

PEDESTRIAN JALAN GAJAHMADA KOTA SEMARANG: PENILAIAN WALKABILITY INDEX DAN PREFERENSI PEJALAN KAKI

Firani Marinda Putri Utoyo¹, Agnesia Putri Kurnianingtyas²

^{1,2}Universitas Semarang; Jl. Soekarno Hatta, Kota Semarang

Email: franimarinda@gmail.com¹, agnesiaputri@usm.ac.id²

Info Artikel:

• Artikel Masuk: 2025-10-11

• Artikel diterima: 2025-10-24

• Tersedia Online: 2025-10-30

ABSTRAK

Koridor Jalan Gajahmada merupakan salah satu jalur utama yang memiliki peran strategis dalam struktur ruang Kota Semarang. Kawasan ini berfungsi sebagai pusat kegiatan perdagangan, jasa, dan perkantoran, serta menjadi penghubung antara titik-titik penting kota seperti Simpang Lima dan Jalan Pandanaran. Aktivitas pengguna koridor sangat beragam, mencakup penduduk lokal, pekerja formal dan informal, pengunjung pusat perbelanjaan, dan tamu hotel. Keragaman ini memicu tingginya intensitas aktivitas berjalan kaki dalam kawasan tersebut. Oleh karena itu, penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai menjadi aspek krusial untuk meningkatkan walkability kawasan. Artikel ini bertujuan untuk menilai indeks walkability di koridor Jalan Gajahmada dan menilai persepsi pengguna terhadap fasilitas pedestrian guna mendorong pengembangan kawasan ramah pejalan kaki sebagai bagian dari upaya mewujudkan walkable city, sejalan dengan prinsip kota hijau (green city). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah penilaian indeks walkability dengan metode Global Walkability Index (GWI), Customer Satisfaction Index (CSI), dan Importance Performance Analysis (IPA). Data primer diperoleh melalui observasi lapangan dan penyebaran kuesioner kepada 100 responden yang dipilih secara stratified random sampling. Hasil analisis menunjukkan bahwa jalur pedestrian berada dalam kategori “baik” dengan skor indeks sebesar 70,2, dan tingkat kepuasan pengguna sebesar 70,3 yang termasuk dalam kategori “puas”. Aspek fasilitas pendukung dan hambatan fisik menjadi perhatian utama karena dinilai penting namun belum memuaskan. Rekomendasi perbaikan meliputi peningkatan fasilitas penyeberangan, penataan ruang untuk mengurangi hambatan fisik, serta penyediaan sarana ramah disabilitas.

Kata Kunci: Walkability; Jalur Pedestrian; Global Walkability Index (GWI), Customer Satisfaction Index (CSI), Importance Performance Analysis (IPA)

ABSTRACT

The Gajahmada Corridor is one of the main thoroughfares that plays a strategic role in the spatial structure of Semarang City. This area functions as a center for commercial, service, and office activities, and serves as a link between important points in the city such as Simpang Lima and Pandanaran Road. The activities of corridor users are highly diverse, including local residents, formal and informal workers, shopping center visitors, and hotel guests. This diversity drives the high intensity of pedestrian activity in the area. Therefore, providing adequate pedestrian facilities is a crucial aspect for enhancing the walkability of the area. This article aims to assess the walkability index along Jalan Gajahmada and evaluate users' perceptions of pedestrian facilities to promote the development of a pedestrian-friendly area as part of efforts to achieve a walkable city, in line with the principles of a green city. The analytical techniques used in this study include assessing the walkability index using the Global Walkability Index (GWI), Customer Satisfaction Index (CSI), and Importance Performance Analysis (IPA). Primary data was collected through field observations and the distribution of questionnaires to 100 respondents selected via stratified random sampling. The analysis results show that the pedestrian path is in the “good” category with an index score of 70.2 and a user satisfaction level of 70.3, which falls into the “satisfied” category. Supporting facilities and physical barriers are the main concerns because they are considered important but not yet satisfactory. Recommendations for improvement include enhancing crossing facilities, reorganizing space to reduce physical barriers, and providing disability-friendly amenities.

Keyword: *Walkability; Pedestrian Pathways; Global Walkability Index (GWI); Customer Satisfaction Index (CSI); Importance Performance Analysis (IPA)*

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk di Indonesia diproyeksikan terus meningkat hingga mencapai 319 juta jiwa pada tahun 2045, dengan sekitar 220 juta jiwa bermukim di wilayah perkotaan (Sari, 2022). Kondisi ini menuntut penyediaan ruang yang memadai dan perencanaan kota yang berkelanjutan tercermin dalam tujuan pembangunan berkelanjutan (SDGs) poin ke-11, yakni menciptakan kota yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan (Trifita and Amaliyah, 2020).

Mobilitas masyarakat yang efisien dan ramah lingkungan menjadi kunci dalam pembangunan kota layak huni (*livable city*), salah satunya dengan mendorong aktivitas berjalan kaki. Sebagai moda transportasi tidak bermotor, berjalan kaki memiliki berbagai manfaat, seperti mengurangi polusi, menghemat energi, dan memperkuat interaksi sosial (Kurniawati, 2019). Untuk mendukung hal ini, ketersediaan jalur pedestrian yang aman dan nyaman sangat penting. Namun demikian, banyak jalur pedestrian di kota-kota besar mengalami penurunan fungsi akibat penyalahgunaan ruang, seperti parkir liar kendaraan atau aktivitas berdagang (Agustin, 2017), yang pada akhirnya menurunkan kualitas jalur tersebut.

Kota Semarang sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah terus mengalami perkembangan struktur ruang dan aktivitas ekonomi yang dinamis. Salah satu koridor strategis yang menopang aktivitas perkotaan adalah Jalan Gajahmada. Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) BWK I dan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang, Jalan Gajahmada ditetapkan sebagai kawasan komersial dengan dominasi fungsi perdagangan, jasa, dan perkantoran.

Sebagai jalan yang menghubungkan dua titik penting, yakni Simpang Lima dan Jalan Pandanaran, koridor ini memiliki peran vital dalam mobilitas dan konektivitas perkotaan. Bangunan-bangunan yang berada di sepanjang jalan ini meliputi pusat perbelanjaan, hotel,

restoran, dan kantor-kantor, yang menjadi titik tujuan maupun transit bagi berbagai kelompok masyarakat.

Keberagaman fungsi ruang tersebut menyebabkan Jalan Gajahmada menjadi salah satu kawasan dengan potensi aktivitas berjalan kaki yang tinggi. Misalnya, pengunjung hotel yang berjalan ke pusat perbelanjaan atau restoran, pegawai yang berpindah dari kantor ke tempat makan, maupun wisatawan yang sekadar menikmati suasana kota. Oleh sebab itu, keberadaan fasilitas pejalan kaki yang *walkable* atau nyaman, aman, dan terintegrasi sangat penting untuk mendukung aktivitas tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kualitas jalur pedestrian dengan parameter *walkability* di Jalan Gajahmada baik berdasarkan hasil observasi maupun persepsi pengguna dengan menggunakan parameter Global Walkability Index (GWI). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi terkait kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Gajahmada dan parameter apa saja yang perlu mendapatkan perbaikan guna peningkatan kualitas ruang sebagai ruang yang ramah pejalan kaki dan mendukung perwujudan kota hijau.

2. DATA DAN METODE

2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Jalan Gajahmada yang berada di Kota Semarang.

2.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk mengevaluasi kualitas jalur pedestrian berdasarkan data yang dikumpulkan. Data primer dikumpulkan melalui observasi langsung di lapangan dan penyebaran kuesioner kepada 100 responden yang dipilih dengan metode *stratified random sampling*, dengan mempertimbangkan keberagaman penggunaan lahan dan kondisi

lingkungan sekitar jalur pedestrian di Jalan Gajahmada, Kota Semarang. Observasi dilakukan secara sistematis untuk mengamati kondisi fisik jalur pedestrian berdasarkan variabel penelitian. Sementara itu, kuesioner digunakan untuk mengetahui persepsi dan tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap kualitas jalur pedestrian berdasarkan indikator *Global Walkability Index* (GWI). Kuesioner yang digunakan bersifat tertutup, di mana responden memberikan penilaian dengan memberi tanda pada kolom pilihan yang telah disediakan. Adapun data sekunder diperoleh dari instansi terkait serta dokumen-dokumen yang mendukung kajian terhadap jalur pedestrian.

2.3. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari tiga pendekatan, yaitu *Global Walkability Index* (GWI), *Customer Satisfaction Index* (CSI), dan *Importance Performance Analysis* (IPA). Ketiga metode ini digunakan secara komplementer untuk mengukur tingkat kelayakan jalur pedestrian, tingkat kepuasan pengguna, serta prioritas perbaikan berdasarkan persepsi masyarakat.

2.3.1. Global Walkability Index (GWI)

Analisis GWI digunakan untuk menilai tingkat kelayakan jalur pedestrian berdasarkan beberapa parameter yang mencerminkan aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan keindahan. Metode ini merujuk pada *Walkability Surveys in Asian Cities* yang dikembangkan oleh Krambeck (2006) dan telah diterapkan di berbagai negara di Asia.

Penilaian GWI menggunakan 9 parameter dengan bobot berbeda, seperti ditunjukkan pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Parameter dan Bobot GWI

No	Parameter	Bobot
1	Konflik antara jalur pedestrian dengan moda transportasi yang lain	15
2	Ketersedian jalur pedestrian	25
3	Ketersediaan fasilitas penyeberangan	10
4	Keamanan dalam penyeberangan	10
5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	10
7	Infrastruktur penunjang untuk kelompok penyandang cacat	10
8	Hambatan atau kendala	10
9	Keamanan terhadap tindak kejahatan	5

Sumber: Walkability Surveys in Asian Cities dalam (Christiana, 2017)

Setiap parameter dinilai menggunakan skala Likert 1-5, di mana skor 1 menunjukkan kondisi paling buruk dan skor 5 menunjukkan kondisi terbaik. Hasil akhir akan diklasifikasikan berdasarkan skala penilaian seperti pada Tabel 2:

Tabel 2. Standar Pengukuran Walkability

Skor	Keterangan
81-100	Terdapat fasilitas jalur pedestrian yang lengkap dan nyaman, sehingga segala aktivitas dilakukan dengan berjalan kaki.
61-80	Terdapat fasilitas pedestrian yang lengkap dan nyaman, sehingga dalam melakukan aktivitas sebagian besar dengan berjalan kaki.
41-60	Beberapa fasilitas jalur pedestrian mudah dijangkau dengan berjalan kaki dan kurang nyaman ketika digunakan.
21-40	Hanya sedikit fasilitas jalur pedestrian yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki dan tidak nyaman ketika digunakan.
0-20	Tidak terdapat fasilitas jalur pedestrian sehingga segala aktivitas tidak dapat dilakukan dengan berjalan kaki.

Sumber: Krambeck, 2006

2.3.2. Customer Satisfaction Index (CSI)

Tabel 3. Parameter GWI

Atribut	Parameter
X1	Konflik antara jalur pedestrian dengan moda transportasi yang lain
X2	Ketersedian jalur pedestrian
X3	Ketersediaan fasilitas penyeberangan
X4	Keamanan dalam penyeberangan
X5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor
X6	Ketersediaan fasilitas pendukung
X7	Infrastruktur penunjang untuk kelompok penyandang cacat
X8	Hambatan atau kendala
X9	Keamanan terhadap tindak kejahatan

Metode CSI digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap jalur pedestrian dengan menggunakan 9 parameter yang sama seperti pada analisis GWI. Analisis dilakukan melalui beberapa tahapan berikut:

a. Menentukan *Mean Importance Score* (MIS) dan *Mean Satisfaction Score* (MSS):

$$MIS = \frac{\sum_{i=1}^n Y_i}{n} \dots \dots \dots (1)$$

$$MSS = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n} \dots \dots \dots (2)$$

Keterangan:

Yi = Nilai Kepentingan parameter ke-i
 Xi = Nilai Kepuasan parameter ke-i
 n = Jumlah responden

b. Menghitung *Weight Factor* (WF):

$$WF = \frac{MIS_i}{\sum_{i=1}^p MIS_i} \times 100\% \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan:

MIS_i = Nilai rata-rata kepentingan ke-i

$\sum_{i=1}^p MIS_i$ = Total rata-rata kepentingan dari

ke-i ke-p

c. Menghitung *Weight Score* (WS):

$$WS = WF_i \times MSS_i \dots \dots \dots (4)$$

Keterangan:

WFI = Faktor tertimbang ke-i

MSS = Rata-rata tingkat kepuasan

d. Menentukan *Customer Satisfaction Index* (CSI)

$$CSI = \frac{\sum_{i=1}^p WS_i}{HS} \times 100 \% \dots \dots \dots (5)$$

Keterangan:

WS_i = Total hasil kali (i) dengan (p)

HS = Skala maksimum yang digunakan (*Highest Scale*)

Penilaian hasil CSI diklasifikasikan ke dalam kategori seperti Tabel 3 berikut:

Tabel 4. Kategori Nilai CSI

Nilai CSI	Kategori CSI
0%-20%	Tidak Puas
21%-40%	Kurang Puas
41%-60%	Cukup Puas
61%-80%	Puas
81%-100%	Sangat Puas

Sumber: Sari and Hermawansyah, 2022

2.3.3. *Importance Performance Analysis* (IPA)

Metode IPA digunakan untuk menentukan prioritas perbaikan jalur pedestrian berdasarkan tingkat kepentingan dan kinerja (kepuasan). Tahapan dalam analisis ini meliputi:

a. Menghitung Tingkat Kesesuaian:

$$TKi = \frac{Xi}{Yi} \times 100\% \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

Tki = Tingkat kesesuaian responden

Xi = Skor penilaian (bobot) kinerja

Yi = Skor penilaian (bobot) kepentingan

b. Menghitung Nilai Rata-Rata Setiap Parameter:

$$\bar{X} = \frac{\sum \bar{X}_i}{n} \dots \dots \dots (2)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum \bar{Y}_i}{n} \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan:

\bar{X} = Skor rerata tingkat kinerja

\bar{Y} = Skor rerata kepentingan

n = Jumlah responden

c. Menghitung Rata-Rata Semua Parameter Tingkat Kepentingan dan Kinerja:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X1}{k} \dots \dots \dots (4)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n Y1}{k} \dots \dots \dots (5)$$

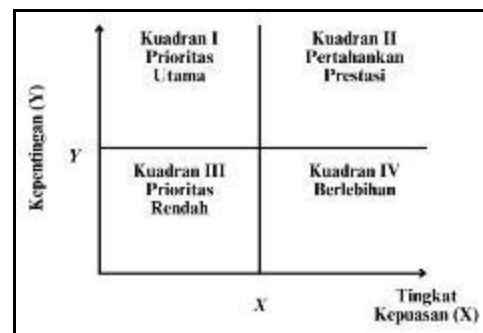
Keterangan:

X1 = Rata-rata skor tingkat kinerja

Y1 = Rata-rata tingkat kepentingan

K = Banyaknya variabel

Hasil perhitungan menggunakan rumus-rumus tersebut kemudian dimasukkan ke dalam Diagram Kartesius *Importance-Performance* pada gambar. Dari diagram tersebut dapat diketahui indikator yang merupakan prestasi dan perlu dipertahankan, serta indikator yang kualitasnya kurang bagus dan perlu menjadi prioritas untuk diperbaiki.



Gambar 1. Diagram Kartesius
 Sumber: Sengkey et al., 2023

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Indeks Kualitas Pedestrian Koridor Jalan Gajahmada Dengan Metode *Global Walkability Index (GWI)*

Jalan Gajahmada merupakan salah satu koridor utama di Kota Semarang yang berfungsi sebagai jalan satu arah dengan intensitas pergerakan kendaraan bermotor yang tinggi. Lokasinya yang berada di pusat kota menjadikan koridor ini memiliki tingkat keragaman fungsi ruang yang signifikan. Sepanjang jalur ini berkembang berbagai fungsi perkotaan seperti pusat perdagangan dan jasa (mall dan hotel), area kuliner (kafe dan restoran), perkantoran, lembaga pendidikan, serta tempat peribadatan. Keberagaman fungsi tersebut menyebabkan aktivitas pemanfaatan ruang di kawasan ini berlangsung sangat intensif. Mobilitas masyarakat antar-ruang dilakukan melalui berbagai moda, baik kendaraan bermotor maupun dengan berjalan kaki. Oleh karena itu, keberadaan jalur pedestrian memiliki peran penting sebagai elemen pendukung mobilitas, khususnya bagi pejalan kaki, untuk menciptakan aksesibilitas dan kenyamanan dalam kegiatan sehari-hari.

Analisis kondisi kemudahan berjalan kaki (*walkability*) di sepanjang koridor Jalan Gajahmada dilakukan dengan membagi area pengamatan menjadi empat segmen berdasarkan karakteristik dan dominasi fungsi ruang di masing-masing bagian.

1. **Segmen 1** membentang dari kawasan Simpang Lima hingga pertemuan Jalan Gajahmada dengan Jalan Mayjen Sutoyo dan Jalan Jend. D.I. Panjaitan. Bagian ini didominasi oleh fungsi komersial dan jasa, antara lain pusat perbelanjaan, hotel, kafe, restoran, serta fasilitas peribadatan.
2. **Segmen 2** dimulai dari simpang Jalan Mayjen Sutoyo hingga pertemuan Jalan

Gajahmada dengan Jalan Inspeksi. Karakter ruang pada segmen ini terutama berupa area kuliner seperti kafe dan restoran, serta sebagian hotel.

3. **Segmen 3** terletak antara simpang Jalan Inspeksi hingga pertemuan Jalan Gajahmada dengan Jalan Depok dan Jalan K.H. Wahid Hasyim, dengan dominasi fungsi pertokoan, hotel, dan fasilitas pendidikan.
4. **Segmen 4** membentang dari persimpangan Jalan Depok dan Jalan K.H. Wahid Hasyim hingga berakhir di persimpangan Jalan Pemuda dan Jalan Gendingan. Pada bagian ini, fungsi ruang didominasi oleh pertokoan dan perkantoran.

Secara umum, jalur pedestrian di koridor Jalan Gajahmada memiliki lebar bervariasi antara 1–4 meter dengan material permukaan berupa keramik yang dalam kondisi relatif baik—rata, bersih, dan nyaman digunakan untuk berjalan kaki, meskipun ditemukan kerusakan ringan di beberapa titik.

Namun demikian, konflik pemanfaatan ruang kerap terjadi antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan bermotor, terutama sepeda motor yang memarkirkan kendaraannya di atas pedestrian atau melintas di jalur pedestrian. Selain itu, becak yang berhenti atau menunggu penumpang di jalur pedestrian juga menimbulkan gangguan bagi aktivitas berjalan kaki.

Fasilitas penyeberangan tersedia di setiap segmen berupa *zebra cross*. Waktu tunggu untuk menyeberang pada kondisi lalu lintas normal berkisar antara 10–20 detik, sedangkan pada jam-jam sibuk dapat mencapai lebih dari 30 detik. Durasi penyeberangan sekitar 20 detik dan umumnya berada dalam kondisi aman. Perilaku pengendara menunjukkan kecenderungan untuk memberi prioritas kepada pejalan kaki yang menyeberang di *zebra cross*, meskipun di luar area tersebut pengendara sering melaju dengan kecepatan cukup tinggi

dan tidak selalu memperhatikan keberadaan pejalan kaki.

Fasilitas pendukung jalur pedestrian di koridor ini tergolong cukup lengkap, meliputi penerangan jalan umum (LPJU), peneduh, tempat duduk, tempat sampah, papan petunjuk arah, halte, dan *bollard*. Akan tetapi, distribusi fasilitas tersebut belum merata di seluruh segmen. Segmen 1 dan 2 memiliki fasilitas yang lebih lengkap dibandingkan segmen 3 dan 4. Selain itu, fasilitas untuk penyandang disabilitas seperti *guiding block* bagi penyandang tunanetra dan *ramp* untuk

pengguna kursi roda telah tersedia di beberapa titik.

Hambatan lain yang mempengaruhi kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki meliputi keberadaan parkir liar, pedagang kaki lima (PKL), serta tiang reklame dan tiang listrik yang berdiri di tengah jalur pedestrian, sehingga mengurangi lebar efektif pedestrian. Meski demikian, aspek keamanan terhadap tindak kejahatan relatif baik berkat tersedianya penerangan jalan umum dan lampu khusus untuk area pejalan kaki pada malam hari.

Tabel 5. Perhitungan Tingkat *Walkability*

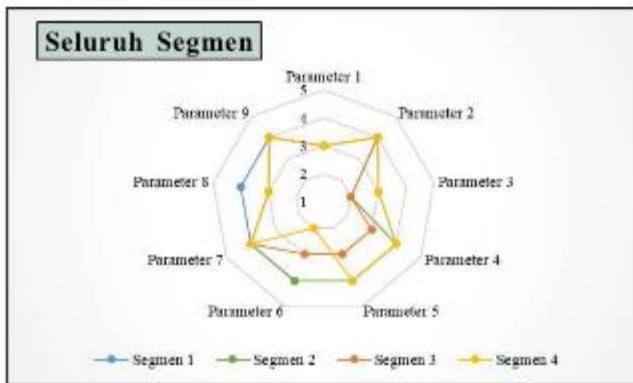
No	Parameter	Bobot	Segmen				Skor Rata-Rata
			1	2	3	4	
1	Konflik dengan moda transportasi lain	15	3	3	3	3	900
2	Ketersediaan jalur pedestrian	25	4	4	4	4	2000
3	Ketersediaan penyeberangan	10	3	2	2	3	500
4	Keamanan menyeberang	10	4	4	3	4	750
5	Perilaku pengendara	5	4	4	3	4	375
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	10	4	4	3	2	650
7	Infrastruktur untuk difabel	10	4	4	4	4	800
8	Hambatan atau kendala	10	4	3	3	3	650
9	Keamanan dari kejahatan	5	4	4	4	4	400
Total Skor			7500	7100	6600	6900	7025
Skor Walkability (Walkability Index)			75	71	66	69	70,2

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Hasil evaluasi menggunakan *Global Walkability Index (GWI)* menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Jalan Gajahmada memperoleh skor sebesar 70,2, yang termasuk dalam kategori “baik dan memadai”. Hal ini mencerminkan bahwa fasilitas pejalan kaki telah tersedia secara relatif memadai dan mampu mendukung aktivitas berjalan kaki.

Parameter dengan skor tertinggi adalah ketersediaan jalur pedestrian, infrastruktur untuk penyandang disabilitas, dan keamanan terhadap tindak kejahatan. Ketersediaan *guiding block* serta pencahayaan jalan di sekitar kawasan pusat perbelanjaan, fasilitas

umum, dan area komersial berkontribusi positif terhadap penilaian ini.



Gambar 2. Diagram Nilai Parameter
 Sumber: Hasil Analisis, 2025

Namun demikian, fasilitas pendukung seperti tempat duduk, halte, ramp, serta fasilitas penyeberangan belum tersedia secara merata, khususnya di area dengan dominasi aktivitas pendidikan dan perdagangan. Selain itu, konflik ruang antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, keberadaan pedagang kaki lima (PKL), serta hambatan fisik seperti tiang listrik yang ditemui di beberapa ruas jalan, turut mengganggu kenyamanan dan aksesibilitas, terutama bagi pengguna berkebutuhan khusus.

Secara umum, meskipun skor menunjukkan kualitas jalur pedestrian yang baik, kondisi eksisting ini belum sepenuhnya memenuhi kriteria lingkungan yang “*high walkable*”. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan penyediaan fasilitas, penataan ruang jalan, serta penguatan aspek keamanan guna menciptakan lingkungan pedestrian yang lebih optimal, nyaman, aman, dan inklusif di kawasan perkotaan.

3.2. Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Kualitas Pedestrian di Jalan Gajahmada

Berdasarkan hasil perhitungan, skor *Customer Satisfaction Index* (CSI) sebesar **70,3** menunjukkan bahwa jalur pedestrian berada dalam kategori “puas”. Artinya, sebagian besar pengguna merasa cukup nyaman terhadap kondisi eksisting.

Tabel 6. Perhitungan CSI

Atribut	MIS	MSS	WF (%)	WS (%)
X1	4,10	3,21	10,44	33,46
X2	4,30	3,67	10,96	40,23
X3	4,27	3,32	10,88	36,11
X4	4,44	3,61	11,31	40,84
X5	4,33	3,56	11,03	39,21
X6	4,40	3,41	11,22	38,22
X7	4,37	3,66	11,14	40,74
X8	4,51	3,50	11,49	40,16
X9	4,53	3,69	11,53	42,53
Total	39,23	31,61		351,49
CSI	70,3			
Kategori	Puas			

Sumber: Analisa Peneliti, 2025

Aspek dengan tingkat kepuasan tertinggi adalah ketersediaan jalur pedestrian dan keamanan terhadap tindak kejahatan, yang banyak ditemukan di area sekitar pusat perbelanjaan dan fasilitas umum yang sudah dilengkapi dengan *guiding block* dan pencahayaan memadai. Namun demikian, fasilitas pendukung seperti tempat duduk, halte, dan sarana penyeberangan masih belum tersedia secara merata, terutama di kawasan dengan aktivitas pendidikan dan perdagangan.

Hambatan fisik seperti parkir liar, pedagang kaki lima (PKL), serta keberadaan tiang listrik banyak ditemui di sepanjang jalur dengan tingkat aktivitas pejalan kaki yang padat, seperti di sekitar pusat perdagangan, rumah makan, coffee shop, dan hotel. Kondisi ini turut mengganggu kenyamanan dan aksesibilitas, khususnya bagi penyandang disabilitas yang membutuhkan jalur bebas hambatan.

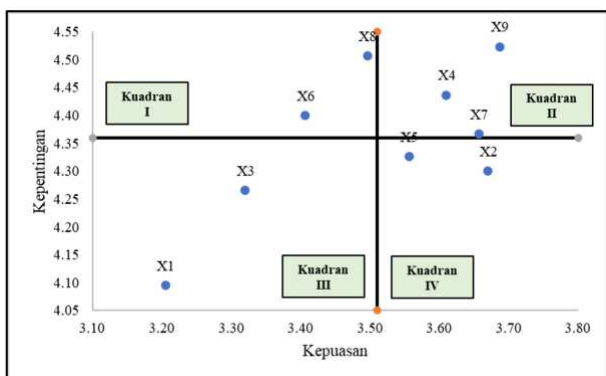
Selain itu, konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor masih terjadi, terutama di titik-titik persimpangan dan area perlintasan kendaraan yang tidak dilengkapi fasilitas penyeberangan yang layak, sehingga menurunkan kualitas ruang pejalan kaki secara keseluruhan.

Secara keseluruhan, meskipun tingkat kepuasan pengguna tergolong tinggi, diperlukan upaya peningkatan dalam

penyediaan fasilitas pendukung, penataan hambatan fisik, serta pengelolaan ruang pedestrian, guna mendukung terciptanya lingkungan jalan yang lebih aman, nyaman, dan inklusif di kawasan perkotaan.

3.3. Prioritas Peningkatan Kualitas Pedestrian di Jalan Gajahmada Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pejalan Kaki

Hasil analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas pendukung dan keberadaan hambatan fisik merupakan dua atribut yang menjadi prioritas perbaikan. Keduanya berada pada kuadran I, menandakan tingkat kepentingan yang tinggi namun dengan tingkat kepuasan yang rendah.



Gambar 3. Diagram Kartesius
 Sumber: Hasil Analisis, 2025

Secara umum, area di sekitar pusat perbelanjaan, fasilitas pendidikan, serta kawasan perdagangan dan jasa menjadi lokasi yang perlu mendapat perhatian khusus. Di area tersebut, fasilitas pendukung seperti tempat duduk, halte, dan sarana ramah disabilitas dinilai sangat penting oleh pengguna, namun ketersediaannya belum optimal. Selain itu, hambatan fisik seperti parkir liar dan pedagang kaki lima (PKL) banyak ditemukan di kawasan dengan aktivitas pejalan kaki yang padat, sehingga mengganggu kenyamanan dan aksesibilitas.

Respon pengguna menunjukkan bahwa keberadaan fasilitas pendukung yang memadai dan jalur pedestrian yang bebas hambatan sangat menentukan tingkat kenyamanan berjalan kaki. Pengguna yang lebih rutin menggunakan jalur ini menunjukkan kepedulian yang lebih tinggi terhadap kondisi eksisting, sehingga persepsi mereka menjadi penting dalam menentukan prioritas perbaikan.

Temuan ini mengindikasikan perlunya peningkatan kualitas fasilitas pendukung serta pengelolaan ruang jalan untuk meminimalkan hambatan fisik. Dengan perbaikan tersebut, diharapkan dapat meningkatkan kepuasan pengguna serta menciptakan lingkungan jalan yang lebih aman, nyaman, dan inklusif bagi seluruh pejalan kaki di kawasan perkotaan.

4. SIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa kualitas jalur pedestrian di Jalan Gajahmada, Kota Semarang, secara umum berada dalam kondisi baik berdasarkan hasil evaluasi menggunakan *Global Walkability Index* dan *Customer Satisfaction Index*. Dengan demikian, dapat dikatakan koridor Jalan Gajahmada memiliki potensi besar sebagai kawasan yang *walkable* di pusat kota Semarang. Infrastruktur pedestrian yang relatif baik, ditunjang dengan keberagaman fungsi ruang dan intensitas aktivitas, menjadi modal penting dalam pengembangan kawasan berbasis mobilitas pejalan kaki.

Meskipun demikian, masih terdapat aspek-aspek penting yang perlu mendapatkan perhatian khusus, terutama terkait fasilitas pendukung dan hambatan fisik yang teridentifikasi melalui analisis *Importance Performance Analysis*. Rekomendasi perbaikan mencakup penambahan fasilitas penyeberangan, peningkatan keamanan bagi pejalan kaki, serta penyediaan sarana yang ramah bagi penyandang disabilitas. Hasil evaluasi ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam pengambilan kebijakan kebijakan penataan ruang dan transportasi perkotaan yang lebih inklusif, nyaman, dan berkelanjutan bagi seluruh pengguna jalan.

5. REFERENSI

- Agustapraja, H. R. (2018). Studi pemetaan perilaku (behavioral mapping) pejalan kaki pada pedestrian Alun-Alun Kota Lamongan. *Jurnal CIVILA*, 3(1), 134. <https://doi.org/10.30736/cvl.v3i1.220>
- Agustin, I.W. (2017). Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-Alun Kota Malang, *Jurnal Pengembangan Kota*, 5(1), p. 45. Available at: <https://doi.org/10.14710/jpk.5.1.45-57>.
- Christiana, N.E. (2017). *Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna*. Sepuluh Nopember Institute of Technology.
- Krambeck, H.V. (2006). *The Global Walkability Index*. Massachusetts Institute of Technology.
- Kurniawati, W. (2019). Analisis Kelayakan Berjalan dan Faktor yang Memengaruhi Minat Berjalan Kaki di Jakarta', *Jurnal Kebijakan Ekonomi*, pp. 79–104. Available at: <https://doi.org/10.21002/jke.2019.05>.
- Sari, A.I.C. (2014). Jalur Pedestrian adalah Hak Ruang bagi Pejalan Kaki (Studi Kasus: Pada Ruang Publik; Lapangan Taruna dan Taman kota, Kota Gorontalo). *RADIAL-Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa dan Teknologi*, 2.
- Sari, F.Y. (2022). Permukiman Perumahan dan Keseimbangan Lingkungan di Perkotaan. *Jurnal Online Program Studi Pendidikan Ekonomi*, 7, pp. 44–51.
- Sari, M.E. and Hermawansyah, A. (2022). Analisis Kepuasan Pengguna Aplikasi Jamride Berbasis Kerangka Kerja CUSTOMER SATISFACTION INDEX (CSI) Di PPU. *Jurnal Impresi Indonesia*, 1(4), pp. 436–449. Available at: <https://doi.org/10.36418/jii.v1i4.61>.
- Sengkey, P.C.D., Pandey, S. V and Lefrandt, L.I.R. (2023). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Di Pusat Kota Amurang (Studi Kasus Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang). *TEKNO*, 21.
- Trifita, A. and Amaliyah, R. (2020). Ruang Publik dan Kota Berkelanjutan: Strategi Pemerintah Kota Surabaya Mencapai Sustainable Development Goals (SDGs). *Global and Policy Journal of International Relations*, 8(02). Available at: <https://doi.org/10.33005/jgp.v8i02.2413>.