3x terdapat 8 responden.

Tabel 7. Profil Responden (Dengan Siapa)

No.	Dengan Siapa	Jumlah	Persentase (%)
1.	Bersama teman	65	72%
2.	Bersama keluarga	21	23%
3.	Lainnya	4	4%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Dari 90 responden, 63 responden mengunjungi Kota Tua bersama teman, 21 responden bersama keluarga, dan 4 responden lainnya. Dapat dilihat bahwa mayoritas responden mengunjungi Kota Tua adalah bersama teman dan diikuti bersama dengan keluarga.

Tabel 8. Profil Responden (Menghabiskan Waktu)

No.	Menghabiskan Waktu	Jumlah	Persentase (%)
1.	>1 jam	73	81%
2.	15-30 menit	3	3%
3.	45-60 menit	6	7%
4.	31-45 menit	8	9%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Untuk hasil pada tabel diatas bertujuan untuk mengetahui berapa lama mayoritas pengunjung menghabiskan waktu di LEZ Kota Tua. Dari hasil 90 responden, 73 responden mengatakan bahwa mereka menghabiskan lebih dari 1 jam di LEZ Kota Tua, 31-45 menit terdapat 8 responden, 45-60 menit terdapat 6 responden, dan 3 responden menghabiskan waktu 15-30 menit.

Tabel 9. Profil Responden (Apakah perlu alat bantu)

No.	Apakah memerlukan alat bantu untuk berjalan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Ya	0	0%
2.	Tidak	90	100%
<b>Total</b>		90	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Seluruh responden menunjukkan tidak memerlukan alat bantu untuk berjalan kaki.

### **Analisis Crosstab**

Setelah mengetahui gambaran umum profil responden, selanjutnya akan dilakukan analisis *crosstab* antara pekerja dan tujuan berkunjung untuk mengidentifikasi tujuan berkunjung dari setiap pekerjaan oleh tiap pengunjung tujuan untuk mengunjungi ke Kota Tua untuk apa. Selain itu, untuk mengetahui berapa lama pengunjung menghabiskan waktu di Kota Tua berdasarkan tujuan berkunjung maka dilakukan analisis *crosstab* antara kedua pertanyaan di profil responden tersebut.

#### *Pelajar*

Dengan total responden yang memiliki pekerjaan sebagai pelajar terdapat 28. Dari 28 pelajar, 15 atau 53.60% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, 4 atau 14.30% memiliki tujuan untuk jalan dan mengelilingi, 4 atau 14.30% memiliki tujuan untuk bertemu teman atau kerabat, dan 5 atau 17.90% memiliki tujuan untuk kunjungan akademik.

#### *Swasta*

Dengan total responden yang memiliki pekerjaan sebagai swasta terdapat 15. Dari 15 responden yang bekerja sebagai swasta, 7 atau 46.70% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, 5 atau 33.30% memiliki tujuan untuk jalan dan mengelilingi, 3 atau 20% memiliki tujuan untuk bertemu teman atau kerabat.

#### *Wiraswasta*

Dengan total responden yang memiliki pekerjaan sebagai wiraswasta terdapat 12. Dari 12 responden yang bekerja sebagai wiraswasta, 7 atau 58.30% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, 3 atau 25% memiliki tujuan untuk jalan dan mengelilingi, 2 atau 16.70% memiliki tujuan untuk bertemu teman atau kerabat.

#### *PNS*

Dengan total responden yang memiliki pekerjaan sebagai PNS terdapat 2. Dari 2 responden yang bekerja sebagai PNS, 50% atau 1 responden menjawab liburan dan 50% lainnya menjawab jalan dan mengelilingi.

#### *Ibu Rumah Tangga*

Dengan total responden yang memiliki pekerjaan sebagai ibu rumah tangga terdapat 7. Dari 7 responden yang bekerja sebagai ibu rumah tangga, 4 atau 57.10% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, 3 atau 42.90% memiliki tujuan untuk jalan dan mengelilingi.

#### *Tidak Bekerja*

Dengan total responden yang tidak bekerja terdapat 6. Dari 6 responden yang tidak bekerja, 5 atau 83.30% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, dan 1 atau 16.70% memiliki tujuan untuk bertemu teman atau kerabat.

#### Lainnya

Dengan total responden yang menjawab pekerjaan adalah lainnya terdapat 20 responden. Dari 20 responden yang menjawab lainnya, 11 atau 55.60% diantaranya memiliki tujuan untuk liburan, 7 atau 35% memiliki tujuan untuk jalan dan mengelilingi, dan 2 atau 10% memiliki tujuan untuk bertemu teman atau kerabat. Terlampir tabel mengenai analisis *crosstab* pekerjaan dengan tujuan berkunjung di bawah ini.

Tabel 10. Crosstab Pekerjaan dengan Tujuan Berkunjung

			Tujuan Berkunjung				Total
			Liburan	Jalan dan mengelilingi	Bertemu teman atau kerabat	Kunjungan Akademik	
Pekerjaan	Pelajar	Count dan (%)	15 (53.6%)	4 (14.3%)	4 (14.3%)	5 (17.9%)	28 (100%)
	Swasta	Count dan (%)	7 (45.7%)	5 (33.3%)	3 (20%)	0 (0%)	15 (100%)
	Wiraswasta	Count dan (%)	7 (58.3%)	3 (25%)	2 (16.7%)	0 (0%)	12 (100%)
	PNS	Count dan (%)	1 (50%)	1 (50%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)
	Ibu Rumah Tangga	Count dan (%)	4 (57.1%)	3 (42.9%)	0 (0%)	0 (0%)	7 (100%)
	Tidak Bekerja	Count dan (%)	5 (83.3%)	0 (0%)	1 (16.7%)	0 (0%)	6 (100%)
	Lainnya	Count dan (%)	11 (55%)	7 (35%)	2 (10%)	0 (0%)	20 (100%)
	<b>Total</b>	Count dan (%)	50 (55.6%)	23 (25.6%)	12 (13.3%)	5 (5.6%)	90 (100%)

Sumber: Olahan Penulis, 2023

#### Liburan

Dengan total responden yang memiliki tujuan berkunjung untuk liburan terdapat 50. Dari 50 responden, 43 atau 86% diantaranya menghabiskan waktu lebih dari 1 jam, 3 atau 6% menghabiskan waktu 45-60 menit, dan 4 atau 8% menghabiskan waktu 31-45 menit.

#### Jalan dan Mengelilingi

Dengan total responden yang memiliki tujuan berkunjung untuk jalan dan mengelilingi terdapat 23. Dari 23 responden, 18 atau 78.30% diantaranya menghabiskan waktu lebih dari 1 jam, 2 atau 8.70% menghabiskan waktu 45-60 menit

#### Bertemu Teman atau Kerabat

Dengan total responden yang memiliki tujuan berkunjung untuk bertemu teman atau kerabat terdapat 12. Dari 12 responden, 7 atau 58.30% diantaranya menghabiskan waktu lebih dari 1 jam, 1 atau 8.30% menghabiskan waktu 45-60 menit, dan 4 atau 33.30% menghabiskan waktu 31-45 menit.

#### Kunjungan Akademik

Dengan total responden yang memiliki tujuan berkunjung untuk urusan akademik terdapat 5. Seluruh 5 responden atau 100% menghabiskan waktu lebih dari 1 jam.

Tabel 11. Tujuan Berkunjung dengan Berapa Lama Habiskan Waktu

			Habiskan Waktu				Total
			15-30 menit	31-45 menit	45-60 menit	>1 jam	
Tujuan Berkunjung	Liburan	Count dan (%)	0 (0%)	4 (8%)	3 (6%)	43 (86%)	50 (100%)
	Jalan dan menggilingi	Count dan (%)	3 (13%)	0 (0%)	2 (8.7%)	18 (78.3%)	23 (100%)
	Bertemu teman atau kerabat	Count dan (%)	0 (0%)	4 (33.3%)	1 (8.3%)	7 (58.3%)	12 (100%)
	Kunjungan Akademik	Count dan (%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	5 (100%)	5 (100%)
<b>Total</b>		Count dan (%)	3 (3.3%)	8 (8.9%)	6 (6.7%)	73 (81.1%)	90 (100%)

Sumber: Olahan Penulis, 2023

### Uji Validitas dan Realibilitas

Terdapat 25 variabel pertanyaan yang terdiri dari indikator aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan bahwa pemilihan tersebut sudah berdasarkan uji validitas dan reliabilitas dari hasil 90 responden dalam pertanyaan perspektif kuesioner pada bagian tingkat kepuasan yang diolah dalam aplikasi SPSS. Maka dapat disimpulkan bahwa ke 25 variabel pertanyaan dari 90 responden dinyatakan seluruhnya valid dan *reliable*.

### Analisis Hipotesis *One Sample t-Test*

Pada analisis hipotesis statistik ini menggunakan SPSS pada *one sample t-test*. Tujuan dalam analisis ini untuk mengetahui apakah responden sudah puas atau belum puas terhadap 25 variabel pertanyaan yang terdapat pada kuesioner bagian perspektif responden. Dalam mengaplikasikan SPSS untuk analisis hipotesis statistik penulis menggunakan *test value* 3.5 yang dimana jika hasil dari angka rata-rata atau *mean* dari tiap variabel dibawah 3.5 menunjukkan bahwa responden tidak puas dengan variabel dan jika sudah lebih dari 3.5 menunjukkan bahwa responden sudah merasa puas dengan variabel tersebut.

Tabel 12. Hasil Analisis One Sample t-Test

No.	Hipotesis	Sig. (2-tailed)	Mean	Kesimpulan
1.	Bisa dengan mudah untuk berjalan kaki dari pintu masuk Kota Tua menuju Taman Fatahillah	.000	3.9444	Responden cenderung sudah merasa puas
2.	Bisa datang ke Kota Tua dengan mudah menggunakan kendaraan pribadi atau dengan transportasi umum (Transjakarta/Angkot/Kereta)	.000	4.1000	Responden cenderung sudah merasa puas
3.	Mudah dan dekat mencapai ke Stasiun Kereta dan Halte Bus Transjakarta	.000	4.0111	Responden cenderung sudah merasa puas
4.	Terdapat jalur pejalan kaki sepanjang rute menuju tempat seperti Museum, Taman Fatahillah, Kali Kota Tua	.000	4.0444	Responden cenderung sudah merasa puas
5.	Memiliki transportasi publik yang lengkap (Stasiun Kereta, Halte Transjakarta)	.000	4.0889	Responden cenderung sudah merasa puas
6.	Terdapat rambu-rambu pejalan kaki	.008	3.7667	Responden cenderung sudah merasa puas

7.	Jalur pejalan kaki saling terhubung dan nyaman	.000	4.0778	Responden cenderung sudah merasa puas
8.	Memiliki jalur pejalan kaki yang lebar untuk berjalan kaki dengan bebas	.000	4.0222	Responden cenderung sudah merasa puas
9.	Tidak ada hambatan dalam berjalan kaki (trotoar rusak, pedagang kaki lima)	.000	3.9778	Responden cenderung sudah merasa puas
10.	Area pedestrian/pejalan kaki bebas dari kendaraan bermotor	.000	4.0444	Responden cenderung sudah merasa puas
11.	Terdapat petugas keamanan dan merasa aman dari kriminalitas saat berjalan kaki di Kota Tua	.000	3.9222	Responden cenderung sudah merasa puas
12.	Memiliki jalur penyeberangan yang aman dan nyaman	.000	3.9222	Responden cenderung sudah merasa puas
13.	Terdapat fasilitas publik (toilet umum, tempat parkir, pos keamanan, sarana ibadah)	.058	3.6889	Responden cenderung sudah merasa puas
14.	Memiliki fasilitas pada jalur pejalan kaki (lampu jalan, tempat duduk, penghijauan, jalur penyeberangan, dsb.)	.000	3.9444	Responden cenderung sudah merasa puas
15.	Adanya papan informasi dan petunjuk arah	.000	3.8889	Responden cenderung sudah merasa puas
16.	Bisa mengunjungi bangunan/tempat yang menarik di Kota Tua	.000	4.0778	Responden cenderung sudah merasa puas
17.	Terdapat aktivitas yang bisa dilakukan di Kota Tua (foto, berkeliling, berinteraksi)	.000	4.1556	Responden cenderung sudah merasa puas
18.	Terdapat kegiatan hiburan yang bisa dinikmati (penampilan musik, seni, event, komunitas)	.000	4.2111	Responden cenderung sudah merasa puas
19.	Terdapat banyak penghijauan seperti pohon dan tanaman sehingga merasa nyaman	.103	3.6667	Responden cenderung sudah merasa puas
20.	Memiliki kualitas udara yang baik	.001	3.8333	Responden cenderung sudah merasa puas
21.	Bebas dari kebisingan (suara kendaraan bermotor)	.016	3.7556	Responden cenderung sudah merasa puas
22.	Lingkungan bersih tidak ada sampah yang berserakan	.000	3.9444	Responden cenderung sudah merasa puas
23.	Bisa menikmati Kota Tua tanpa ada biaya masuk	.000	4.2556	Responden cenderung sudah merasa puas
24.	Dapat mengunjungi dan menikmati (Taman Fatahillah, Museum, Bangunan Bersejarah)	.000	4.1000	Responden cenderung sudah merasa puas
25.	Bisa melakukan aktivitas (menyewa sepeda ontel, membeli makan/minum)	.000	4.3444	Responden cenderung sudah merasa puas

Sumber : Olahan Penulis, 2023

Berdasarkan tabel di atas mengenai analisis *one sample t-test*, terdapat 25 variabel yang digunakan dalam pertanyaan perspektif responden yang terdiri dari indikator yang berhubungan dengan pejalan kaki yang digunakan yaitu aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, fasilitas, keamanan, manfaat sosial, manfaat lingkungan, dan manfaat ekonomi. Terdapat (Sig. 2-tailed) yang mengartikan *level of significance*, jika sig <0.05 maka dapat dikatakan *reject H0* yang mengartikan tidak sama dengan *mean* dan perlu dilihat apakah lebih besar atau kecil dari *test value* 3.5, jika lebih besar maka pengunjung cenderung sudah puas jika dibawah maka pengunjung cenderung belum puas. Lalu, jika sig >0.05 maka *do not reject H0* yang

mengartikan *level of significance* sama dengan *mean*. Dari ke 25 variabel tersebut menunjukkan bahwa nilai rata-rata dari tingkat kepuasan pejalan kaki sudah berada di atas *test value* yaitu 3.5 yang mengartikan bahwa responden sudah merasa puas.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai pejalan kaki di LEZ Kota Tua, profil responden terlepas dari pekerjaannya 55.6% dari 90 responden memiliki tujuan ke Kota Tua untuk liburan dan 81.1% dari 90 responden menghabiskan waktu di Kota Tua lebih dari 1 jam. Lalu, responden yang telah mengalami berjalan kaki di LEZ Kota Tua dalam segi tingkat kepuasan cenderung sudah merasa puas terhadap variabel yang sudah dijawab yang menggunakan indikator aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan. Selanjutnya, pengunjung merasa paling puas bahwa bisa melakukan aktivitas seperti menyewa sepeda dan membeli makan/minum, bisa menikmati Kota Tua tanpa ada biaya untuk masuk, terdapat aktivitas dan kegiatan hiburan yang dapat dinikmati, bisa mengunjungi Taman Fatahillah, museum, bangunan sejarah, dan mudah untuk mencapai Kota Tua menggunakan transportasi umum maupun kendaraan pribadi. Terakhir, jika dilihat dari indikator besar maka pengunjung merasa paling puas mulai dari manfaat ekonomi, manfaat sosial, dan aksesibilitas. Secara keseluruhan, responden pejalan kaki di Zona Rendah Emisi Kota Tua sudah merasa puas terhadap indikator dan variabel pertanyaan yang digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan pejalan kaki.

### Saran

Dengan diterapkannya *Low Emission Zone* di Kota Tua yang memfokuskan pejalan kaki dengan dilakukannya revitalisasi. Dari hasil 90 responden yang menjawab perspektif responden mengenai indikator aksesibilitas, konektivitas, kontinuitas, keamanan, fasilitas, manfaat sosial, manfaat ekonomi, dan manfaat lingkungan cenderung sudah merasa puas. Dari hasil pembahasan mengenai tingkat kepuasan, pengunjung memiliki tingkat kepuasan paling rendah terhadap penghijauan seperti pohon dan tanaman yang dapat membuat nyaman. Selain itu, pengunjung juga memiliki tingkat kepuasan terhadap fasilitas publik seperti toilet umum, tempat parkir, pos keamanan, dan sarana ibadah. Maka, mengenai kualitas fasilitas pejalan kaki di LEZ Kota Tua dapat dipertahankan dan ditingkatkan dari segi penghijauan, fasilitas publik, dan variabel lainnya dengan tujuan lebih memaksimalkan pengalaman berjalan kaki bagi pengunjung sehingga merasa lebih puas akan berjalan kaki di LEZ Kota Tua.

## REFERENSI

- AlKheder, S. & AlRukaibi, F. (2019). Enhancing pedestrian safety, walkability and traffic flow with fuzzy logic. *Science of The Total Environment*, Vol. 701 134454.
- Burke, M. B. (2007). Distances People Walk for Transport. *Road and Transport Research*, 16(3), 16-29.
- Hussein, N. (2018). The Pedestrianisation and Its Relation with Enhancing Walkability in Urban Spaces. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 2(1), 102-112. Doi: 10.25034/ijcua.2018.3666
- ITDP. (2022). *Dokumentasi dan Rekomendasi LEZ Kota Tua Jakarta*. Jakarta: Institute for Transportation and Development Policy.
- ITDP. (2019, September). *Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki*. DKI Jakarta: Institute for Transportation and Development Policy.
- Kim, S.H., Park, S.J., Lee, J.S. (2014). Meso- or micro-scale? Environmental factors influencing pedestrian satisfaction. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 30, 10-20. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2014.05.005>, 10-20.

- Leather, J., Fabian, H., Gota, S., Mejia, A. (2011). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. Asian Development Bank.
- Ovstedal, L., Olausson, E.O. (2015). Understanding Pedestrian Comfort in European Cities: How to Improve Walking Conditions? European Transport Conference 2002
- Randall, T. & Baetz, B. (2001). Evaluating pedestrian connectivity for suburban sustainability. *Journal Of Urban Planning And Development*, Vol. 127, Issue 1, 1-15.
- Tal, G., & Handy, S. (2012). Measuring Nonmotorized Accessibility and Connectivity in a Robust Pedestrian Network. *Transportation Research Record*, 2299(1), 48-56. <https://doi.org/10.3141/2299-06>
- Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan.
- Tua, U. P. (2022). Tahapan dan Lini Masa Sejarah dan Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta. Jakarta: UPK Kota Tua.
- Ujang, N. (2014). Walkability and Attachment to Tourism Places in the City of Kuala Lumpur, Malaysia. *Athens Journal of Tourism*, 53-65.

