

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Kota

Kota berasal dari bahasa Sangsekerta, yaitu *Kotta* yang dalam bahasa lain bisa disebut sebagai kita ataupun kuta. Berdasarkan kamus Bahasa Sangsakerta-Indonesia, kota berarti kubu atau perbentengan (Meinarno, 2011). Adapun dalam literature Anglo-Amerika, terdapat dua istilah untuk menyebutkan kota, yaitu *town* dan *city*. *Town* ialah bentuk dari tengah di antara kota dan desa. Dalam bahasa Indonesia *town* lebih disepadankan dengan kota kecil, sedangkan *city* lebih diartikan dengan kota besar (Menno dan Alwi, 1992). Penduduk *town* masih saling mengenal dengan akrab. Perilaku sosial dalam *town* lebih mirip dengan pola pedesaan apabila dibandingkan dengan pola di kota besar (*city*) atau metropolitan.

Definisi kota yang dijelaskan oleh Wirth (Imam, 1993), kota adalah sebuah pemukiman yang penduduknya relatif besar, padat, permanen, dan dihuni oleh orang yang heterogen. Dari pengertian diatas menunjukkan bahwa kota memiliki jumlah penduduk yang sangat besar dan padat. Kawasan perkotaan berdasarkan jumlah penduduknya dapat diklasifikasikan menjadi:

1. Kawasan Perkotaan Kecil, kawasan perkotaan dengan jumlah penduduk sebesar 10.000 hingga 100.000 jiwa;
2. Kawasan Perkotaan Sedang, kawasan perkotaan dengan jumlah penduduk sebesar 100.001 hingga 500.000 jiwa;
3. Kawasan Perkotaan Besar, kawasan perkotaan dengan jumlah penduduk lebih dari 500.000 jiwa;
4. Kawasan Perkotaan Metropolitan, kawasan perkotaan dengan jumlah penduduk lebih dari 1.000.000 jiwa.

Dilihat dari jumlah penduduk, kota didefinisikan berdasarkan kesepakatan mengenai jumlah minimum populasi yang dapat digunakan untuk mengkualifikasikan pemukiman sebagai kota. Dikarenakan sulitnya mencapai kata

sepakat, kota dapat dilihat pada cirinya seperti peranan besar yang dipegang oleh sektor industri dan jasa, jumlah penduduk yang relatif besar dan kepadatan penduduk yang relatif besar.

Dalam sudut pandang demografis, kota dirumuskan sebagai pengelompokan orang dalam ukuran dengan jumlah tertentu, dan wilayah tertentu. Dikarenakan sebagai suatu prosedur yang umum, kota ialah tempat pemukiman yang mempunyai jumlah penduduk yang besar.

2.2 Transportasi

Transportasi adalah alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ketempat tujuan. Atau definisi transportasi yang lainnya seperti memindahkan manusia, hewan ataupun barang dari tempat asal ketempat tujuannya dengan memakai suatu alat yang dapat digerakkan oleh makhluk hidup atau mesin.

2.2.1 Fungsi Transportasi

Beberapa fungsi transportasi, yang diantaranya sebagai berikut:

- Untuk memudahkan aktifitas manusia dalam kehidupan sehari-hari.
- Untuk melancarkan arus barang maupun arus manusia.
- Untuk menunjang perkembangan pembangunan pada suatu daerah.
- Dan untuk menunjang perkembangan ekonomi dengan jasa angkutan.

2.2.2 Manfaat Dari Transportasi

Manfaat transportasi dibagi menjadi 4 bagian, yang diantaranya sebagai berikut:

a. Manfaat untuk ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ketempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi (menyediakan jasa angkutan).

b. Manfaat untuk sosial

Sedangkan manfaat untuk sosial, diantaranya sebagai berikut:

- Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan ataupun kelompok.
- Memendekkan jarak antara tempat atau daerah.
- Menyediakan jasa bagi perjalanan.
- Pertukaran informasi, dan lain-lain.

c. Manfaat untuk kewilayahan

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang mengalami pembangunan.

d. Manfaat untuk politis

Manfaat untuk politis, diantaranya sebagai berikut:

- Dapat menciptakan persatuan.
- Dapat meningkatkan keamanan negara.
- Pelayanan untuk masyarakat dapat diperluas.
- Mempermudah mengatasi permasalahan misalkan seperti menuju lokasi bencana.

2.2.3. Ruang Lingkup Transportasi dan Contohnya

Alat transportasi dibagi dalam 3 bagian, diantaranya sebagai berikut:

a. Transportasi darat

1. Transportasi jalan raya

Merupakan jenis kendaraan yang beroperasi memakai jalan, diantaranya seperti berikut:

- Sepeda motor merupakan alat transportasi yang memiliki roda dua dan digerakan oleh motor. Saat ini sepeda motor adalah jenis kendaraan yang paling banyak digunakan masyarakat RI.
- Sepeda merupakan alat transportasi roda dua yang digerakan oleh manusia yaitu dengan cara mengayuh pedal.
- Mobil penumpang merupakan alat transportasi yang digerakan oleh motor yang biasanya dilengkapi dengan delapan tempat duduk (maksimal) tidak termasuk tempat duduk sopir.
- Mobil angkutan barang merupakan alat transportasi bermotor yang digunakan untuk mengangkut barang.
- Bus merupakan kendaraan yang sama seperti mobil penumpang akan tetapi muatan penumpang atau tempat duduknya lebih banyak.

Dan masih banyak lagi alat transportasi darat yang digunakan di jalan raya, seperti: becak, bemo, delman dan lain-lain.

2. Kereta Api

Kereta api merupakan alat transportasi yang bergerak di rel, kereta api dapat berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan kendaraan lain. Kereta api merupakan alat transportasi yang bebas dari kemacetan dan dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah banyak. Kereta api umumnya terdiri dari lokomotif dan rangkaian gerbong.

b. Transportasi Laut

alat transportasi laut merupakan kendaraan yang dapat beroperasi di laut atau air, diantaranya sebagai berikut:

- Sampan merupakan alat transportasi yang berukuran 3-5 meter, umumnya digunakan di sungai maupun di danau sebagai alat transportasi dan untuk menangkap ikan.
- Kapal merupakan alat transportasi pengangkut manusia, hewan dan barang di laut atau air perahu yang kecil.

- Feri merupakan alat transportasi laut jarak dekat. Feri memiliki peranan yang sangat penting dalam pengangkutan bagi banyak kota di pesisir pantai. Feri dapat membuat transit langsung antara dua tujuan dengan biaya yang relatif murah.

c. Transportasi Udara

alat transportasi udara merupakan kendaraan yang beroperasi di udara seperti pesawat terbang. Pesawat terbang mampu terbang di udara atau di atmosfer dan umumnya digunakan untuk mengangkut manusia atau barang.

2.2.4. Prasarana Transportasi

a. Prasarana transportasi di darat

Prasarana transportasi darat diantaranya seperti jalan raya, jembatan termasuk bagian perlengkapannya misalnya seperti halte bus. Khusus untuk kereta api menggunakan jalur khusus yang disebut dengan Rel. Rel akan mengarahkan kereta api ketempat atau stasiun tujuan.

b. Prasarana transportasi di laut

Prasarana untuk transportasi laut yaitu pelabuhan. Pelabuhan merupakan suatu fasilitas yang berada di ujung sungai, danau ataupun samudra yang berguna untuk tempat singgah kapal laut, mengangkut barang, memindahkan barang maupun mengangkut dan menurunkan penumpang.

c. Prasarana transportasi di udara

Prasarana untuk transportasi udara yaitu bandar udara atau lebih sering disebut dengan bandara. Bandara merupakan suatu fasilitas untuk pesawat terbang lepas landas maupun untuk mendarat. Bandara juga dilengkapi dengan operator layanan penerbangan dan lain-lain.

2.3 Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas menurut Black (1981) dalam Miro (2009) sebagai berikut:

1. Ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah ataupun susahnyanya mencapai lokasi tersebut yang melalui sistem jaringan transportasi.
2. Merupakan suatu konsep yang menggabungkan sistem secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, di mana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah dan kota dan akan dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan.

Faktor yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas, menurut Fidel Miro (2009: 20) faktor-faktor tersebut sebagai berikut:

1. Faktor Waktu Tempuh, Faktor waktu tempuh sangat tergantung oleh ketersediaannya prasarana transportasi dan sarana transportasi yang disukai, contohnya jaringan jalan yang berkualitas dan terjaminnya armada yang siap melayani kapan saja.
2. Faktor Biaya atau Ongkos Perjalanan, Biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan yang ingin dicapai, karena biaya perjalanan mahal membuat orang enggan atau tidak mau melakukan perjalanan.
3. Faktor Intensitas Guna Lahan, padatnya kegiatan pada suatu lahan yang sudah diisi dengan berbagai macam kegiatan akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut.
4. Faktor Pendapatan Orang Yang Melakukan Perjalanan, sejatinya orang mudah melakukan perjalanan jika didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanan jauh.

2.4 Jalur Pedestrian

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani dimana berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat disebut sebagai pejalan kaki atau orang

yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang mempermudah manusia dalam tujuan berjalan, Nurhidayati Rahman (2014). Dapat diartikan pedestrian adalah suatu kegiatan perpindahan atau pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki, atau dengan kata lain pedestrian ialah orang yang berjalan di jalan.

Fungsi jalur pedestrian pada daerah perkotaan sebagai berikut:

- a. Sebagai fasilitas penggerak bagi para pejalan kaki
- b. Sebagai media interaksi sosial
- c. Sebagai unsur pendukung dan kenyamanan kota.

2.5 Walkability

Menurut Southworth (2005) dalam Farkisch (2012), walkability adalah konsep yang mendukung suatu lingkungan agar menjadi kawasan yang berorientasi pejalan kaki dengan memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan, keterhubungan jalur serta menawarkan visual yang menarik untuk menambah minat perjalanan. Adapun faktor-faktor walkability dalam penyediaan jalur pejalan kaki (Flora, 2009) adalah sebagai berikut:

1. Konektivitas, yaitu terintegrasinya jalur pedestrian secara utuh
2. Aksesibilitas, yaitu ketersediaan jalur yang lebar dan kualitas permukaan
3. Keamanan, yaitu ketersediaan tempat pemberangan
4. Kenyamanan

2.6 Persimpangan

2.6.1 Pengertian Persimpangan

Persimpangan jalan merupakan suatu daerah umum di mana dua atau lebih ruas jalan saling bertemu ataupun berpotongan yang mencakup fasilitas jalur jalanan dan tepi jalan, dimana lalu lintas dapat bergerak di dalamnya. Untuk mengendalikan arus lalu lintas, maka diterapkan aturan lalu lintas menetapkan siapa yang mempunyai hak terlebih untuk menggunakan persimpangan tersebut.

Hak utama pada persimpangan yaitu ketentuan lalu lintas yang diberlakukan di persimpangan, ada ataupun tanpa lalu lintas ataupun pada perlintasan rel kereta api.

Persimpangan merupakan bagian penting dari jaringan jalan karena efisiensi, keamanan, biaya, dan kapasitas tergantung pada perencanaan persimpangan. Masalah yang timbul pada persimpangan adalah:

- Volume dan kapasitas
- Desain geometric dan kebebasan pandangan
- Perilaku lalu lintas dan panjang antrian
- Kecepatan
- Pengaturan lampu jalan
- Kecelakaan dan keselamatan
- Parkir

2.6.2 Pengaturan Persimpangan

Pengaturan persimpangan dilihat dari segi pandang untuk control kendaraan dapat dibedakan menjadi dua (Morlok, 1991) yaitu:

1. Persimpangan tanpa sinyal, dimana pengemudi kendaraan sendiri yang harus memutuskan apakah aman untuk memasuki persimpangan itu.
2. Persimpangan dengan sinyal, dimana persimpangan itu diatur sesuai sistem.

Pergerakan lalu lintas dilihat dari sifat dan tujuan dari gerakan di daerah persimpangan, ada beberapa bentuk alih gerak (manuver), diantaranya sebagai berikut:

a. Memisah (Diverging)

Memisah merupakan suatu peristiwa memisahkan kendaraan dari suatu arus yang sama ke jalur yang berbeda.

b. Menggabung (Merger)

menggabung merupakan suatu peristiwa menggabungnya arah kendaraan melaju dari satu jalur ke jalur yang berbeda.

c. Memotong (Crossing)

Memotong merupakan peristiwa perpotongan antara arus kendaraan dari satu jalur ke jalur lain dimana pada persimpangan keadaan yang demikian akan menimbulkan titik konflik pada setiap persimpangan.

d. Menyilang (Weaving)

Menyilang merupakan pertemuan dua arus lalu lintas atau lebih yang berjalan dengan arah yang sama sepanjang lintasan di jalan tanpa bantuan rambu lalu lintas. Gerakan ini sering terjadi pada suatu arah kendaraan yang berpindah dari satu jalur ke jalur yang lainnya . keadaan ini akan sangat menimbulkan titik konflik pada persimpangan.

2.7 Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah ada tanpa bermaksud untuk membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Analisis ini hanya berupa akumulasi data dasar dalam bentuk deskripsi semata dalam arti tidak mencari atau menerangkan saling hubungan atau membuat ramalan. Teknik analisis ini biasanya digunakan untuk penelitian-penelitian yang bersifat eksplorasi yang mengharuskan mendeskripsikan hasil penelitiannya. Biasanya teknik statistik yang digunakan adalah statistik deskriptif.

Teknik analisis statistic deskriptif yang dapat digunakan antara lain:

- Penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang (crosstab).
- Penyajian data dalam bentuk visual seperti histogram, ogive, diagram batang, dan lain-lain.
- Penghitungan ukuran tendensi sentral (mean, median modus)
- Penghitungan ukuran letak (kuartil, desil, dan persentil)
- Penghitungan ukuran penyebaran (standar deviasi, varians, range, mean deviasi dan sebagainya).

2.8 Analisis Tabulasi Silang (*Crosstabulation*)

Tabulasi silang (crosstab) merupakan metode analisis data yang menggunakan data nominal, ordinal, interval, serta kombinasi diantaranya. Prosedur tabulasi silang digunakan untuk menghitung banyaknya kasus yang mempunyai kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel. Metode ini memiliki beberapa metode pendekatan yang berbeda dan menggunakan uji statistik yang berbeda pula, tergantung dengan pada banyaknya variabel yang akan diidentifikasi hubungannya satu sama lain. Jika hanya menggunakan dua variabel maka dapat menggunakan metode tabel kontingen. Metode tabel kontingen ini merupakan metode yang paling umum digunakan dalam analisis tabulasi silang (crosstabulation).

Analisis tabulasi silang bermanfaat dalam menyelesaikan permasalahan analisis data. Manfaat utama yang dapat diperoleh dari analisis tabulasi silang, khususnya dalam perencanaan wilayah dan kota adalah:

1. Membantu menyelesaikan penelitian yang berkaitan dengan penentuan hubungan antar variabel atau faktor yang diperoleh dari data kualitatif. Penentuan hubungan akan digunakan sebagai dasar untuk penentuan tindakan perencanaan yang tepat pada tahap selanjutnya.
2. Menentukan besarnya derajat asosiasi antara variabel atau faktor-faktor tersebut.
3. Dapat menentukan variabel independent (bebas) dan variabel dependent (terikat) dari dua variabel yang akan di analisis. Salah satu contoh keluaran dari analisis tabulasi silang yaitu penentuan variabel bebas dan variabel terikat yang ditunjukkan oleh statistik *lambda* atau *eta*.

Interpretasi hasil analisis tabulasi silang adalah bentuk pengujian keterhubungan antar variabel menggunakan *Uji Chi Square Pearson* atau *Likelihood ratio*, pengukuran derajat antar dua variabel menggunakan koefisien kontingensi dan penentuan jenis antar variabel untuk mendefinisikan jenis masing-masing variabel.

2.9. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu bertujuan untuk meninjau penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan. Hubungan tersebut bisa dilihat dari objek penelitian atau metode yang dipakai dalam penelitian. Selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel II.1** dibawah ini.

No	Judul	Penulis	Permasalahan	Metode	Variabel	Hasil
1	Penggunaan Transportasi Online Berdasarkan Gender Terhadap Persepsi Risiko Mahasiswa	Siska Lusya Putri, Eka Mariyanti, Puti Embun Sari	1. bagaimana perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online di perguruan tinggi Kota Padang Provinsi Sumatera Barat? 2. Bagaimana perbedaan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan perempuan di perguruan tinggi Kota Padang Provinsi Sumatera Barat?	Analisis Chi-Square	1. Persepsi Risiko 2. Gender (Jenis Kelamin) 3. Alasan Penggunaan Transportasi Online	1. jenis kelamin memiliki hubungan dengan persepsi resiko dengan kata lain ada perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online 2. jenis kelamin tidak memiliki hubungan dengan alasan penggunaan transportasi online atau dengan kata lain tidak ada perbedaan alasan antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online
2	Hubungan Antara Karakteristik Sosio Ekonomi - Demografi dan Karakteristik Perjalanan dengan Pemilihan Moda dengan Maksud Berkerja	Andriyan Nugraha	1. Bagaimana karakteristik sosio ekonomi dan demografi dan karakteristik perjalanan untuk maksud berkerja? 2. adakah hubungan antara karakteristik sosio ekonomi dan demografi dengan pemilihan moda untuk maksud bekerja? 3. adakah hubungan	Analisis Crosstabulation	1. sosio ekonomi (jenis kelamin dan usia) 2. kepemilikan kendaraan (kepemilikan sepeda motor, kepemilikan mobil, kepemilikan motor dan	1. variabel jenis pekerjaan memiliki hubungan dengan pemilihan moda dengan maksud berkerja. 2. dari hasil analisis terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan menggunakan mobil, sedangkan untuk variabel jarak tempat bekerja tidak terdapat hubungan, namun ada juga mobilitas pekerjaan dengan

			antara karakteristik perjalanan dengan pemilihan moda untuk maksud bekerja?		mobil) 3. perilaku perjalanan (jarak ke tempat bekerja dan mobilitas untuk bekerja)	menggunakan mobil terdapat hubungan.
3	Hubungan Pemilihan Moda dengan Karakteristik Sosial Ekonomi dan Jarak Perjalanan Penglaju Dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Dengan Maksud Berkerja	Ariq Hanif	1. bagaimana hubungan karakteristik sosial ekonomi dengan pemilihan moda? 2. bagaimana jarak perjalanan dalam pemilihan moda?	Analisis Crosstabulation dan ArcGis	1. sosio ekonomi (jenis kelamin, usia, tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan) 2. pemilihan moda 3. jarak perjalanan	1. karakteristik sosial ekonomi dengan responden paling banyak jumlahnya sebagai penglaju dari cimahi menuju bandung dengan tujuan bekerja berusia 40-49 tahun dengan persentase 31%, jenis kelamin paling banyak laki-laki sebanyak 209 responden dengan persentase 70%, pendapatan yang paling banyak yaitu 7-9 juta dengan persentase 29%. 2. moda yang digunakan dari cimahi menuju bandung didominasi oleh kendaraan pribadi dengan persentase 90%. Dan jenis moda sepeda motor dengan persentase 67,33%. 3. pemilihan moda dengan jarak perjalanan penglaju dari kota cimahi menuju kota bandung tidak berhubungan

						karena memiliki nilai probabilitas 0,285,
4	Hubungan Antara Penilaian Tentang Tingkat Pelayanan Kereta Api Dengan Karakteristik Sosio Ekonomi, Tingkat Penggunaan Kereta Api dan Maksud Perjalanan	Ginjar Akbari Jatnika	1. bagaimana penilaian pengguna tentang tingkat pelayanan kereta api? 2. bagaimana hubungan antara penilaian pengguna tentang tingkat pelayanan kereta api dengan sosio ekonomi? 3. bagaimana hubungan antara penilaian pengguna tentang tingkat pelayanan dengan perilaku perjalanan?	Analisis Crosstabulation	1. sosio ekonomi (jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, kepemilikan kendaraan) 2. perilaku perjalanan (tingkat penggunaan kereta api dan maksud perjalanan)	1. responden kereta api lebih banyak menjawab setuju mengenai tingkat pelayanan stasiun kereta api cicalengka, dilihat dari persentase yang menjawab setuju yaitu sebesar 56%. 2. penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis kelamin dengan nilai probabilitas 0.021. 3. penilaian kenyamanan kereta api dengan maksud pergerakan dengan nilai probabilitas 0.032, penilaian keamanan kereta api dengan maksud pergerakan dengan nilai probabilitas 0.003
5	Persepsi Pengguna Terhadap Jalur Pejalan Kaki Pemuda Kota Magelang	Lina Nurul Ikhsani dan Parfi Khadiyanta	1. bagaimana pandangan masyarakat tentang kondisi pada jalur pejalan kaki jalan pemuda kota magelang?	Analisis Crosstabulation	1. aktivitas pengguna pada jalur pejalan kaki 2. sosio ekonomi (pendidikan, usia, pekerjaan, pendapatan) 3.	1. hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan kondisi fisik jalur pejalan kaki saat ini dalam keadaan baik dan dapat dijadikan sebagai acuan untuk pengadaan jalur pejalan kaki di wilayah kota magelang dengan catatan untuk perbaikan pada beberapa hal yang masih dianggap

						kurang. Aspek yang kurang yaitu kesesuaiannya untuk pengguna dengan kebutuhan khusus perlu dilakukan perbaikan terkait hal tersebut.
--	--	--	--	--	--	--

(Sumber: Hasil Analisis, 2020)

Tabel II.1
Penelitian Terdahulu

2.10. Hipotesis Penelitian

Dalam penelitian ini dengan menggunakan metode analisis tabulasi silang atau crosstab harus terdapat hipotesis dalam variabel tersebut untuk menguji nilai dari hasil Chi Square Test. Adapaun yang terkait dengan hipotesis variabel pada **Tabel II-1.**

Tabel II-2
Hipotesis Penelitian

No	Ho
1	Tidak Terdapat Hubungan Antara Kebiasaan Berjalan Dengan Kepadatan Persimpangan
2	Tidak Terdapat Hubungan Antara Kebiasaan Berjalan Dengan Ketersediaan Fasilitas Umum
3	Tidak Terdapat Hubungan Kebiasaan Berjalan Dengan Jenis Kelamin
4	Tidak Terdapat Hubungan Kebiasaan Berjalan Dengan Usia
5	Tidak Terdapat Hubungan Kebiasaan Berjalan Dengan Pendapatan Pribadi
6	Tidak Terdapat Hubungan Kebiasaan Berjalan Dengan Pendidikan Terakhir