



DOI: <https://doi.org/10.38035/jstl.v4i2>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Penilaian Kelayakan Fasilitas Pejalan Kaki Berbasis Global Walkability Index (GWI) di Kawasan Perdagangan Gunung Sari-Cipto, Kota Cirebon

Maulana Subakti Prawira Negara¹, Mohd. Abi Rafdi²

¹Universitas Swadaya Gunung Jati, Kota Cirebon, Indonesia, maulana.122210012@ugj.ac.id

²Universitas Swadaya Gunung Jati, Kota Cirebon, Indonesia, abirafdimohd@gmail.com

Corresponding Author: maulana.122210012@ugj.ac.id¹

Abstract: Cirebon City ranked third in Indonesia's Most Livable City Index (MLCI) 2022, with its pedestrian facility indicator scoring highest nationally (79) based purely on residents' perception surveys rather than physical field measurement. This gap between perceived satisfaction and actual physical condition is common in urban walkability studies and warrants empirical verification. This study assesses the physical feasibility of pedestrian facilities in the Gunung Sari-Cipto Strategic City Area, a designated trade and service zone, using the Global Walkability Index (GWI). A quantitative descriptive approach was applied through direct field observation across four road corridors (3,543.79 m, ten 400-meter segments), scored on nine weighted GWI parameters and aggregated using a length-weighted average. Results show an area-level GWI of 65.98, categorized as "Waiting to Walk," with one corridor, Jl. Tentara Pelajar, falling into the "Not Walkable" category (47.75), while Jl. RA. Kartini scored highest (84.00). Pedestrian crossing facilities were consistently the weakest parameter across all corridors, indicating a systemic rather than localized deficiency. These findings reveal a substantial gap between MLCI's perceptual claim and measured physical conditions, confirming that perception-based rankings do not necessarily reflect actual pedestrian infrastructure quality at the area scale.

Keyword: Walkability, Global Walkability Index, Pedestrian Facilities, Cirebon City, Perception-Physical Gap..

Abstrak: Kota Cirebon menempati peringkat ketiga Most Livable City Index (MLCI) IAP 2022, dengan indikator fasilitas pejalan kaki meraih nilai tertinggi secara nasional (79) yang sepenuhnya bersumber dari survei persepsi warga kotanya, bukan pengukuran fisik lapangan. Kesenjangan antara kepuasan persepsional dan kondisi fisik aktual lazim ditemukan dalam kajian walkability perkotaan sehingga perlu diuji secara empiris. Penelitian ini menilai kelayakan fisik fasilitas pejalan kaki di Kawasan Strategis Kota (KSK) Gunung Sari-Cipto, kawasan perdagangan dan jasa yang ditetapkan RTRW Kota Cirebon, menggunakan Global Walkability Index (GWI). Pendekatan kuantitatif deskriptif diterapkan melalui observasi fisik langsung pada empat ruas jalan (3.543,79 meter, sepuluh segmen berinterval 400 meter), dinilai pada sembilan parameter GWI berbobot dan diagregasi menggunakan pembobotan panjang

ruas. Hasil menunjukkan Nilai GWI Kawasan sebesar 65,98, berkategori "Waiting to Walk", dengan satu ruas, yaitu Jl. Tentara Pelajar, jatuh pada kategori "Not Walkable" (47,75), sementara Jl. RA. Kartini memperoleh nilai tertinggi (84,00). Fasilitas penyeberangan pejalan kaki konsisten menjadi parameter terlemah di seluruh ruas, mengindikasikan persoalan yang bersifat sistemik, bukan sekadar defisiensi lokal. Temuan ini mengungkap kesenjangan yang signifikan antara klaim persepsional MLCI dan kondisi fisik terukur, menegaskan bahwa pemeringkatan berbasis persepsi tidak serta-merta mencerminkan kualitas infrastruktur pejalan kaki aktual pada skala kawasan.

Kata Kunci: Walkability, Global Walkability Index, Fasilitas Pejalan Kaki, Kota Cirebon, Kesenjangan Persepsi-Fisik.

PENDAHULUAN

Kota Cirebon merupakan kota yang terletak di pesisir utara bagian timur Provinsi Jawa Barat, dengan luas wilayah administratif 39,48 km² dan jumlah penduduk sebesar 333.303 jiwa (BPS, 2024). Sejak ditetapkan sebagai kawasan inti dalam kawasan metropolitan REBANA yang mencakup tujuh kabupaten/kota (Perpres No. 87 Tahun 2021), tekanan mobilitas dan aksesibilitas penduduk kian meningkat, terutama pada ruas-ruas jalan yang menjadi poros kawasan perdagangan dan jasa skala kota.

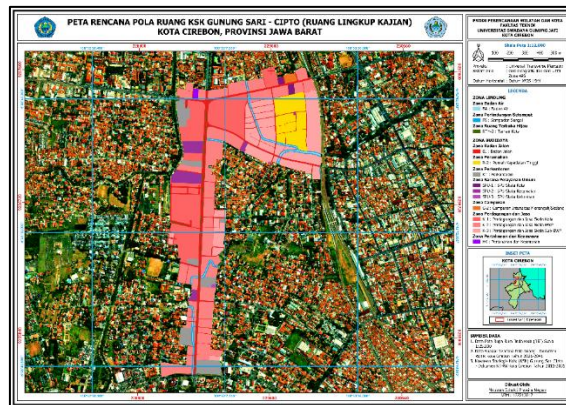
Pada tingkat nasional, Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP) secara berkala mengukur indeks kelayakan huni kota-kota di Indonesia berdasarkan persepsi masyarakat di 52 kota yang tersebar di 32 provinsi. Hasil kajian Most Livable City Index (MLCI) 2022 menempatkan Kota Cirebon pada peringkat ketiga kota paling layak huni di Indonesia dengan nilai indeks 74,4, di bawah Kota Solo dan Yogyakarta namun unggul dari kota-kota besar lainnya seperti Semarang, Bandung, Jakarta, dan Surabaya (IAP, 2022). Salah satu indikator tertinggi Kota Cirebon adalah fasilitas pejalan kaki dengan nilai indeks 79, tertinggi secara nasional di antara kota-kota yang disurvei (IAP, 2022). Namun demikian, nilai indikator tersebut sepenuhnya bersumber dari penilaian subjektif responden terhadap pengalaman mereka menggunakan fasilitas tersebut, bukan dari pengukuran teknis terhadap kondisi fisik aktual trotoar dan elemen pendukungnya di lapangan. Kesenjangan antara persepsi kepuasan masyarakat dan kondisi fisik eksisting fasilitas publik merupakan fenomena yang lazim ditemukan dalam studi-studi walkability perkotaan, sehingga capaian tertinggi nasional tersebut relevan diuji ulang melalui pendekatan pengukuran fisik yang lebih objektif dan terstandardisasi.

Survei berbasis persepsi masyarakat semacam ini rentan terhadap bias kontekstual atau bias latar belakang geografis responden, di mana penilaian yang diberikan cenderung merepresentasikan pengalaman lokal di sekitar lingkungan tempat tinggal atau pola mobilitas keseharian responden, bukan kondisi fasilitas secara menyeluruh dalam skala kota (Rahmatiani & Kameswara, 2021). Keterbatasan pendekatan berbasis persepsi tersebut memerlukan adanya penilaian yang bersifat konkret terhadap tingkat kualitas dan kenyamanan fasilitas pejalan kaki, salah satunya melalui pendekatan Global Walkability Index (GWI).

Berbeda dengan MLCI yang bertumpu pada kepuasan subjektif warga kota, konsep GWI berlandaskan pada identifikasi dan pengukuran teknis terhadap karakteristik jalur serta kondisi fasilitas pejalan kaki berdasarkan indikator yang telah ditentukan secara terstandardisasi, sesuai kondisi eksisting di lapangan (Krambeck, 2006). Indeks ini dibentuk secara formatif oleh sembilan parameter fisik, meliputi konflik jalur pejalan kaki dengan kendaraan, ketersediaan trotoar, ketersediaan fasilitas penyeberangan, keamanan menyeberang jalan, perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki, amenitas pendukung kenyamanan, infrastruktur bagi penyandang disabilitas, hambatan pada jalur pejalan kaki, dan keamanan dari tindak kejahatan, yang masing-masing memiliki bobot kontribusi berbeda terhadap nilai akhir (Krambeck, 2006; Gota et al., 2010).

Kajian GWI telah diterapkan pada berbagai tipologi kawasan di Indonesia, seperti Jatinangor dan Sudirman (Rahmatiani & Kameswara, 2021), Jalan Tunjungan Surabaya (Khizqilla & Hidayah, 2023), zona komersial Pekanbaru (Zaenal Muttaqin & Khodziah, 2021), dan kawasan wisata Makam Bung Karno (Jayanti dkk., 2024), namun umumnya belum menyandingkan hasilnya dengan klaim indeks persepsional berskala nasional seperti MLCI. Celah inilah yang mendasari kebaruan penelitian ini.

Penelitian difokuskan pada Kawasan Strategis Kota (KSK) Gunung Sari–Cipto, kawasan konsentrasi perdagangan dan jasa Kota Cirebon sesuai Perda Kota Cirebon No. 8 Tahun 2012 tentang RTRW 2011–2031 (Gambar 1), yang mencakup empat ruas jalan utama, yaitu Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo, Jl. RA. Kartini, Jl. Tentara Pelajar, dan Jl. Tuparev, dengan total panjang 3.543,79 meter.



Gambar 1 Ruang Lingkup Kajian KSK Gunung Sari-Cipto

Sumber: Perda Kota Cirebon No. 8 Tahun 2012 tentang RTRW 2011–2031

Kawasan ini dipilih karena menjadi titik bangkitan dan tarikan pejalan kaki tertinggi di kota, sehingga relevan untuk menguji apakah klaim keunggulan fasilitas pejalan kaki dalam MLCI 2022 tercermin pada kondisi fisik aktualnya. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan mengevaluasi kelayakan fisik fasilitas pejalan kaki di KSK Gunung Sari–Cipto melalui GWI pada tingkat segmen, ruas, dan kawasan, sekaligus menganalisis kesenjangan hasilnya terhadap klaim persepsional MLCI IAP 2022.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif yang bertujuan mengukur dan menggambarkan kondisi objek penelitian secara sistematis dan faktual berdasarkan instrumen baku (Sugiyono, 2020). Desain penelitian bersifat deskriptif-komparatif berbasis pengukuran fisik tunggal, memosisikan walkability fisik kawasan yang diukur melalui GWI sebagai konstruk utama, dan walkability persepsional dalam MLCI IAP 2022 sebagai konstruk pembanding, tanpa pengujian hubungan sebab-akibat secara statistik.

Objek penelitian adalah kondisi fisik fasilitas pejalan kaki pada empat ruas jalan dalam batas KSK Gunung Sari–Cipto, ditetapkan melalui pendekatan sensus (total enumeration) karena satuan analisisnya merupakan satu kesatuan kawasan yang batasnya telah ditentukan secara kebijakan, bukan populasi ruas jalan kota yang memerlukan penarikan sampel. Setiap ruas disegmentasi dengan interval ± 400 meter mengikuti Pedoman Bina Marga No. 05/P/BM/2023, menghasilkan sepuluh segmen pengamatan.

Data primer dikumpulkan melalui observasi fisik partisipatif langsung tanpa kuesioner persepsi, agar hasil penilaian sepenuhnya merepresentasikan kondisi aktual di lapangan (Arifin dkk., 2022). Setiap parameter dinilai dengan skala Likert 1–5, dengan anchor skor yang diikat pada ambang kuantitatif normatif, yaitu Pd 03-2017-B, Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014, PP No. 79/2013, dan MKJI 1997, guna menekan subjektivitas penilai tunggal. Pengambilan data dilakukan pada waktu berbeda, siang–malam serta hari kerja–akhir pekan, dan didokumentasikan melalui foto berinformasi geografis (disertai koordinat lokasi). Data sekunder meliputi dokumen RTRW Kota Cirebon 2011–2031, shapefile jaringan jalan, dan dokumen MLCI IAP 2022 sebagai data pembanding.

Kesembilan parameter GWI diberi bobot berbeda mengikuti struktur formatif indeks komposit, sebagai modifikasi dari pembobotan setara pada GWI orisinal Krambeck (2006), mengikuti adaptasi Rahmatiani & Kameswara (2021), sebagaimana disajikan pada Tabel berikut.

Tabel 1 Parameter Global Walkability Index (GWI)

No.	Parameter	Bobot
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
3	Ketersediaan fasilitas penyeberangan	10
4	Keselamatan menyeberang jalan	10
5	Perilaku pengendara terhadap pejalan kaki	5
6	Amenitas/fasilitas pendukung kenyamanan	10
7	Infrastruktur bagi penyandang disabilitas	10
8	Hambatan/kendala pada jalur pejalan kaki	10
9	Keamanan dari tindak kejahatan	5
Total Bobot		100

Sumber: Krambeck (2006)

Nilai parameter dihitung melalui rumus rasio sederhana, yaitu rata-rata skor segmen dibagi skor maksimum Likert, dikalikan bobot parameter. Penjumlahan seluruh nilai parameter menghasilkan Nilai Index Walkability per ruas, yang diklasifikasikan ke dalam tiga kategori: Highly Walkable (>70), Waiting to Walk (50–70), dan Not Walkable (<50) (Nugroho, 2021). Nilai tingkat kawasan dihitung melalui pembobotan panjang ruas (length-weighted average), agar ruas yang lebih panjang memberi kontribusi lebih besar terhadap nilai akhir. Tahap akhir analisis membandingkan hasil GWI dengan klaim MLCI IAP 2022 secara deskriptif atas pola dan selisih kategori, ditinjau dari basis data, unit analisis, skala ukur, dan rentang waktu, tanpa pengujian signifikansi statistik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penilaian GWI pada setiap segmen dilakukan melalui observasi fisik langsung terhadap sembilan parameter, dengan skala Likert 1 (sangat buruk) sampai 5 (sangat baik). Setiap ambang skor tidak ditetapkan secara subjektif, melainkan diikat pada baku teknis normatif yang berlaku, yaitu Pedoman Bina Marga Pd 03-2017-B, Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014, PP No. 79/2013, dan MKJI 1997, guna menekan bias penilai tunggal, mengikuti pendekatan normalisasi Rahmatiani dan Kameswara (2021), supaya ketika melakukan penilaian hasilnya konsisten, karena ketentuan pada setiap parameternya sudah ditetapkan sesuai kondisi tertentu di lapangan.

Tabel 2 Ketentuan Penilaian Parameter Global Walkability Index (GWI)

Parameter	Keterangan	Skor 1 (Sangat Buruk)	Skor 2 (Buruk)	Skor 3 (Sedang)	Skor 4 (Baik)	Skor 5 (Sangat Baik)
Konflik Jalur Pejalan Kaki	Seberapa sering pejalan kaki terpaksa berjalan di badan jalan atau terganggu kendaraan	Pejalan kaki harus berjalan di badan jalan >70% panjang segmen karena trotoar tidak ada, hancur, atau total terblokir kendaraan/motor yang naik trotoar	Pejalan kaki terpaksa turun ke badan jalan pada 40–70% segmen akibat trotoar terputus parah atau motor sering melintas di atas trotoar	Pejalan kaki sesekali terpaksa menghindari kendaraan (<40% segmen); trotoar sempit atau ada beberapa motor yang naik trotoar	Konflik minimal; pejalan kaki dapat berjalan di jalur hampir sepanjang segmen; hanya 1–2 titik terganggu	Tidak ada konflik sama sekali; pejalan kaki berjalan lancar di seluruh jalur tanpa gangguan kendaraan apapun
Ketersediaan Jalur Pejalan	Persentase panjang trotoar tersedia &	Tidak ada trotoar sepanjang	Trotoar tersedia namun lebar	Trotoar tersedia, lebar bersih	Trotoar tersedia, lebar bersih efektif	Trotoar kontinu, lebar bersih efektif $\geq 2,75$ m (setara

Parameter	Keterangan	Skor 1 (Sangat Buruk)	Skor 2 (Buruk)	Skor 3 (Sedang)	Skor 4 (Baik)	Skor 5 (Sangat Baik)
Kaki (Trotoar)	dapat dilalui (termasuk lebar bersih efektif)	segmen atau trotoar ada namun hancur/tidak dapat dilalui; lebar bersih efektif <0,6 m (di bawah kebutuhan minimum 1 orang berjalan, Pd 03-2017-B Pasal 4.2.1.a)	bersih efektif 0,6–<1,5 m (di bawah ambang minimum mutlak 2 orang berpapasan, Pd 03-2017-B Pasal 4.2.3.3); kondisi rusak berat di sebagian besar segmen	efektif 1,5–<2,0 m (memenuhi ambang minimum mutlak namun di bawah standar Jalan Kolektor Pusat Kota, Pd 03-2017-B Tabel 2); ada beberapa titik terputus/ruka k parsial	2,0–2,75 m (setara standar Jalan Kolektor Pusat Kota/CBD, Pd 03-2017-B Tabel 2); kondisi baik, hanya 1–2 titik terputus minor	standar Jalan Arteri Pusat Kota/CBD, Pd 03-2017-B Tabel 2); kondisi baik–sangat baik; permukaan rata; tidak ada kerusakan struktural
Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Jenis & kondisi fasilitas penyeberangan yang tersedia	Tidak ada fasilitas penyeberangan apapun di sepanjang segmen (tidak ada zebra cross, JPO, maupun APILL)	Ada marka zebra cross namun kondisi sangat pudar (nyaris tidak terlihat) dan tidak ada rambu penyeberangan	Ada zebra cross dengan marka yang masih terlihat; disertai rambu peringatan; tanpa APILL atau JPO	Ada zebra cross jelas + rambu + pelican crossing (tombol APILL) atau jembatan penyeberangan orang (JPO) kondisi baik sebagian	Fasilitas penyeberangan lengkap dan berfungsi optimal: APILL pejalan kaki aktif atau JPO kondisi sempurna + rambu lengkap
	Jarak antar fasilitas penyeberangan (terdekat dalam segmen)	Jarak antar fasilitas penyeberangan >500 m; pejalan kaki harus menyeberang tanpa fasilitas di sebagian besar segmen	Jarak antar fasilitas penyeberangan 301–500 m; cukup jauh untuk dijangkau pejalan kaki	Jarak antar fasilitas penyeberangan 151–300 m	Jarak antar fasilitas penyeberangan 76–150 m; mudah dijangkau pejalan kaki dengan berjalan sebentar	Jarak antar fasilitas penyeberangan ≤75 m; sangat mudah dijangkau tanpa harus berjalan jauh
Keselamatan Menyeberang Jalan	Lebar jalan & jumlah lajur (kompleksitas geometri jalan)	Jalan sangat lebar ≥6 lajur/≥18 m (asumsi 3–3,5 m/lajur, MKJI 1997) tanpa median atau pulau pejalan kaki; menyeberang sangat berbahaya	Jalan 4–5 lajur/12–17 m (MKJI 1997); tanpa atau dengan median sempit; waktu menyeberang lama dan berisiko	Jalan 3 lajur/9–11 m (MKJI 1997); ada median atau marka pemisah; cukup berisiko namun masih dapat diantisipasi	Jalan 2 lajur/6–8 m (MKJI 1997); volume kendaraan sedang; masih dapat disebrangi dengan waspada	Jalan 1 lajur/≤5 m (MKJI 1997) atau jalan satu arah sempit; volume rendah; relatif aman untuk menyeberang
	Estimasi kecepatan dominan kendaraan pada segmen	Kecepatan dominan >60 km/jam; melebihi batas maksimum seluruh kelas jalan arteri/kolektor primer (Pd 03-	Kecepatan dominan 40–60 km/jam; di atas ambang aman zebra cross tanpa APILL (Pd 03-2017-B Ps. 4.2.2.1.a.3;	Kecepatan dominan 30–40 km/jam; mendekati ambang batas 40 km/jam (Pd 03-2017-B Ps. 4.2.2.1.a.3);	Kecepatan dominan ≈30 km/jam; sesuai batas kawasan permukiman (PP No. 79/2013 Ps. 23) dan ambang	Kecepatan dominan <20 km/jam; jauh di bawah seluruh ambang batas kecepatan (PP No. 79/2013-B); jalan sangat sempit atau

Parameter	Keterangan	Skor 1 (Sangat Buruk)	Skor 2 (Buruk)	Skor 3 (Sedang)	Skor 4 (Baik)	Skor 5 (Sangat Baik)
		2017-B Tabel 3); tidak ada pembatas kecepatan efektif	<40 km/jam); rambu batas kecepatan kurang ditaati	ada speed bump/zona 30 yang cukup efektif	pemasangan jendulan (Pd 03-2017-B Ps. 4.2.5.2.b); banyak speed bump/geometri pemaksa perlambatan	kawasan pedestrianisasi
Perilaku Pengendara terhadap Pejalan Kaki	Tingkat kepatuhan pengendara memberi prioritas pejalan kaki (diamati ≥ 10 kejadian)	Pengendara secara rutin melanggar jalur pejalan kaki (motor naik trotoar) ATAU tidak pernah memberi jalan di zebra cross; sering klakson agresif	Pengendara sangat jarang memberi jalan; membunyikan klakson saat pejalan kaki menyeberang; motor masih sering menggunakan trotoar	Pengendara kadang-kadang memberi jalan; tidak konsisten; tidak ada klakson agresif; motor sesekali melintas di trotoar	Pengendara umumnya memperlambat laju saat ada pejalan kaki di zebra cross ($>60\%$ kejadian teramati); motor jarang naik trotoar	Pengendara secara konsisten dan tertib memberikan prioritas penuh kepada pejalan kaki; tidak ada motor yang naik ke trotoar
Amenitas / Fasilitas Pendukung Kenyamanan	Ketersediaan peneduh alami (pohon) atau buatan (kanopi/arkade toko) di sepanjang jalur	Tidak ada peneduh apapun; jalur pejalan kaki terpapar langsung sinar matahari sepanjang segmen	Ada 1–3 pohon atau elemen peneduh sporadis; peneduhan sangat minim ($<20\%$ panjang jalur)	Pohon atau kanopi pertokoan menutupi sekitar 30–50% panjang jalur; cukup teduh sebagian	Pohon/kanopi menutupi 50–80% panjang jalur; cukup nyaman untuk berjalan pada siang hari	Pohon/kanopi menutupi $>80\%$ panjang jalur; jalur teduh dan nyaman berjalan kapan pun
	Kelengkapan fasilitas pendukung lain: bangku, pencahayaan jalan, tempat sampah	Tidak ada satupun fasilitas pendukung (tidak ada bangku, lampu jalan, maupun tempat sampah di sepanjang jalur)	Hanya tersedia 1 jenis fasilitas (misal: hanya lampu jalan, atau hanya tempat sampah); kondisi cukup	Tersedia 2 jenis fasilitas dalam kondisi cukup baik	Tersedia 3 jenis fasilitas (bangku + lampu jalan + tempat sampah) dalam kondisi baik dan terawat	Tersedia ≥ 3 jenis fasilitas dalam kondisi sangat baik, lengkap, bersih, dan berfungsi optimal
Infrastruktur bagi Penyandang Disabilitas	Ketersediaan, kontinuitas, dan kondisi guiding block dan ramp kursi roda	Tidak ada guiding block DAN tidak ada ramp kursi roda di seluruh panjang segmen	Ada guiding block atau ramp di 1–2 titik saja; kondisi rusak, terputus, atau tidak fungsional	Ada guiding block atau ramp namun terputus-putus (tidak kontinu); dapat digunakan sebagian namun tidak memandu dengan baik	Guiding block kontinu dan ramp tersedia di sebagian besar segmen; kondisi baik; ada 1–2 titik minor yang kurang sempurna	Guiding block kontinu di seluruh jalur + ramp di setiap titik akses/persimpangan; kondisi sangat baik sesuai standar aksesibilitas
Hambatan / Kendala pada Jalur Pejalan Kaki	Tingkat hambatan akibat PKL & parkir liar di atas trotoar (sangat umum di CBD Cirebon)	PKL dan/atau parkir liar memblokir $>60\%$ lebar efektif trotoar, melebihi rasio maksimum legal (Permen	PKL/parkir liar menempati 50–60% lebar trotoar, mendekati/pada batas rasio maksimum legal (Permen	PKL/parkir liar menempati 25–49% lebar trotoar (di bawah rasio maksimum	PKL/parkir liar hanya menempati $<25\%$ lebar trotoar, sesuai rasio legal (Permen PUPR	Tidak ada PKL atau parkir liar di atas trotoar sama sekali; jalur pejalan kaki bebas sepenuhnya

Parameter	Keterangan	Skor 1 (Sangat Buruk)	Skor 2 (Buruk)	Skor 3 (Sedang)	Skor 4 (Baik)	Skor 5 (Sangat Baik)
		PUPR No. 03/PRT/M/2014 Ps. 13(2); area dagang PKL maksimal 60% lebar trotoar, sah bila trotoar ≥ 5 m); pejalan kaki tidak dapat melewati jalur	PUPR 03/PRT/M/2014 Ps. 13(2)); pejalan kaki terpaksa turun ke badan jalan	legal namun tetap mengganggu ; pejalan kaki harus berdesakan atau memutar	03/PRT/M/2014 Ps. 13(2)); masih ada jalur bersih lebar ≥ 1 m yang dapat dilalui	
	Hambatan fisik lain: tiang utilitas, genangan air, lubang/kerusakan struktur trotoar	Terdapat ≥ 3 jenis hambatan fisik berat secara bersamaan (tiang di tengah trotoar + genangan + lubang besar) yang nyaris memblokir jalur	Terdapat 2 jenis hambatan fisik yang signifikan mengurangi lebar efektif trotoar dan mempersulit perjalanan	Terdapat 1 hambatan fisik yang cukup mengganggu perjalanan pejalan kaki (misal: tiang di tengah trotoar sempit)	Ada hambatan fisik minor (misal: 1 tiang di tepi, atau genangan kecil musiman) namun tidak secara signifikan menghalangi	Jalur bebas dari segala hambatan fisik; permukaan rata dan bersih; tidak ada tiang penghalang di area jalur efektif
Keamanan dari Tindak Kejahatan	Kondisi pencahayaan malam hari pada jalur pejalan kaki	Tidak ada lampu jalan sama sekali; jalur gelap total pada malam hari; tidak ada sumber cahaya lain	Ada lampu jalan namun tidak berfungsi atau sangat redup; jarak pandang malam hari < 3 meter	Lampu jalan ada dan menyala namun redup atau tidak merata; terdapat beberapa titik gelap di sepanjang segmen	Lampu jalan menyala terang di sebagian besar jalur; hanya 1–2 titik gelap minor; cukup aman untuk berjalan malam	Seluruh jalur diterangi lampu jalan yang berfungsi baik dan terang; tidak ada titik gelap sepanjang segmen
	Aktivitas, keramaian, & pengawasan kawasan (rasa aman subjektif)	Kawasan sangat sepi dan tidak ada aktivitas manusia; tidak ada pengawasan apapun; dikenal atau berpotensi rawan kejahatan	Kawasan sepi pada sebagian waktu; minim pengawasan; tidak ada pos keamanan atau CCTV	Kawasan cukup ramai pada jam-jam tertentu; ada pengawasan informal dari aktivitas pertokoan di sekitar jalur	Kawasan ramai dan aktif hampir sepanjang hari; ada pengawasan informal yang baik; aktivitas pertokoan mendominasi	Kawasan sangat ramai, ada pos keamanan aktif dan/atau CCTV, dikenal sebagai kawasan yang aman dan nyaman

Sumber: Rahmatiani dan Kameswara (2021)

Penjumlahan kesembilan nilai parameter menghasilkan Nilai Index Walkability per ruas, yang selanjutnya diklasifikasikan ke dalam tiga kategori:

Tabel 3 Klasifikasi Tingkat Walkability

Skor	Keterangan	Rating	Intervensi Perbaikan
>70	Dalam melakukan kegiatan harian tidak membutuhkan kendaraan bermotor atau sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki.	<i>Highly Walkable</i>	Pemeliharaan dan peningkatan kualitas berbasis titik lemah spesifik; tidak perlu intervensi struktural besar.
50-70	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki.	<i>Waiting to Walk</i>	Intervensi bertarget pada parameter dengan nilai terendah; prioritaskan parameter berbobot tinggi dan yang bersifat sistemik.

<50	Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki atau hampir seluruh kegiatan memerlukan kendaraan bermotor.	Not Walkable	Intervensi komprehensif dan mendesak; perlu masuk dalam program prioritas APBD/DAK dengan target waktu terukur.
-----	---	--------------	---

Sumber: Krambeck (2006)

Karakteristik Wilayah

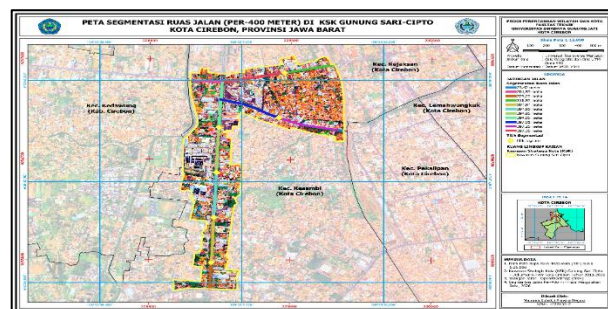
Wilayah kajian penelitian ini berada pada Kawasan Strategis Kota (KSK) Gunung Sari–Cipto, yang ditetapkan sebagai kawasan konsentrasi pengembangan ekonomi perdagangan dan jasa Kota Cirebon melalui Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 8 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011–2031. Kawasan ini dilingkupi empat ruas jalan utama, yaitu Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo, Jl. RA. Kartini, Jl. Tentara Pelajar, dan Jl. Tuparev, dengan total panjang koridor kajian 3.543,79 meter. Keempat ruas dipilih bukan semata atas pertimbangan fungsi jalan secara teknis, melainkan karena kedudukannya sebagai tulang punggung aktivitas perdagangan dan jasa skala kota yang setiap harinya menampung volume pejalan kaki relatif tinggi dibandingkan ruas-ruas permukiman di sekitarnya.

Guna menangkap variasi kondisi fisik yang tidak selalu homogen di sepanjang satu ruas, setiap ruas jalan disegmentasi dengan interval kurang lebih 400 meter mengikuti Pedoman Bina Marga Nomor 05/P/BM/2023 yang diterbitkan melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 15/SE/Db/2023, dengan titik potong disesuaikan pada simpang terdekat apabila panjang ruas tidak habis terbagi rata. Proses ini menghasilkan sepuluh segmen pengamatan sebagaimana dirangkum pada Tabel berikut:

Tabel 4 Karakteristik dan Segmentasi Koridor Utama Ruas Jalan di Wilayah Kajian

No.	Ruas Jalan	Panjang (m)	Karakteristik Kawasan	Jumlah Segmen
1	Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo	1.808,63	Koridor komersial utama: pusat perbelanjaan, mall, ruko, minimarket, dan kuliner	5
2	Jl. RA. Kartini	715,88	Perdagangan dan jasa (perhotelan, jasa keuangan, kuliner) menuju pusat kota	2
3	Jl. Tentara Pelajar	817,69	Fungsi campuran komersial-perdagangan dengan permukiman	2
4	Jl. Tuparev	201,59	Gerbang masuk kota; simpul transisi menuju kawasan perdagangan dan jasa	1
Total		3.543,79		10

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026



Gambar 2 Ruang Lingkup Kajian KSK Gunung Sari-Cipto

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Nilai Index Walkability Pada Tingkat Ruas Jalan

Penilaian dilakukan terhadap sembilan parameter GWI yang dikembangkan Krambeck (2006) untuk World Bank, dengan skala Likert 1 (sangat buruk) hingga 5 (sangat baik) pada setiap segmen.

Nilai tiap parameter diperoleh melalui rumus rasio skor rata-rata segmen terhadap skor maksimum, dikalikan bobot parameter, mengikuti pendekatan normalisasi yang diadaptasi Rahmatiani dan Kameswara (2021) dalam kajian walkability Kawasan Pendidikan Jatiningor dan Kawasan Perdagangan Sudirman. Rumus (GWI Per-Ruas Jalan): Rata-rata skor parameter : Segmen = Nilai rata-rata : Skor Maksimum x Bobot

Ruas Jalan Dr. Cipto Mangunkusomo

Tabel 5 Kondisi Fasilitas Pejalan kaki di Ruas Jl. Dr. Cipto M
Ruas Jalan Dr. Cipto Mangunkusomo

Segmen 1		
Segmen 2		
Segmen 3		
Segmen 4		
Segmen 5		

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Tabel 6 Hasil Penilaian GWI Ruas Jl. Dr. Cipto M

No	Parameter	Bobot	S. 1	S. 2	S. 3	S. 4	S. 5	Nilai
1.	Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Kendaraan	15	4	4	4	4	4	12,00
2.	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki (Trotoar)	25	5	5	4	3	2	19,00
3.	Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	10	1,5	2,5	1	1	1	2,80
4.	Keamanan Penyebrangan	10	2,5	2	2	2	2,5	4,40
5.	Perilaku Pengendara Terhadap Pejalan Kaki	5	3	3	3	3	3	3,00
6.	Amenitas/Fasilitas Pendukung	10	3	3,5	3	3	3,5	6,40
7.	Infrastruktur Bagi Penyandang Disabilitas	10	4	4	3	2	2	6,00
8.	Hambatan/Kendala	10	3,5	4,5	4	2,5	3,5	7,20

No	Parameter	Bobot	S. 1	S. 2	S. 3	S. 4	S. 5	Nilai
9.	Keamanan Dari Tindak Kejahatan	5	5	4,5	4,5	4,5	4	4,50
Nilai Index Walkability								65,30
<i>Waiting to Walk</i>								

Ruas ini berada 4,70 poin di bawah ambang Highly Walkable (>70). Dua parameter paling lemah adalah: (1) Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan ($2,80/10 = 28\%$) nilai terendah lintas ruas untuk parameter ini, dan (2) Keamanan Penyeberangan ($4,40/10 = 44\%$). Sementara amenitas (6,40) dan hambatan (7,20) tergolong moderat, mencerminkan pola koridor CBD Indonesia pada umumnya di mana perhatian lebih terfokus pada penyediaan trotoar fisik dibandingkan fasilitas keselamatan penyeberangan.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Ruas Jalan Tuparev

Tabel 7 Kondisi Fasilitas Pejalan kaki di Ruas Jl. Tuparev
Ruas Jalan Tuparev



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Tabel 8 Hasil Penilaian GWI Ruas Jl. Tuparev

No	Parameter	Bobot	Skor	Nilai Parameter
1.	Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Kendaraan	15	4	12,00
2.	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki (Trotoar)	25	5	25,00
3.	Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	10	3	6,00
4.	Keamanan Penyeberangan	10	3,5	7,00
5.	Perilaku Pengendara Terhadap Pejalan Kaki	5	3	3,00
6.	Amenitas/Fasilitas Pendukung	10	2,5	5,00
7.	Infrastruktur Bagi Penyandang Disabilitas	10	5	10,00
8.	Hambatan/Kendala	10	4,5	9,00
9.	Keamanan Dari Tindak Kejahatan	5	5	5,00
Nilai Index Walkability				82,00
<i>Highly Walkable</i>				

Nilai tertinggi kedua di Wilayah Kajian. Skor maksimal (5/5) pada Ketersediaan Trotoar dan Infrastruktur Disabilitas mengangkat nilai secara signifikan. Titik lemah relatif adalah Amenitas/Fasilitas Pendukung ($5,00/10 = 50\%$), yang mengindikasikan bahwa meskipun infrastruktur fisik dasar tersedia, kenyamanan berjalan kaki pada siang hari masih terbatas karena kurangnya peneduh dan bangku.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Ruas Jalan RA Kartini

Tabel 9 Kondisi Fasilitas Pejalan kaki di Ruas Jl. RA. Kartini
Ruas Jalan RA. Kartini



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Tabel 10 Hasil Penilaian GWI Ruas Jl. RA. Kartini

No	Parameter	Bobot	Skor S. 1	Skor S. 2	Nilai Parameter
1.	Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Kendaraan	15	5	5	15,00
2.	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki (Trottoar)	25	5	5	25,00
3.	Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	10	1	1	2,00
4.	Keamanan Penyebrangan	10	4	4	8,00
5.	Perilaku Pengendara Terhadap Pejalan Kaki	5	4	4	4,00
6.	Amenitas/Fasilitas Pendukung	10	2,5	2,5	5,00
7.	Infrastruktur Bagi Penyandang Disabilitas	10	5	5	10,00
8.	Hambatan/Kendala	10	5	5	10,00
9.	Keamanan Dari Tindak Kejahatan	5	5	5	5,00
Nilai Index Walkability					84,00
Highly Walkable					

Nilai tertinggi di wilayah kajian, namun parameter Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan hanya memperoleh 2,00/10 (20%) identik dengan Jl. Tentara Pelajar yang berkategori Not Walkable. Temuan ini secara metodologis penting: agregasi nilai GWI dapat menyembunyikan defisiensi kritis pada satu parameter, khususnya yang berkaitan langsung dengan keselamatan jiwa pejalan kaki. Diperlukan pendekatan dual-reporting: nilai agregat GWI disandingkan dengan 'indeks minimum parameter keselamatan'.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tabel 11 Kondisi Fasilitas Pejalan kaki di Ruas Jl. Tentara Pelajar

Ruas Jalan Tentara Pelajar	
Segmen 1	
Segmen 2	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Tabel 12 Hasil Penilaian GWI Ruas Jl. Tentara Pelajar

No	Parameter	Bobot	Skor S. 1	Skor S. 2	Nilai Parameter
1.	Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Kendaraan	15	3	3	9,00
2.	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki (Trottoar)	25	3	2	12,50
3.	Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	10	1	1	2,00
4.	Keamanan Penyebrangan	10	3	3	6,00
5.	Perilaku Pengendara Terhadap Pejalan Kaki	5	3	3	3,00
6.	Amenitas/Fasilitas Pendukung	10	2,5	2,5	5,00
7.	Infrastruktur Bagi Penyandang Disabilitas	10	1	1	2,00
8.	Hambatan/Kendala	10	3	2,5	5,50
9.	Keamanan Dari Tindak Kejahatan	5	3	2,5	2,75
Nilai Index Walkability					47,75
Not Walkable					

Berada 2,25 poin di bawah ambang batas *Not Walkable* (<50). Parameter paling kritis: (1) Infrastruktur Disabilitas: 2,00/10 (20%) tidak ada guiding block maupun ramp pada kedua segmen; (2) Keamanan dari Tindak Kejahatan: 2,75/5 (55%) pencahayaan malam hari kurang memadai; (3) Ketersediaan Trotoar: 12,50/25 (50%) kondisi trotoar rusak berat di sebagian segmen. Ruas ini memerlukan program rehabilitasi komprehensif dengan pendanaan APBD yang terjadwal dan terukur.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Nilai Index Walkability Pada Tingkat Kawasan

Nilai GWI Kawasan dihitung melalui pembobotan panjang ruas (length-weighted average), yaitu menjumlahkan hasil kali nilai GWI tiap ruas dengan panjangnya, kemudian membaginya dengan total panjang seluruh ruas dalam kawasan kajian. Pendekatan ini dipilih agar ruas yang lebih panjang memberi kontribusi lebih besar terhadap nilai akhir kawasan, sehingga representasinya lebih proporsional dibandingkan rata-rata aritmetik sederhana antar ruas.

Rumus GWI Kawasan

Nilai GWI Kawasan = (GWI ruas jalan x Panjang ruas jalan) : Total ruas jalan

Tabel 13 Hasil Penilaian GWI Kawasan Perdagangan Gunung Sari-Cipto

Ruas Jalan	GWI	Panjang (meter)	GWI x Panjang
Jl. Dr. Cipto Mangunkusomo	65,30	1.808,63	$65,30 \times 1.808,63 = 118.103,54$
Jl. Tuparev	82,00	201,59	$82,00 \times 201,59 = 16.530,38$
Jl. RA. Kartini	84,00	715,88	$84,00 \times 715,88 = 60.133,92$
Jl. Tentara Pelajar	47,75	817,69	$47,75 \times 817,69 = 39.044,70$
Total		3.543,79	233.812,54
GWI Kawasan		65,98	(Waiting to Walk)

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Nilai GWI Kawasan Gunung Sari-Cipto sebesar 65,98 menempatkan kawasan ini pada kategori *Waiting to Walk*, dengan makna bahwa hanya sebagian fasilitas dan tujuan perjalanan dalam kawasan yang dapat dijangkau secara nyaman dengan berjalan kaki, sementara sebagian aktivitas harian penghuni maupun pengunjung kawasan masih bergantung pada kendaraan bermotor. Nilai ini berada relatif dekat dengan ambang bawah kategori *Highly Walkable* (>70).

Guna memperdalam analisis, dengan menyandingkan nilai parameter pada keempat ruas jalan secara bersisian, guna mengidentifikasi pola kelemahan yang bersifat lintas-ruas (sistemik) maupun yang bersifat spesifik pada ruas tertentu.

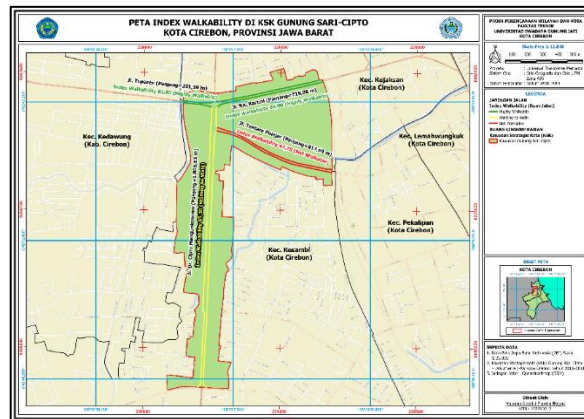
Tabel 14 Perbandingan Nilai Parameter GWI Antar Ruas Jalan

No.	Parameter	Bobot	Nilai Parameter (Ruas Jalan)			
			Jl. Dr. Cipto M	Jl. Tuparev	Jl. RA. Kartini	Jl. T. Pelajar
1.	Konflik Jalur Pejalan Kaki dgn Kendaraan	15	12,00	12,00	15,00	9,00
2.	Ketersediaan Trotoar	25	19,00	25,00	25,00	12,50
3.	Fasilitas Penyeberangan	10	2,80	6,00	2,00	2,00
4.	Keamanan Penyeberangan	10	4,40	7,00	8,00	6,00
5.	Perilaku Pengendara	5	3,00	3,00	4,00	3,00
6.	Amenitas/Fasilitas Pendukung	10	6,40	5,00	5,00	5,00
7.	Infrastruktur Disabilitas	10	6,00	10,00	10,00	2,00
8.	Hambatan/Kendala	10	7,20	9,00	10,00	5,50
9.	Keamanan dari Kejahatan	5	4,50	5,00	5,00	2,75
Nilai Index Walkability			65,30	82,00	84,00	47,75

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Analisis komparatif mengidentifikasi dua fenomena krusial. Pertama, aspek ketersediaan fasilitas penyeberangan menjadi kelemahan sistemik di seluruh ruas jalan tanpa terkecuali, dengan capaian skor maksimal hanya berkisar antara 2,00 hingga 6,00 dari bobot total 10,00. Bahkan koridor Jl. RA. Kartini yang berstatus *Highly Walkable* pun gagal melampaui batas nilai 60% pada parameter ini. Hal ini menegaskan bahwa keterbatasan fasilitas penyeberangan merupakan isu struktural di tingkat kawasan, bukan sekadar problem lokal parsial.

Kedua, terdapat kesenjangan yang sangat lebar pada penyediaan infrastruktur ramah disabilitas. Standar aksesibilitas (seperti guiding block dan ramp) telah terpenuhi secara optimal pada Jl. Tuparev dan Jl. RA. Kartini (nilai 10,00), namun terabaikan di Jl. Tentara Pelajar (nilai 2,00). Pola ketimpangan ini mengindikasikan adanya bias prioritas pembangunan yang cenderung memusatkan fasilitas ramah difabel hanya pada koridor fungsional utama, seperti area pemerintahan dan pusat jasa kota.



Gambar 3 Index Walkability KSK Gunung Sari-Cipto
Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Temuan Pengukuran Fisik (GWI) Terhadap Kajian Most Livable City Index (MLCI), IAP 2022

Salah satu titik tolak penting penelitian ini adalah temuan Most Livable City Index (MLCI) IAP 2022 yang menempatkan indikator fasilitas pejalan kaki Kota Cirebon pada peringkat tertinggi secara nasional dengan nilai indeks 79, suatu capaian yang sepenuhnya bersumber dari survei persepsi kepuasan warga kota. Hasil pengukuran fisik dalam penelitian ini memunculkan gambaran yang berbeda secara mendasar: Nilai GWI Kawasan Gunung Sari-Cipto, yang notabene merupakan kawasan perdagangan dan jasa inti kota, hanya mencapai 65,98 atau tergolong *Waiting to Walk*, dengan satu ruas jalan bahkan jatuh pada kategori *Not Walkable*.

Tabel 15 Temuan Perbandingan Kajian MLCI dan Pengukuran Fisik GWI

Aspek	MLCI IAP 2022 (Persepsi)	GWI Penelitian Ini (Fisik)
Basis data	Survei persepsi kepuasan warga kota terhadap fasilitas pejalan kaki	Observasi fisik langsung pada 10 segmen jalan
Unit analisis	Kota sebagai satuan tunggal	Per-segmen (± 400 m) $\rightarrow$ per-ruas $\rightarrow$ kawasan
Skala ukur	Perbandingan relatif antarkota (peringkat nasional)	Nilai terukur terhadap ambang teknis normatif
Cakupan parameter	Kepuasan subjektif umum, tidak eksplisit per-elemen fasilitas	Sembilan parameter terukur berbasis standar teknis
Rentang waktu	2022	2026 (jeda ± 4 tahun)
Hasil untuk Cirebon	Peringkat tertinggi nasional, indeks 79	GWI Kawasan 65,98 (<i>Waiting to Walk</i>); satu ruas <i>Not Walkable</i>

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

Rekomendasi Perbaikan

Berdasarkan seluruh analisis di atas, berikut disajikan tabel rekomendasi perbaikan yang terstratifikasi berdasarkan prioritas intervensi, cakupan wilayah, dan estimasi skala program.

Tabel 16 Rekomendasi Perbaikan

No	Parameter Target	Prioritas (berdasarkan kerusakan)	Cangkupan	Bentuk Intervensi Perbaikan	Dasar Regulasi
1	Fasilitas Penyeberangan	Tinggi	Kawasan (Sistemik)	Pemasangan zebra cross dan rambu penyeberangan di seluruh simpang dan mid-block yang belum memiliki fasilitas; evaluasi kelayakan	Pd 03-2017-B Ps. 4.2.2; PM Perhubungan No. 111/2015

APILL di Jl. Dr. Cipto M dan Jl. RA. Kartini					
2	Infrastruktur Disabilitas	Tinggi	Jl. Tentara Pelajar	Pemasangan guiding block kontinu dan ramp kursi roda di seluruh titik akses dan persimpangan; standarisasi desain mengacu pada Permen PUPR 03/PRT/M/2014	Permen PUPR 03/PRT/M/2014; UU No. 8/2016 tentang Penyandang Disabilitas
3	Ketersediaan Trotoar	Tinggi	Jl. Tentara Pelajar dan Cipto M Segmen 4–5	Rehabilitasi trotoar rusak; perluasan lebar bersih efektif hingga minimum 1,5 m; pengaspalan/pengubinan segmen yang hilang	Pd 03-2017-B Ps. 4.2.1–4.2.3; Permen PUPR 14/PRT/M/2017
4	Keamanan dari Kejahatan	Sedang	Jl. Tentara Pelajar	Pemasangan lampu jalan PJU dengan jarak ≤ 25 m pada segmen yang gelap; penertiban penempatan PKL yang menghalangi pencahayaan; koordinasi dengan Satpol PP	SNI 7391:2008 tentang Pencahayaan Jalan
5	Hambatan/Kendala PKL	Sedang	Jl. Dr. Cipto M dan Jl. T. Pelajar	Penataan zona PKL berbasis aturan 60% lebar trotoar (berlaku hanya untuk trotoar ≥ 5 m); penyediaan kantong PKL di area off-trotoar; penegakan parkir liar	Permen PUPR 03/PRT/M/2014 Ps. 13(2); Perda Kota Cirebon tentang PKL
6	Amenitas / Peneduh	Rendah	Seluruh ruas	Penanaman pohon peneduh jenis evergreen (mis. angkana, trembesi) di sepanjang jalur pejalan kaki; pemasangan bangku publik tiap ± 200 m; penambahan tempat sampah organik/anorganik	SNI 03-1733-2004; Perda RTRW No. 8/2012

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2026

KESIMPULAN

Penilaian sembilan parameter GWI pada empat ruas jalan di KSK Gunung Sari–Cipto menunjukkan variasi tingkat kelayakan fasilitas pejalan kaki yang cukup lebar, mulai dari kategori Not Walkable hingga Highly Walkable. Jl. RA. Kartini memperoleh nilai tertinggi (84,00), diikuti Jl. Tuparev (82,00) dan Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo (65,30, Waiting to Walk), sementara Jl. Tentara Pelajar menjadi satu-satunya ruas berkategori Not Walkable dengan nilai 47,75. Temuan ini menegaskan bahwa kondisi fisik fasilitas pejalan kaki di dalam satu kawasan strategis yang sama tidak homogen, melainkan bergantung pada karakteristik fungsi lahan dan posisi ruas terhadap pusat kawasan.

Analisis lintas ruas mengungkap dua pola ketimpangan yang bersifat sistemik. Ketersediaan fasilitas penyeberangan konsisten menjadi titik lemah pada keempat ruas tanpa terkecuali, dengan nilai berkisar 20 hingga 60 persen dari bobot maksimalnya, termasuk pada ruas yang secara agregat berkategori Highly Walkable. Sementara itu, infrastruktur bagi penyandang disabilitas menunjukkan disparitas yang tajam antarruas, dari nilai maksimal pada Jl. Tuparev dan Jl. RA. Kartini hingga nilai kritis pada Jl. Tentara Pelajar, yang mengindikasikan penyediaan elemen aksesibilitas belum mengikuti standar yang berlaku secara merata di seluruh kawasan.

Pada tingkat kawasan, agregasi berbobot panjang ruas menghasilkan Nilai GWI Kawasan sebesar 65,98 atau kategori Waiting to Walk. Nilai ini menyembunyikan fakta bahwa Jl. Tentara Pelajar, yang mewakili 23,1 persen panjang total kawasan, berada pada kategori Not Walkable, sehingga pembacaan nilai agregat semata berpotensi menutupi defisiensi kritis pada ruas maupun parameter tertentu, sebagaimana tercermin pula pada Jl. RA. Kartini yang berkategori Highly Walkable namun memiliki nilai fasilitas penyeberangan sama rendahnya dengan ruas terburuk dalam penelitian ini.

Hasil pengukuran fisik tersebut menunjukkan kesenjangan mendasar terhadap klaim Most Livable City Index IAP 2022 yang menempatkan fasilitas pejalan kaki Kota Cirebon pada peringkat tertinggi nasional dengan indeks 79. Nilai GWI Kawasan Gunung Sari–Cipto yang jauh berada pada kategori Waiting to Walk, disertai satu ruas jalan berkategori Not Walkable, mengonfirmasi bahwa penilaian berbasis persepsi masyarakat rentan terhadap bias konteks geografis responden dan tidak secara otomatis merepresentasikan distribusi kualitas fasilitas pejalan kaki pada skala kawasan yang lebih luas. Dengan demikian, pengukuran fisik yang objektif dan terstandarisasi seperti GWI tetap diperlukan sebagai instrumen verifikasi atas klaim-klaim penilaian kota berbasis persepsi, sekaligus sebagai dasar perumusan prioritas perbaikan yang lebih tepat sasaran, khususnya pada pembenahan fasilitas penyeberangan secara menyeluruh di seluruh kawasan dan penanganan mendesak pada Jl. Tentara Pelajar sebagai ruas dengan kondisi paling kritis.

REFERENSI

- Arifin, A. M., Sugiarto W., B., & Hariyani, S. (2022). Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Panglima Sudirman, Bangkalan. *Planning for Urban Region and Environment (PURE)*, 11(0341), 1–8.
- Badan Pusat Statistik Kota Cirebon. (2024). Kota Cirebon Dalam Angka 2024. BPS Kota Cirebon.
- Gota, S., Fabian, H. G., Mejia, A. A., & Punte, S. S. (2010). Walkability and pedestrian facilities in Asian cities: State and issues (ADB Sustainable Development Working Paper Series No. 17). Asian Development Bank.
- Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia. (2022). Indonesia Most Livable City Index (MLCI) 2022. IAP Indonesia.
- Jayanti, A. W. D., Wijaya, I. N. S., & Sasongko, W. (2024). Tingkat Walkability Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Wisata Makam Bung Karno. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*.
- Khizqilla, F., & Hidayah, U. (2025). Walkability Index Value Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Heritage Sebagai Pengembangan Perdagangan dan Jasa di Jalan Tunjungan, Surabaya. *Journal of Regional and Rural Development Planning (Jurnal Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan)*, 9(2), 194–208.
- Krambeck, H. (2006). The global walkability index [Tesis magister, Massachusetts Institute of Technology]. MIT DSpace.
- Nugroho, R. A., & Rusnabilah, A. (2021). Nilai Index Walkability Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan dan Jasa Kota Samarinda. *Reksabumi*, 1(1), 1–16. <https://doi.org/10.33830/reksabumi.v1i1.1962.2022>
- Rahmatiani, V., & Kameswara, B. (2021). Tingkat Walkability dan Kepuasan Pejalan Kaki di Kawasan Pendidikan Jatiningor dan Kawasan Perdagangan Sudirman. *TATALOKA*, 23(3), 438–451. <https://doi.org/10.14710/tataloka.23.3.438-451>
- Sugiyono. (2020). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Zaenal Muttaqin, M., & Khodizah, S. (2022). Walkability Index Pada Zona Komersial Melalui Segmentasi Area Trotoar di Kota Pekanbaru. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 8(2), 187–195.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2023). Pedoman Pd 03-2017-B: Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki. Kementerian PUPR.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2023). Surat Edaran Nomor 15/SE/Db/2023 tentang Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) di Kawasan Perkotaan. Kementerian PUPR.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2017). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997). Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
- Pemerintah Kota Cirebon. (2012). Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 8 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon Tahun 2011–2031.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2013). Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2021). Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2016). Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.
- Badan Standardisasi Nasional. (2004). SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan. Badan Standardisasi Nasional.
- Badan Standardisasi Nasional. (2008). SNI 7391:2008 tentang Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan. Badan Standardisasi Nasional.