

PENGARUH FASILITAS DAN DESAIN JALUR PEJALAN KAKI TERHADAP MINAT BERJALAN KAKI MASYARAKAT PADA KAWASAN CENTRAL BUSSINESS DISTRICT (CBD) BINTARO JAYA

Andretto Putranda Tifandira¹, Ratna Safitri²

Universitas Pembangunan Jaya
Jln. Cendrawasih, Blok B7/P, Sawah Baru,
Ciputat, Kota Tangerang Selatan,
Banten 15413

andretto.putranda@gmail.com, ratna.safitri@upj.ac.id

ABSTRAK

Kawasan Central Business District (CBD) Bintaro Jaya merupakan kawasan dengan tingkat pengembangan tinggi, dibandingkan dengan kawasan Bintaro Jaya lainnya. Akan tetapi, jumlah pejalan kaki yang ada sangat terbatas, walaupun desain jalur yang ada sudah cukup baik. Untuk itu, dilakukan sebuah penelitian untuk mengetahui bagaimana fasilitas dan desain jalur pejalan kaki yang ada mempengaruhi tingkat pejalan kaki dalam kawasan tersebut. Dalam penelitian ini digunakan beberapa teori yang mencakup tingkat efektivitas penggunaan, elemen keselamatan, dan elemen kenyamanan jalur pejalan kaki yang ideal bagi masyarakat. Peneliti juga melakukan observasi terhadap frekuensi pejalan kaki pada lokasi-lokasi tertentu, serta mengumpulkan data mengenai spesifikasi jalur pejalan kaki, jenis vegetasi yang ada, serta fasilitas pendukung lain yang terdapat disepanjang kawasan, seperti pencahayaan dan tempat duduk. Berdasarkan data yang diperoleh, peneliti melakukan sebuah analisis, dan menemukan bahwa minat masyarakat untuk berjalan kaki disepanjang kawasan masih sangat rendah. Analisis lain terhadap fasilitas keselamatan dan kenyamanan yang ada juga membuktikan bahwa kedua hal tersebut belum diimplementasikan secara maksimal, dengan adanya beberapa hal seperti jalur yang tidak memiliki pencahayaan secara khusus dan tidak adanya tempat duduk untuk beristirahat sejenak. Dengan begitu, disimpulkan bahwa fasilitas dan desain jalur pejalan kaki pada kawasan CBD Bintaro Jaya belum dapat meningkatkan minat untuk berjalan kaki.

Kata Kunci: Jalur, Pejalan Kaki, Keamanan, Kenyamanan, Efektivitas Pengguna.

I. PENDAHULUAN

Kawasan *Central Business District* (CBD) Bintaro Jaya merupakan kawasan dengan tingkat pengembangan yang dapat dikatakan lebih baik dibandingkan dengan kawasan Bintaro Jaya lainnya. Fasilitas yang ada dalam kawasan cukup lengkap, termasuk dengan adanya fasilitas jalur pejalan kaki. Akan tetapi, pada kawasan tersebut masih sedikit ditemukan adanya masyarakat yang berjalan kaki dalam berpergian. Dalam sebuah artikel yang diterbitkan oleh BBC, dikatakan bahwa jumlah pejalan kaki yang ada pada sebuah kawasan mencerminkan pertumbuhan ekonomi dan karakteristik masyarakat yang baik (Lufkin, 2016). Sayangnya, hal ini tidak ditemukan pada kawasan CBD Bintaro Jaya. Fakta tersebut juga berlawanan dengan slogan "*The Professional's City*" yang diangkat oleh Bintaro Jaya, dimana seharusnya masyarakat yang hidup di salam kawasan tersebut memiliki kualitas hidup dan hubungan sosial yang baik antara satu sama lain, yang juga meliputi tingginya minat berjalan kaki sebagai metode berpergian alternatif. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana fasilitas dan desain jalur pejalan kaki yang ada mempengaruhi minat berjalan kaki masyarakat pada kawasan CBD Bintaro Jaya.

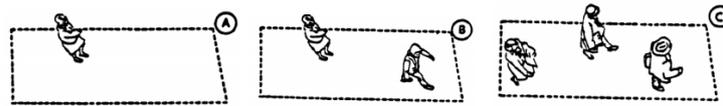
II. LANDASAN TEORI

Dikarenakan penelitian yang membahas mengenai fasilitas jalur pejalan kaki pada sebuah kawasan kota, teori yang diangkat pada penelitian ini berhubungan dengan desain fasilitas jalur pejalan kaki tersebut. Jane Jacobs (1961), dalam bukunya yang berjudul "*The Death and Life of American Great Cities*", menjelaskan mengenai fungsi jalur pejalan kaki sebagai fasilitas transportasi masyarakat dalam sebuah kawasan, serta bagaimana menciptakan sebuah jalur pejalan kaki yang nyaman digunakan oleh masyarakat tersebut. Hal tersebut ditinjau dari kebutuhan ruang yang ada, jarak tempuh, desain jalur itu sendiri, serta kelengkapan komponen dan fasilitas pendukung yang ada.

A. Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan laporan yang diterbitkan oleh *Transit Cooperative Research Program* (TCRP), disebutkan bahwa pada kawasan daerah pinggir kota terdapat 3 jenis jalur pejalan kaki, yaitu jalur pejalan

kaki kelas A, B, dan C (Gambar 1.). Masing-masing jenis jalur pejalan kaki tersebut diklasifikasikan menurut frekuensi pejalan kaki yang ada, serta lokasinya di dalam kawasan tersebut.



Gambar 1. Kategori Jalur Pejalan Kaki

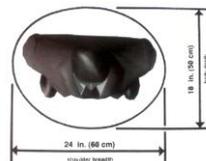
Jalur pejalan kaki kelas A memiliki frekuensi penggunaan sebanyak 7 pejalan kaki per menit. Ruang bebas yang dimiliki tiap pengguna pada jalur ini adalah sekitar 3,25 meter persegi. Jalur pejalan kaki ini dapat ditemukan pada kawasan perumahan, dimana tingkat aktivitas dan kepadatan masyarakat yang ada tidak tinggi.

Jalur pejalan kaki kelas B memiliki frekuensi pengguna sebanyak 7 hingga 10 pejalan kaki per menit, dengan adanya ruang bebas sebesar 2,30 hingga 3,25 meter persegi. Jalur pejalan kaki ini dapat ditemukan disepanjang jalur penghubung antar kompleks perumahan. Dengan frekuensi pejalan kaki yang lebih besar, menyebabkan kondisi jalur yang lebih padat. Akan tetapi, kondisi jalur yang ada masih memungkinkan tiap pengguna untuk menentukan kecepatan dan cara berjalan kaki masing-masing.

Jalur pejalan kaki kelas C dapat ditemukan disepanjang kawasan dimana terdapat berbagai macam fasilitas *mix-use*, seperti komersil, perkantoran, pendidikan, kesehatan, dan rekreasi. Frekuensi pengguna yang ada pada jalur tersebut sebanyak 10 hingga 15 pejalan kaki per menit, dengan ruang bebas masing-masing pengguna sebesar 1,40 hingga 2,30 meter persegi. Pada jalur ini terdapat potensi adanya kontak fisik antar pengguna jalur, dimana ruang bebas yang dimiliki masing-masing pengguna sudah semakin terbatas.

B. Jarak dan Besar Ruang Berjalan Kaki

Kebutuhan ruang bergerak seorang manusia ditentukan oleh dimensi tubuh manusia yang ada. Pada umumnya, seorang manusia dewasa memiliki lebar bahu sebesar 60 centimeter dan kedalaman tubuh sebesar 50 centimeter (Watson & Crosbie, 2004), seperti yang dapat dilihat dari gambar 1.1. Dimensi tubuh inilah yang menjadi penentu kebutuhan ruang bergerak minimal tiap manusia. Tidak hanya itu, besarnya ruang bergerak yang ada sangat mempengaruhi bagaimana karakteristik berjalan kaki tiap individu, mulai dari cara, kecepatan, dan tingkat kewaspadaan individu tersebut.



Gambar 2. Dimensi Tubuh Manusia Dewasa

Selain besar ruang yang dibutuhkan untuk bergerak, hal lain yang mempengaruhi kemampuan manusia untuk berjalan kaki adalah jarak tempuh. Jarak maksimal yang dapat ditempuh oleh manusia dewasa pada umumnya adalah sekitar 800 Meter, dengan kondisinya yang sehat (Shortell, 2015). Dengan begitu, tujuan yang ingin dicapai oleh seorang individu haruslah berada di dalam jarak tempuh maksimal tersebut, agar dapat dicapai dengan berjalan kaki. Jarak perjalanan yang melebihi jarak tempuh maksimal tersebut dapat menyebabkan manusia lebih memilih metode berpergian lain, seperti menggunakan kendaraan.

C. Keselamatan Pejalan Kaki

Berjalan kaki di dalam kawasan kota, khususnya kota-kota besar, dapat dikatakan sebagai aktivitas yang membutuhkan ruang dan perlakuan khusus. Maka dari itu, keselamatan para pejalan kaki merupakan aspek yang sangat penting yang harus terkandung dalam desain jalur pejalan kaki. Hal ini dikarenakan banyaknya jenis pergerakan yang ada di dalam kawasan kota, seperti kendaraan bermotor, yang seringkali bersilangan dengan jalur pejalan kaki yang ada. Terjaminnya keselamatan para pejalan kaki dapat meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki sebagai metode berpergian sehari-hari (Jacobs, 1961).

Salah satu fasilitas keselamatan pejalan kaki yang dapat diimplementasikan adalah adanya pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor, seperti penggunaan tiang-tiang pembatas (*Bollards*) yang membatasi persilangan antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor. Hal ini berfungsi untuk mencegah adanya penyalahgunaan jalur pejalan kaki oleh kendaraan bermotor, yang

dapat mengganggu sirkulasi pejalan kaki yang ada. Penyalahgunaan jalur pejalan kaki tersebut juga mengurangi ruang bergerak bagi para pejalan kaki, dengan tingkat kepadatannya yang juga semakin meningkat (Tumlin, 2012). Sirkulasi dan ruang berjalan kaki yang tidak terganggu sangat berperan dalam mempertahankan keselamatan pejalan kaki yang ada (Calthorpe, 1993). Fasilitas keselamatan lain yang harus terkandung dalam desain jalur pejalan kaki adalah pencahayaan yang optimal, khususnya pada malam hari. Tingkat pencahayaan yang optimal berfungsi untuk menekankan pembatas jalur pejalan kaki yang ada, serta membantu para pejalan kaki untuk memaksimalkan kemampuan penglihatan mereka dalam mengobservasi lingkungan sekitar dimana mereka berjalan. Hal ini pada akhirnya meningkatkan kewaspadaan dan meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki disepanjang jalur yang disediakan (Jacobs, 1961). Di sisi lain, tingkat pencahayaan jalur pejalan kaki yang optimal juga dapat meningkatkan jangkauan penglihatan pengguna kendaraan bermotor, sehingga semakin meningkatkan keselamatan bagi para pejalan kaki.

D. Kenyamanan Pejalan Kaki

Selain keselamatan para pejalan kaki, kenyamanan juga merupakan aspek penting yang harus terkandung dalam desain jalur pejalan kaki. Hal ini dikarenakan kenyamanan ketika berjalan kaki sangat mempengaruhi minat masyarakat untuk memilih berjalan kaki sebagai metode dalam berpergian. Tingkat kenyamanan tersebut dipengaruhi oleh kondisi lingkungan dan jalur pejalan kaki itu sendiri.

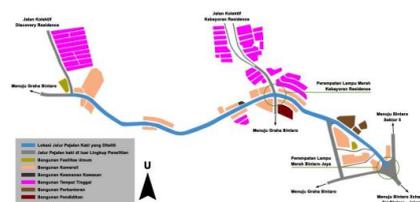
Salah satu aspek kenyamanan berhubungan kuat dengan diri manusia adalah adanya zona nyaman bagi tiap individu. Zona nyaman tersebut memungkinkan tiap manusia untuk mengobservasi dan beradaptasi dengan segala kondisi lingkungan yang ada, serta apabila kondisi tersebut berubah sewaktu-waktu. Menurut Yi Fu Tuan (2001), zona nyaman merupakan sebuah “dunia” yang dibangun oleh seorang individu, dimana individu tersebut menjadi aspek pusat dari dunia yang dimilikinya tersebut. Hal ini menjadikan individu tersebut akan berusaha semaksimal mungkin untuk mempertahankan kondisi “dunia” yang telah ia bangun, demi mendapatkan lingkungan yang nyaman baginya.

Aspek lain yang berhubungan dengan kenyamanan sebuah jalur pejalan kaki adalah bagaimana kondisi lingkungan yang ada disekitarnya. Salah satu aplikasi yang umum dilakukan adalah dengan penanaman serangkaian pohon disepanjang jalur tersebut (Jacobs, 1961). Penanaman pohon di setiap jarak 9 meter dapat memberikan naungan yang cukup bagi pejalan kaki yang ada, dengan terlindungnya para pejalan kaki dari panas dan teriknya sinar matahari. Vegetasi yang ada juga memberikan keragaman bagi sebuah kawasan, dimana terciptanya hubungan antara lingkungan alam dan lingkungan terbangun (Jacobs, 1961). Hal tersebut juga berpotensi untuk menciptakan ruang publik baru, yang juga merupakan aspek penting dalam menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki. Ruang publik yang ada disepanjang jalur pejalan kaki memungkinkan adanya interaksi sosial antar pengguna, yang pada akhirnya dapat memperluas atau bahkan menciptakan ruang-ruang publik baru secara alami (Dittmar & Ohland, 2004). Pohon yang ada disepanjang jalur pejalan kaki dapat mendukung terbentuknya ruang publik baru tersebut, dan dengan adanya ruang-ruang publik, semakin menambah keragaman lingkungan sekitar jalur pejalan kaki dan meningkatkan kenyamanan bagi masyarakat sekitar.

III. METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian yang dilakukan berada disepanjang kawasan *Central Bussiness District* (CBD) Bintaro Jaya, yang fokus pada kondisi jalur pejalan kaki dan lingkungan disekitarnya (Gambar 3.). Jarak wilayah yang diteliti adalah sepanjang 3,15 kilometer, yaitu dari persimpangan lampu merah Bintaro sector 7 hingga persimpangan lampu merah kompleks perumahan *Discovery*. Pemilihan lokasi ini didasari oleh permasalahan utama yang diangkat dalam penelitian ini, serta kemudahan akses bagi peneliti untuk mendapatkan dan menganalisis data.



Gambar 3. Lokasi Penelitian

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pertama yang digunakan adalah studi literatur menggunakan buku, artikel, dan jurnal yang mengandung teori yang terkait dengan topik pembahasan penelitian. Sumber literatur utama yang digunakan oleh peneliti adalah buku yang ditulis oleh Jane Jacobs, dengan judul “*The Death and Life of American Great Cities*”. Buku tersebut digunakan sebagai pendekatan terhadap fungsi jalur pejalan kaki dan bagaimana jalur pejalan kaki mempengaruhi masyarakat dari segi lingkungan dan sosial.

Metode lain yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data adalah observasi lapangan, yang mencakup pemetaan jalur pejalan kaki disepanjang kawasan CBD Bintaro Jaya, serta mengobservasi kondisi jalur dan lingkungan disekitarnya. Peneliti juga melakukan wawancara dengan masyarakat sekitar untuk mengetahui opini mereka mengenai jalur pejalan kaki yang ada. Data- data yang diperoleh melalui observasi lapangan tersebut didokumentasikan dalam bentuk sketsa, catatan, foto, dan rekaman suara.

C. Teknik Analisis Data

Dengan menggunakan data yang telah diperoleh dari observasi lapangan, peneliti melakukan proses analisis dengan cara menghubungkan kembali data tersebut dengan teori yang diperoleh melalui studi literatur. Analisis yang dilakukan tersebut akan menentukan apakah desain dan fasilitas jalur pejalan kaki yang ada disepanjang kawasan CBD Bintaro Jaya sudah dapat meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki. Hal tersebut mencakup jumlah frekuensi pejalan kaki yang ada, serta kelengkapan fasilitas pendukung dan kondisi lingkungan yang ada.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Melalui observasi terhadap kondisi jalur pejalan kaki di kawasan CBD Bintaro Jaya, diperoleh beberapa data yang diperlukan dalam proses penelitian. Beberapa data tersebut berperan penting dalam menemukan jawaban dari topik permasalahan yang diangkat oleh peneliti.

A. Frekuensi Pejalan Kaki

Dalam observasi lapangan yang dilakukan, ditemukan data mengenai frekuensi pejalan kaki yang ada di tiga titik lokasi disepanjang kawasan. Ketiga titik lokasi tersebut merupakan titik dimana terdapat konsentrasi kegiatan masyarakat pada kawasan tersebut. Untuk lebih mendapatkan data yang akurat, peneliti juga menentukan waktu dimana frekuensi pejalan kaki tersebut diukur, yaitu pada pagi, siang, dan sore hari.

Dalam observasi lapangan pada ketiga titik lokasi tersebut, peneliti memutuskan untuk mengukur frekuensi pejalan kaki yang ada setiap satu menit, berdasarkan ketentuan yang digunakan dalam laporan TCRP. Secara rata-rata, frekuensi pejalan kaki yang ditemukan setiap menitnya adalah sekitar 2 hingga 3 pejalan kaki pada pagi hari, 1 hingga 2 pada siang hari, dan 1 hingga 3 pejalan kaki pada sore hari. Dalam observasi tersebut juga ditemukan bahwa dari ketiga titik lokasi tersebut, frekuensi pejalan kaki tertinggi terdapat disekitar kompleks perumahan *Discovery*. Hasil observasi tersebut dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Frekuensi Pejalan Kaki pada Kawasan CBD Bintaro Jaya

Lokasi	Frekuensi Pejalan Kaki pada Hari (Per 1 Hari)			Parameter Menurut TCRP (Per 1 Menit)
	Pagi	Siang	Sore	
Giant Supermarket	2	1	1	7
Ruko Kebayoran Residence	2	2	1	
Discovery Residence	3	2	3	

Walaupun dalam observasi tersebut masih ditemukan adanya aktivitas berjalan kaki disepanjang jalur yang disediakan, frekuensi tersebut masih sangat rendah dan tidak sesuai dengan ketentuan jalur pejalan kaki yang terdapat pada laporan TCRP. Dalam laporan tersebut, jalur pejalan kaki jenis A, yang merupakan kategori jalur pejalan kaki terendah, frekuensi pejalan kaki yang ada adalah 7 pejalan kaki setiap menitnya. Sementara itu, Dalam observasi tersebut, frekuensi rata-rata pejalan kaki yang ditemukan adalah 1 hingga 3 pejalan kaki. Hal ini menunjukkan bahwa minat berjalan kaki masyarakat CBD Bintaro Jaya masih sangat rendah.

B. Fasilitas Keselamatan Jalur Pejalan Kaki

Dalam observasi lapangan ditemukan bahwa jalur pejalan kaki yang ada disepanjang kawasan CBD Bintaro Jaya memiliki karakteristik yang beragam. Salah satunya merupakan lebar dan posisi jalur pejalan kaki yang berbeda-beda (Gambar 4.). Pada satu lokasi jalur pejalan kaki yang ada memiliki lebar 1,05 meter dan besebelahan langsung dengan jalur sepeda. Lalu, jalur tersebut akan mengalami perubahan, dimana lebar menjadi 1,50 meter dan memiliki ruang pemisah dari jalur sepeda. Bahkan, pada satu titik lokasi, jalur pejalan kaki dan jalur sepeda saling menyatu dan bersebelahan langsung dengan jalur kendaraan bermotor.



Gambar 4. Lebar dan Posisi Jalur Pejalan Kaki pada Kawasan CBD Bintaro Jaya

Karakteristik lain yang ditemukan dalam observasi lapangan adalah pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur lainnya. Terdapat dua jenis fitur pembatas jalur yang terdapat disepanjang kawasan, yaitu tiang-tiang pembatas (*Bollards*). Tiang-tiang pembatas yang ada mampu untuk mencegah masuknya kendaraan bermotor kedalam jalur pejalan kaki (Gambar 5.). Walaupun begitu, tiang-tiang tersebut belum ditempatkan di setiap persilangan antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor. Hal ini menyebabkan masih adanya kendaraan bermotor yang masuk kedalam jalur pejalan kaki tersebut. Dikarenakan adanya kendaraan motor pada jalur pejalan kaki, ruang bergerak masyarakat menjadi semakin terbatas dan sirkulasi berjalan kaki menjadi terganggu (Tumlin, 2012).

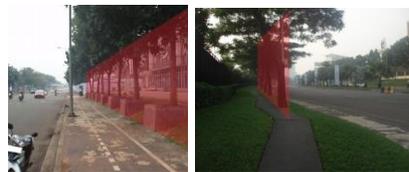


Gambar 5. Tiang Pembatas (Bollards) pada Jalur Pejalan Kaki CBD Bintaro Jaya

Fitur keselamatan berikutnya yang ditemukan dalam observasi lapangan adalah pencahayaan disepanjang jalur pejalan kaki yang masih sangat terbatas. Pencahayaan disepanjang kawasan hanya mengandalkan lampu yang berada 10 meter di atas permukaan tanah, yang lebih berfungsi untuk menerangi jalur pejalan kaki. Hal ini menyebabkan adanya beberapa titik gelap, dimana pencahayaan pada titik lokasi tersebut sangat terbatas atau tidak ada sama sekali.

C. Fasilitas Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki

Terdapat beberapa fitur kenyamanan jalur pejalan kaki yang ditemukan dalam observasi lapangan. Salah satunya adalah vegetasi berupa pepohonan yang ditempatkan disepanjang sisi jalur. Sayangnya, karakteristik penempatan vegetasi tersebut juga memiliki keragaman, dimana sebagian menggunakan pohon jenis *Samanea Saman*, sementara sebagian lainnya menggunakan pohon jenis *Kiara Payung* (Gambar 6.). Hal ini menyebabkan tingkat peneduhan yang berbeda beda, dimana lokasi dengan pohon jenis *Kiara Payung* memiliki tingkat peneduhan yang lebih rendah, dikarenakan diameter tajuk yang lebih kecil (Eka & Adji, 2012).



Gambar 6. Pohon Jenis *Kiara Payung* (Kiri) dan *Samanea Saman* (Kanan) Pada Kawasan CBD Bintaro Jaya

Hal berikutnya yang ditemukan oleh peneliti adalah tidak adanya tempat duduk atau fasilitas untuk beristirahat disepanjang jalur pejalan kaki. Satu-satunya tempat duduk yang dapat ditemukan oleh peneliti adalah pada halte *In-Trans* yang berada di dekat kompleks perumahan *Discovery* (Gambar 7.). Walaupun begitu, halte tersebut tidak dapat dikatakan sebagai fasilitas untuk beristirahat, dikarenakan fungsi utamanya adalah sebagai tempat bagi masyarakat untuk menunggu datangnya *In-Trans*. Akan tetapi, fitur tersebut akan sangat bermanfaat apabila ditempatkan juga disepanjang jalur pejalan kaki yang ada, dimana para pejalan kaki dapat menggunakan fasilitas tersebut untuk beristirahat sejenak dan saling bersosialisasi.



Gambar 7. Halte In-Trans pada Kawasan CBD Bintaro Jaya

D. Hasil Wawancara

Dari wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap masyarakat sekitar, ditemukan beberapa hal mengenai opini masyarakat terhadap jalur pejalan kaki yang ada di kawasan CBD Bintaro Jaya. Wawancara tersebut dilakukan terhadap sepuluh responden, yang mengutarakan bahwa jarak tempuh berjalan kaki di kawasan CBD Bintaro Jaya masih terlalu jauh. Selain itu, tingkat kenyamanan yang ada juga belum maksimal, khususnya peneduhan dari terik dan panasnya sinar matahari. Hal tersebut menyebabkan masyarakat sekitar masih memilih kendaraan pribadi sebagai metode berpegian utama, dikarenakan waktu tempuh yang jauh lebih singkat. Mereka hanya akan berjalan kaki dalam berpegian apabila jarak yang harus ditempuh sangat dekat dan tidak membutuhkan waktu yang banyak.

V. SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, ditemukan bahwa minat masyarakat untuk berjalan kaki disepanjang kawasan CBD Bintaro Jaya masih sangat rendah. Hal ini dibuktikan oleh frekuensi pejalan kaki yang bahkan tidak memenuhi kriteria jalur pejalan kaki jenis A, berdasarkan laporan yang diterbitkan oleh TCRP. Rendahnya minat masyarakat untuk berjalan kaki tersebut dipengaruhi kurang baiknya fasilitas pendukung jalur pejalan kaki dari segi keselamatan dan kenyamanan. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa desain dan fasilitas jalur pejalan kaki di kawasan CBD Bintaro Jaya belum dapat meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki di kawasan tersebut.

Saran pertama yang dapat diberikan oleh peneliti adalah menyamakan jenis dan penempatan pohon disepanjang jalur pejalan kaki untuk memaksimalkan peneduhan. Tidak hanya itu, penempatan pohon juga dapat berfungsi sebagai elemen keselamatan yang mencegah kendaraan bermotor mengganggu sirkulasi jalur tersebut. Kedua, akan lebih baik apabila spesifikasi jalur pejalan kaki yang ada disamaratakan, yaitu tidak ada jalur pejalan kaki yang bercampur dengan jalur sepeda. Hal ini berfungsi untuk memberikan keselamatan dan kenyamanan lebih bagi para pejalan kaki. Terakhir, peneliti menyarankan agar pencahayaan jalur pejalan kaki, khususnya pada malam hari, dimaksimalkan dengan adanya pencahayaan khusus bagi jalur tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Washington, DC: Island Press.
- Eka, A., & Adji, R. (2012, November). *Informasi Singkat Benih*. Sulawesi: BPTH Sulawesi.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of American Great Cities*. New York: Random House.
- Kumar, R. (2011). *Research Methodology: A Step-by-Step Guide for Beginners*. London: SAGE Publications.
- Lufkin, B. (2016, September 5). *Apakah pejalan kaki lebih cerdas dari orang yang memilih naik kendaraan?* Retrieved Februari 16, 2017, from BBC: http://www.bbc.com/indonesia/vert_aut/2016/09/160829_vert_aut_pejalan_pintar
- Sheldrake, P. (2014). *Cities and Human Community*. In P. Sheldrake, *The Spiritual City: Theology, Spirituality, and the Urban* (p. 7). New Jersey: Wiley-Blackwell.
- Shortell, T. (2015). *Walking in Cities: Quotidian Mobility as Urban Theory, Method, and Practice*. Philadelphia: Temple University Press.
- TCRP. (2003). *Transit Capacity and Quality of Service Manual*. Washington, D.C.: Transportation research Board.
- Tuan, Y.-F. (2001). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tumlin, J. (2012). *Sustainable Transportation Planning*. Hoboken: John Wiley & Sons.
- Watson, D., & Crosbie, M. J. (2004). *Time-Saver Standards for Architectural Design*. New York: McGraw-Hill.