BAB IV
PENILAIAN TINGKAT *WALKABILITY* DI SEKITAR STASIUN HALL BANDUNG

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai persepsi pengguna KRD Patas AC jurusan Cicalengka-Bandung untuk menilai tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall dengan menggunakan penilaian berdasarkan *Global Walkability Index*. Standar dari *Global Walkability Index* (GWI) yang dikembangkan oleh H. Krambeck untuk World Bank, memberikan analisis kualitatif penilaian tentang kondisi berjalan termasuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki. Ada 9 (sembilan) parameter untuk mengukur tingkat keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan yaitu konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyeberangan, tingkat keselamatan persimpangan, perilaku pengendara, kenyamanan *(amenities)*, infrastruktur bagi penyandang cacat, hambatan, dan keamanan dari kejahatan.

Perjalanan responden menuju ke tempat kerja dilakukan dengan menggunakan moda berjalan kaki atau tidak berjalan kaki. Namun hal ini tidak berpengaruh dan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara karakteristik responden dengan tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall Bandung.

4.1 Profil Responden

Pada penelitian ini jumlah responden yang menjadi sampel adalah 100 orang yaitu penumpang KRD Patas AC jurusan Cicalengka-Bandung dengan tujuan bekerja. Profil responden terdiri dari usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, penghasilan per-bulan, pendidikan terakhir, intensitas perjalanan, moda transportasi yang digunakan dan jarak tempuh.

4.1.1 Moda yang Digunakan Responden dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja

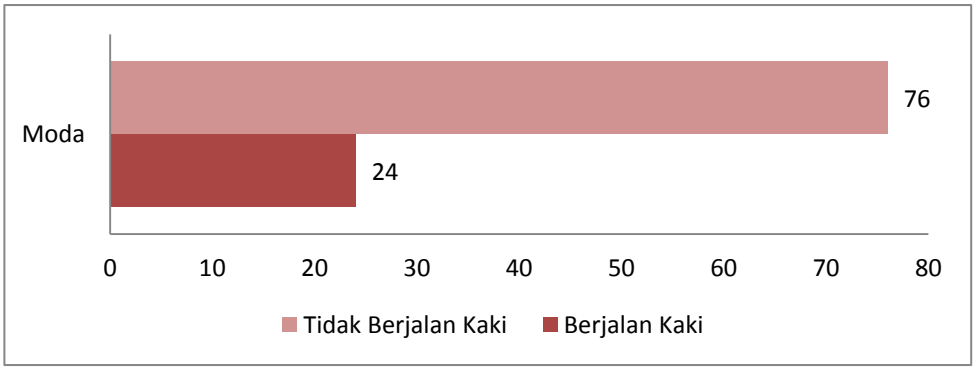
Pada penelitian ini moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke

tempat bekerja dikelompokkan menjadi 2 jenis yaitu berjalan kaki dan tidak berjalan kaki.

Tabel IV-1
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Responden
1	Berjalan Kaki	24
2	Tidak Berjalan Kaki	76
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.1
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja
Sumber: Hasil Analisis, 2014

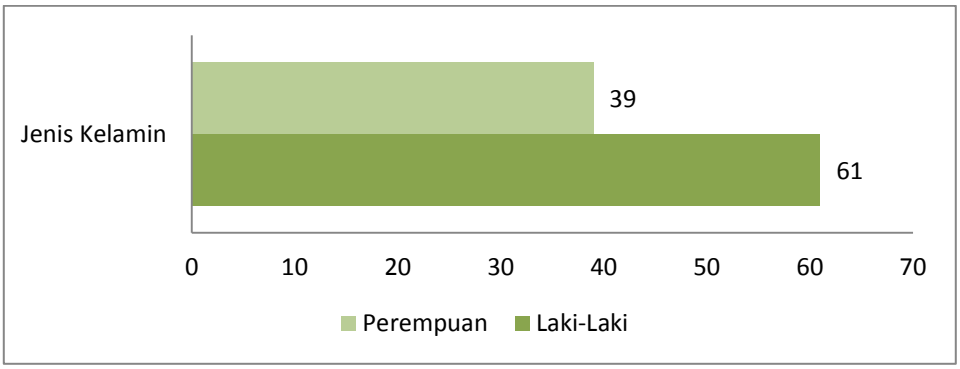
4.1.2 Jenis Kelamin Responden

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian ini berjenis kelamin laki-laki dan perempuan.

Tabel IV-2
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Responden
1	Laki-laki	61
2	Perempuan	39
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.2
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jenis Kelamin
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden paling banyak adalah berjenis kelamin laki-laki, yaitu sebanyak 61 orang dan perempuan berjumlah 39 orang responden.

4.1.3 Usia Responden

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian ini berusia dari 18 tahun sampai 59 tahun.

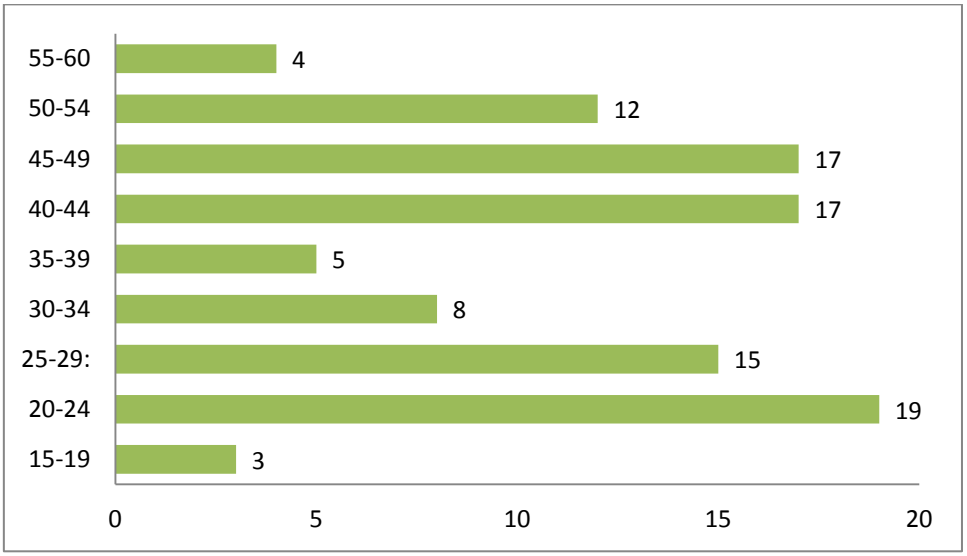
Tabel IV-3
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Usia

No.	Usia	Jumlah Responden
1	15-19	3
2	20-24	19
3	25-29	15
4	30-34	8
5	35-39	5
6	40-44	17
7	45-49	17
8	50-54	12
9	55-60	4
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-3** menjelaskan jumlah responden sebanyak 100 orang. Usia responden pada penelitian ini antara 15 tahun sampai dengan 60 tahun. Dapat dilihat pada tabel usia 15 tahun sampai 19 tahun berjumlah 3 orang responden dan yang paling banyak adalah berusia 20 tahun sampai 24 tahun berjumlah 19 orang

responden. Rentang usia 20 tahun sampai 20 tahun paling banyak karena usia tersebut adalah usia produktif bekerja sesuai pada penelitian ini yaitu responden yang diteliti adalah dengan tujuan bekerja.



Gambar 4.3
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Usia
Sumber: Hasil Analisis, 2014

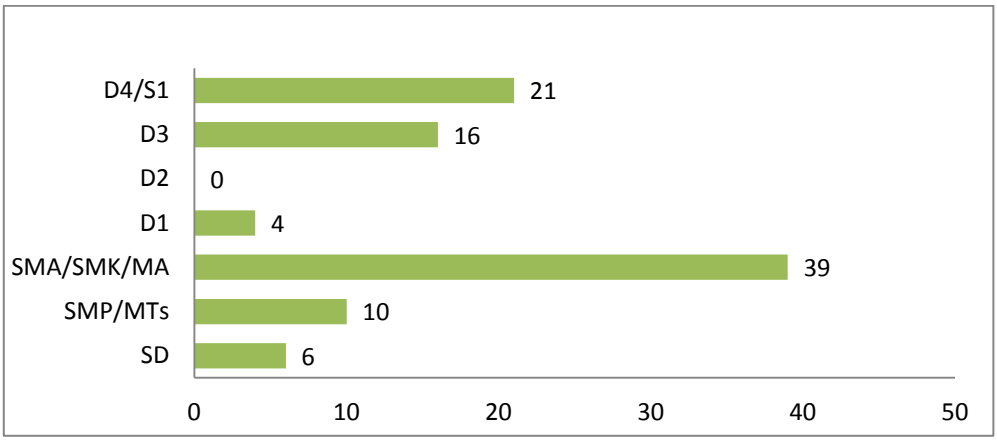
4.1.4 Pendidikan Terakhir Responden

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian memiliki pendidikan terakhir Sekolah Dasar sampai D4/S1. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-4** di bawah ini.

Tabel IV-4
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No.	Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden
1	SD	6
2	SMP/MTs	10
3	SMA/SMK/MA	39
4	D1	4
5	D2	0
6	D3	16
7	D4/S1	21
8	S2	3
9	S3	1
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.4
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Pendidikan Terakhir
Sumber: Hasil Hasil Analisis, 2014

Pada **Gambar 4.4** dijelaskan jumlah responden yang memilki pendidikan terakhir paling mendominasi yaitu SMA/SMK/MA/Sederajat sebanyak 39 orang responden, untuk pendidikan terakhir paling rendah yaitu D2 sebanyak 0 orang responden atau tidak ada.

4.1.5 Jenis Pekerjaan Responden

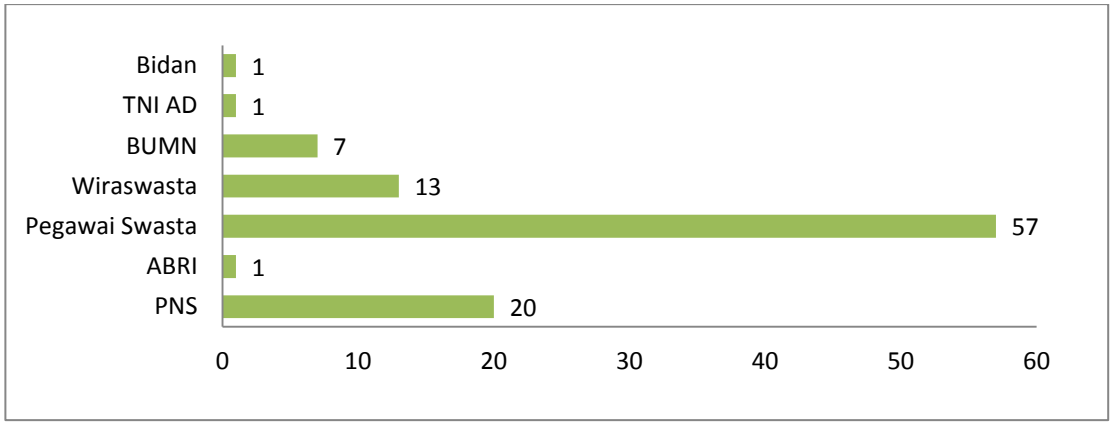
Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian ini memiliki mata pencaharian Bidan, TNI AD, BUMN, Wiraswasta, Pegawai Swasta, ABRI dan PNS. Berikut hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-5**. Pada **Tabel IV-5** dijelaskan jumlah responden sebanyak 100 orang responden. Responden dengan jenis pekerjaan PNS sebanyak 20 orang responden, kemudian untuk jenis pekerjaan ABRI sebanyak 1 orang responden dan untuk pekerjaan Pegawai Swasta sebanyak 57 orang responden. Wiraswasta sebanyak 13 orang responden, BUMN sebanyak 7 orang responden, TNI AD dan Bidan sebanyak 1 orang responden. Pada jenis pekerjaan paling banyak responden memiliki jenis pekerjaan sebagai pegawai swasta.

Tabel IV-5
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jenis Pekerjaan

No.	Jenis Pekerjaann	Jumlah Responden
1	PNS	20
2	ABRI	1
3	Pegawai Swasta	57

No.	Jenis Pekerjaann	Jumlah Responden
4	Wiraswasta	13
5	BUMN	7
6	TNI AD	1
7	Bidan	1
	Total	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.5
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jenis Pekerjaan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Mata pencaharian responden dengan tujuan bekerja sangat beragam yaitu seperti Bidan, TNI AD, BUMN, Wiraswasta, Pegawai Swasta, ABRI dan PNS. Dari sekian banyak jenis mata pencaharian, penumpang KRD Patas AC banyak yang bermata pencaharian sebagai pegawai swasta yaitu sebanyak 57 orang reponden dari 100 orang responden, hal ini dikarenakan lokasi Stasiun Hall dekat dengan kawasan perdagangan dan jasa. Selanjutnya PNS sebanyak 20 orang responden lebih sedikit dibanding pegawai swasta.

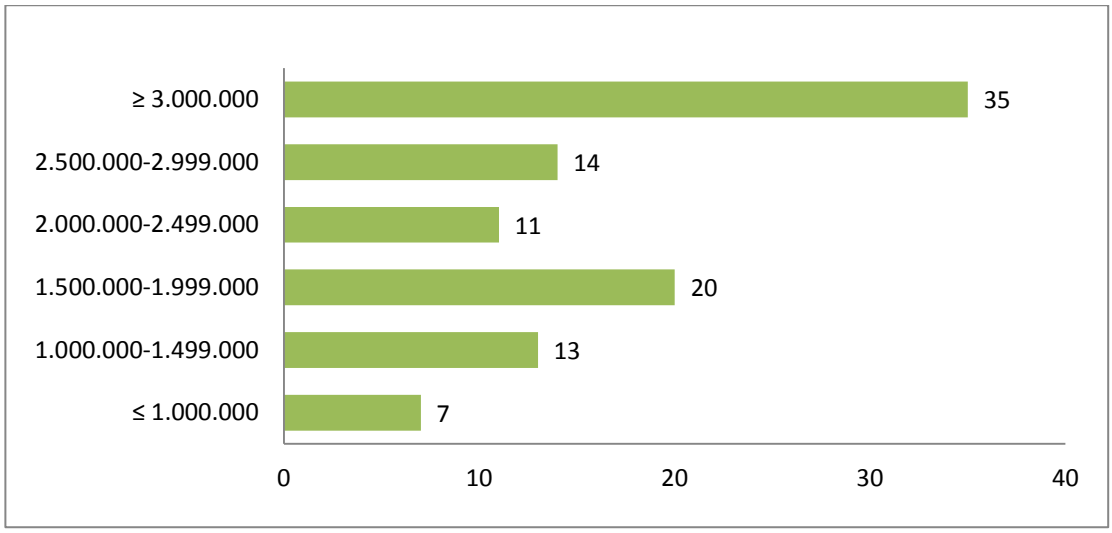
4.1.6 Penghasilan Responden

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian ini memiliki penghasilan yang beragam, mulai dari sama dengan atau lebih kecil 1.000.000 rupiah sampai sama dengan atau lebih besar dari 3.000.000 rupiah. Berikut hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-6** di bawah ini.

Tabel IV-6
Jumlah Responden KRD Patas AC Berdasarkan Penghasilan

No	Penghasilan	Jumlah Responden
1	≤ Rp 1.000.000	7
2	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.000	13
3	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.000	20
4	Rp 2.000.000 - Rp 2. 499.000	11
5	Rp 2.500.000 - Rp 2.999.000	14
6	≥ Rp 3.000.000	35
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.6
Jumlah Responden KRD Patas AC Berdasarkan Penghasilan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden memiliki penghasilan yang berbeda-beda, mulai kurang dari 1.000.000 rupiah sampai dengan sama atau lebih besar dari 3.000.000 rupiah. Dari hasil penghitungan dari 100 orang repsonden didapat penghasilan responden yang paling banyak yaitu sama dengan atau lebih besar dari 3.000.000 rupiah sebanyak 35 orang dan yang paling sedikit yaitu responden berpenghasilan kurang dari 1.000.000 rupiah sebanyak 7 orang. Hal ini dikarenakan pekerjaan responden paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dan PNS.

4.1.7 Intensitas Perjalanan Responden

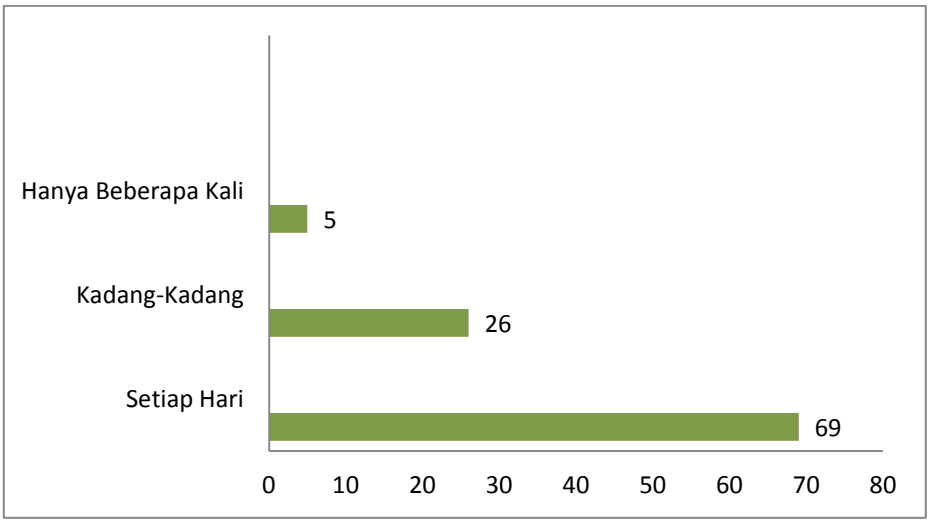
Penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden penelitian memiliki berbeda-beda intensitas perjalanan. Berikut hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-7** di bawah ini.

Tabel IV-7
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Intensitas Perjalanan

No.	Intesitas Perjalan	Jumlah Responden
1	Setiap Hari	69
2	Kadang-kadang	26
3	Hanya beberapa kali	5
	Total	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Tabel IV-7 menjelaskan jumlah intensitas perjalanan responden sengan jumlah tertinggi yaitu setiap hari dengan jumlah 69 orang responden dari 100 orang responden. Hal ini karena responden yang merupakan penumpang kereta api adalah penglaju/komuter.



Gambar 4.7
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Intensitas Perjalanan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Gambar 4.6** dijelaskan mayoritas penumpang KRD Patas AC yang menjadi responden pada penelitian ini adalah komuter/penglaju, hal ini dapat dilihat pada jumlah intensitas perjalanan untuk perjalanan setiap hari sebanyak 69 orang responden dari 100 orang responden. Tujuan responden melakukan perjalan setiap

hari dari Cicalengka-Bandung adalah untuk bekerja. Untuk responden yang melakukan perjalanan hanya beberapa kali menggunakan kereta api, terkadang menggunakan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil dari Cicalengka menuju Bandung untuk bekerja.

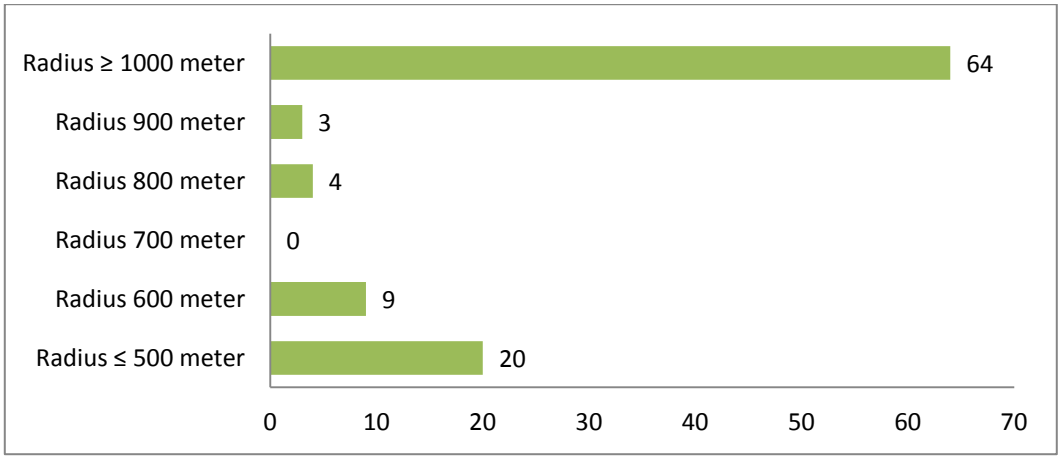
4.1.8 Jarak Tempat Bekerja Responden

Pada **Tabel IV-8** dijelaskan mengenai jarak yang ditempuh responden dari Stasiun Hall menuju ketempat bekerja.

Tabel IV-8
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jarak Tempat Bekerja dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

No.	Jarak Tempat Bekerja	Jumlah
1	Radius ≤ 500 meter	20
2	Radius 600 meter	9
3	Radius 700 meter	0
4	Radius 800 meter	4
5	Radius 900 meter	3
6	Radius ≥ 1000 meter	64
Total		**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.8
Jumlah Responden Penumpang KRD Patas AC Berdasarkan Jarak Tempat Bekerja
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-8** dijelaskan jarak lokasi tempat bekerja para responden. Sebanyak 64 orang responden memiliki lokasi tempat kerja berjarak sama dengan

atau lebih dari 1000 meter atau 1 kilometer dari Stasiun Hall, paling sedikit yaitu radius 700 meter, karena responden dari penumpang kereta api tidak ada yang berlokasi di sekitar radius 700 meter tetapi banyak yang berlokasi di sekitar radius 600 meter.

Gambar 4.7 menjelaskan jarak tempat bekerja dari Stasiun Hall yaitu dibagi menjadi 4 kelompok : radius 500 meter, 600 meter, 700 meter, 800 meter, 900 meter dan sama dengan atau lebih dari 1000 meter. Paling banyak penumpang yang menjadi responden dari Cicalengka ke Bandung bekerja jauh dari kawasan Stasiun Hall dengan jarak radius sama dengan atau lebih dari 1000 meter. Adapun lokasi jarak dengan radius sama dengan atau lebih dari 1000 meter yaitu Jalan. Ir.H.Juanda, Jalan Cilaki, Jalan Tamansari, Jalan Aceh, Jalan Dipatiukur, Jalan Wastukencana, Jalan Ciroyom, Jalan Soekarno Hatta, Jalan Buah Batu, Jalan Pasteur dan sekitarnya. Radius 900 meter meliputi Jalan Aceh dan Jalan Asia Afrika. Radius 800 meter meliputi Jalan Sunda, Jalan Wastukencana dan Jalan Sukajadi. Responden yang bekerja pada lokasi tempat bekerja raidus 700 meter tidak ada. Radius 600 meter meliputi Jalan Merdeka dan jalan Otto Iskandar Dinata. Radius sama dengan atau lebih dari 500 meter meliputi Jalan Kebon Kawung, Jalan Suniarja, jalan Kebon Jukut, jalan Pasirkaliki dan jalan Otto Iskandar Dinata. Jarak tempat bekerja responden ini terkait dengan moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja, karena paling banyak responden yang memiliki lokasi tempat kerja berjarak radius ≥ 1.000 meter atau lebih dari 1 kilometer maka tidak mungkin untuk ditempuh dengan berjalan kaki, maka responden memilih untuk menggunakan moda lain untuk menuju ke tempat bekerja. Jadi jumlah responden yang berjalan kaki lebih sedikit dibanding responden yang tidak berjalan kaki dipengaruhi juga denga jarak yang ditempuh dari Stasiun Hall ke tempat bekerja.

4.2 Persepsi Pengguna Kereta Api Terhadap Tingkat *Walkability* Jalan di Sekitar Stasiun Hall

Terdapat berbagai macam alternatif moda untuk melakukan pergerakan menuju ketempat tujuan, yaitu transportasi pribadi dan transportasi umum. Jenis

transportasi pribadi yang digunakan responden adalah motor dan sepeda, dan jenis transportasi umum adalah seperti ojek, angkutan kota (angkot) dan banyak juga responden yang melakukan perjalan ke tempat bekerja dengan berjalan kaki. Untuk menuju ke Stasiun Hall, terdapat beberapa akses jalan untuk menuju pintu masuk arah Utara dan pintu masuk dari arah Selatan. Beberapa akses jalan tersebut memiliki kondisi jalur *pedestrian* yang berbeda-beda. Jalur *pedestrian* di sekitar Stasiun Hall tidak semua memiliki kondisi yang layak untuk dilalui pejalan kaki, seperti dari tingkat keamanan, keselamatan, kenyamanan serta keindahan. Untuk tingkat keamanan dilihat dari ketersediaan fasilitas penyebrangan (zebra cross, jembatan penyebrangan, terowongan, dan lain-lain), pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman, perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki, ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat); kemudian untuk menilai tingkat keselamatan dilihat dari konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (motor dan mobil), perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki; untuk pengukuran tingkat kenyamanan dilihat dari hambatan saat berjalan di jalur *pedestrian* (contohnya pohon, tanaman, dan aktivitas lain seperti pedagang kaki lima, dan sebagainya), keamanan dari tindak kejahatan; dan penilaian tingkat keindahan diihat dari tersedianya fasilitas pendukung seperti terdapat jalur hijau (vegetasi, pohon peneduh, dan lain-lain yang dapat meningkatkan estetika jalur pejalan kaki).

Untuk menghitung tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall berdasarkan persepsi pengguna, menggunakan sampel sebanyak 100 pengguna kereta api KRD Patas AC Cicalengka-Bandung. Mayoritas responden adalah berjenis kelamin laki-laki yang berusia antara 20 tahun sampai 24 tahun dan bekerja sebagai pegawai swasta. Rata-rata penumpang KRD Patas AC adalah komuter. Pada penelitian ini analisis menggunakan *Global Walkability Index* dengan sistem *scoring*.

Tabel IV-9
Nilai Tingkat *Walkability* Jalan di Sekitar Stasiun Hall Bandung

Persepsi	Skor/Nilai
Sangat Aman	5
Aman	4
Cukup Aman	3
Tidak Aman	2
Sangat Tidak Aman	1

Sumber: Global Walkability Index

Langkah selanjutnya yaitu menghitung jumlah skor penilaian tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api untuk setiap variabel. Adapun langkah selanjutnyadalam analisis persespi ini adalah menghitung jumlah skor penilaian tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api untuk setiap variabel.

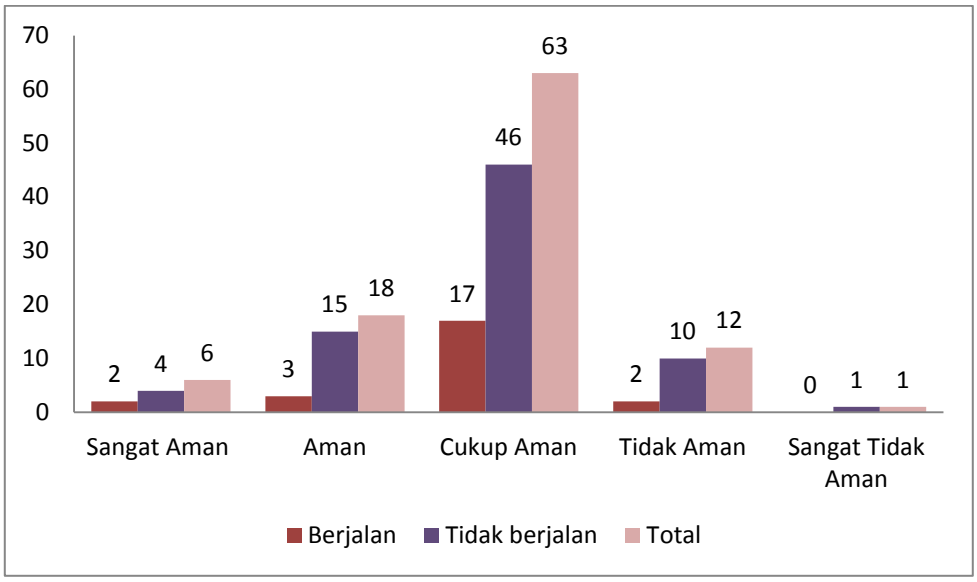
4.2.1 Persepsi Pengguna Kereta Api Tentang Tingkat Keamanan

Berikut ini akan menjelaskan hasil analisis untuk variabel keamanan disepanjang jalur pejalan kaki disekitar Stasiun Hall dari tindak kriminalitas. Dari persepsi pengguna kereta api disebutkan bahwa variabel yang termasuk kedalam variabel keamanan dapat dilihat dari konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyebrangan, kendala/hambatan, keamanan terhadap kejahatan kriminalitas. Hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV- 10** di bawah ini.

Tabel IV-10
Jumlah Responden Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keamanan

Persepsi *Walkability*	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Total
Sangat Aman	2	4	6
Aman	3	15	18
Cukup Aman	17	46	63
Tidak Aman	2	10	12
Sangat Tidak Aman	0	1	1
Total	**24**	**76**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



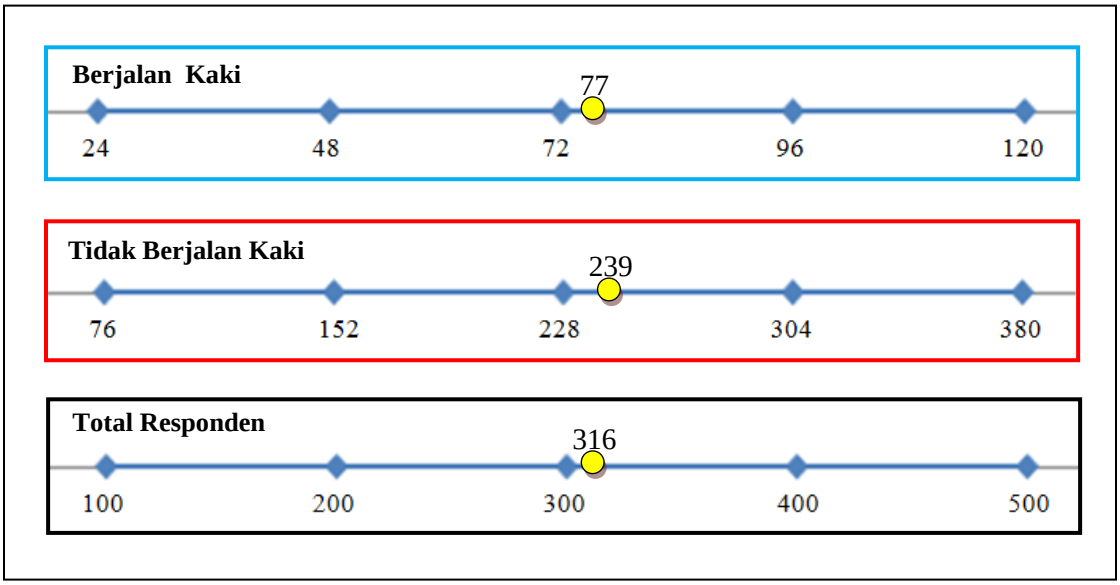
Gambar 4.9
Jumlah Responden Berdasarkan Penilaian Tingkat Keamanan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Berdasakan pada **Tabel IV-10** dan **Gambar 4.9** dijelaskan bahwa persepsi responden berdasarkan penilaian tingkat keamanan di sekitar Stasiun Hall yaitu cukup aman sebesar 63 responden yang terdiri dari 17 orang responden yang berjalan kaki dan 46 orang responden tidak berjalan kaki. Pada **Tabel IV-11** dijelaskan mengenai skor *walkability* dari tingkat keamanan dengan skor tertinggi yaitu cukup aman dengan skor 51 dari pejalan kaki dan 138 dari bukan pejalan kaki, skor yang didapat sesuai dengan penilaian persepsi responden tentang cukup aman saat melewati jalur *pedestrian* di sekitar Stasiun Hall.

Tabel IV-11
Skor *Walkability* Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keamanan

Persepsi *Walkability*	Skor		
	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Total
Sangat Aman	10	20	30
Aman	12	60	72
Cukup Aman	51	138	189
Tidak Aman	4	20	24
Sangat Tidak Aman	0	1	1
Total	**77**	**239**	**316**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.10
Grafik Skor Penilaian Tingkat Keamanan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Grafik pada **Gambar 4.10** menjelaskan mengenai total skor dari variabel keamanan berdasarkan persepsi pejalan kaki yaitu sebesar 77 dengan *range* skor yaitu 24 (sangat tidak aman bagi pejalan kaki) sampai 120 (sangat aman bagi pejalan kaki), artinya keamanan di sekitar Stasiun Hall cukup aman untuk dilalui oleh pejalan kaki. Untuk total skor dari variabel keamanan berdasarkan total skor persepsi bukan pejalan kaki yaitu sebesar 239 dengan range skor yaitu 76 (sangat tidak aman bagi bukan pejalan kaki) sampai 380 (sangat aman bagi bukan pejalan kaki), artinya keamanan di sekitar Stasiun Hall cukup aman, jadi persepsi antara pejalan kaki dan bukan pejalan kaki sama-sama menilai bahwa jalur pedestrian di sekitar Stasiun Hall cukup aman dengan memenuhi kriteria variabel keamanan yaitu adanya ketersediaan fasilitas penyebrangan (*zebra cross*, jembatan penyebrangan, terowongan, dan lain-lain), kemudian minim kendala/hambatan saat berjalan di jalur *pedestrian* (contohnya pohon, tanaman, dan aktivitas lain seperti pedagang kaki lima, dan sebagainya), serta keamanan dari tindak kejahatan.

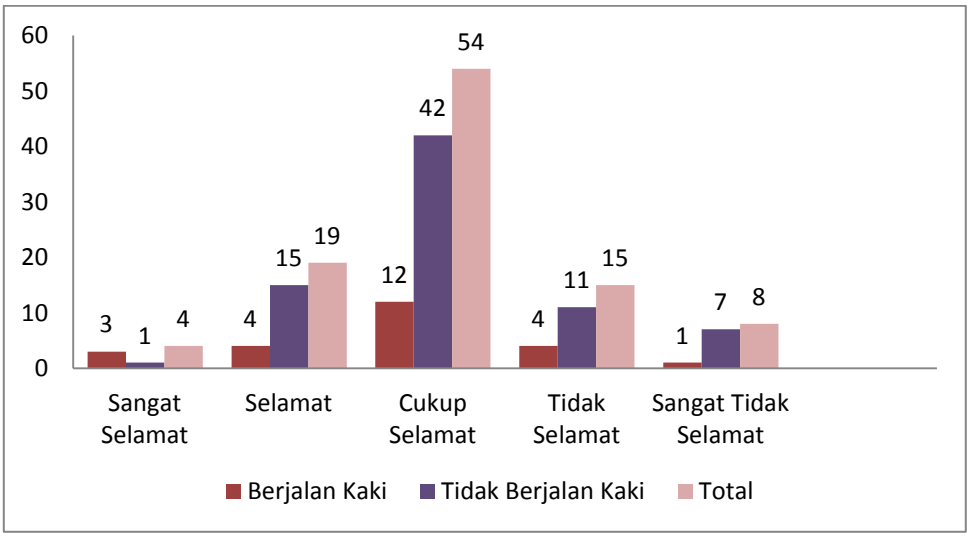
4.2.2 Persepsi Pengguna Kereta Api Tentang Tingkat Keselamatan

Berikut akan menjelaskan tentang hasil analisis untuk variabel keselamatan jalur pejalan kaki. Dari persepsi pengguna kereta api dinyatakan bahwa variabel yang termasuk ke dalam variabel keselamatan yaitu keamanan penyebrangan dan sikap pengendara motor terhadap pejalan kaki. Hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-12** di bawah ini.

Tabel IV-12
Jumlah Responden Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keselamatan

Persepsi *Walkability*	Berjalan kaki	Tidak berjalan kaki	Total
Sangat Selamat	3	1	4
Selamat	4	15	19
Cukup Selamat	12	42	54
Tidak Selamat	4	11	15
Sangat Tidak Selamat	1	7	8
Total	**24**	**76**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.11
Jumlah Responden Berdasarkan Penilaian Tingkat Keselamatan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

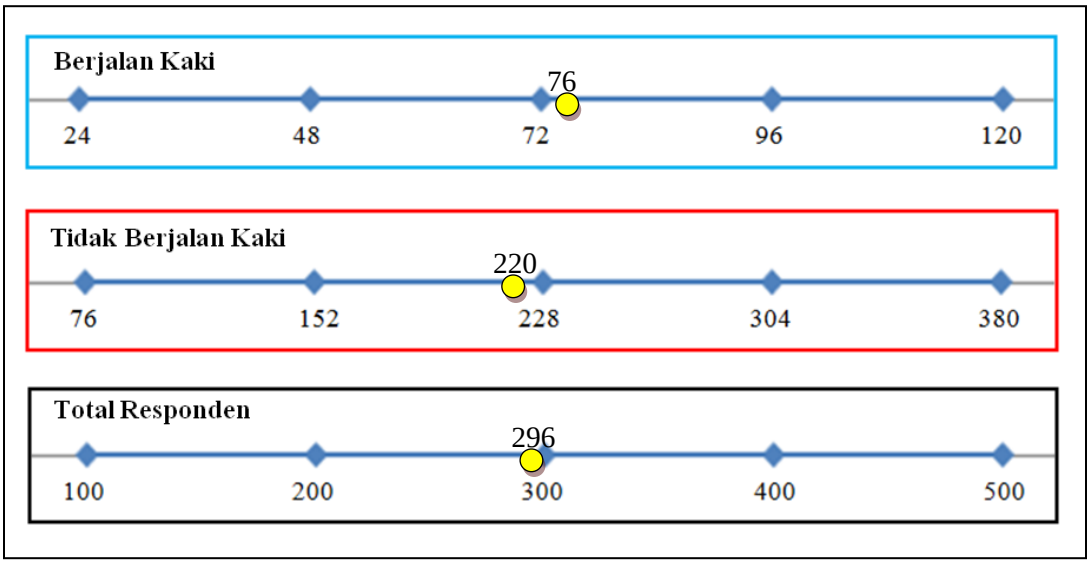
Berdasakan pada **Tabel IV-12** dan **Gambar 4.11** dijelaskan bahwa persepsi responden berdasarkan penilaian tingkat keselamatan di sekitar Stasiun Hall yaitu cukup selamat sebesar 54 responden yang terdiri dari 12 orang responden yang

berjalan kaki dan 42 orang responden tidak berjalan kaki. Pada **Tabel IV-13** dijelaskan mengenai skor *walkability* dari tingkat keselamatan dengan skor tertinggi yaitu cukup aman dengan skor 51 dari pejalan kaki dan 138 dari bukan pejalan kaki. Skor yang didapat sesuai dengan penilaian persepsi responden tentang penilaian jalur *pedestrian* di sekitar Stasiun Hall.

Tabel IV-13
Skor *Walkability* Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keselamatan

Persepsi *Walkability*	Skor		
	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Total
Sangat Selamat	15	5	20
Selamat	16	60	76
Cukup Selamat	36	126	162
Tidak Selamat	8	22	30
Sangat Tidak Selamat	1	7	8
Total	**76**	**220**	**296**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.12
Grafik Skor Penilaian Tingkat Keselamatan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Grafik pada **Gambar 4.12** menjelaskan mengenai total skor dari variabel keselamatan berdasarkan persepsi pejalan kaki yaitu sebesar 76 dengan *range* skor yaitu 24 (sangat tidak selamat) sampai 120 (sangat selamat), artinya keamanan di sekitar stasiun Hall cukup aman untuk dilalui oleh pejalan kaki. Untuk total skor dari

variabel keamanan berdasarkan persepsi bukan pejalan kaki yaitu sebesar 220 dengan range skor 76 (sangat tidak selamat) sampai 380 (sangat selamat), artinya cukup selamat saat dilalui namun cenderung sedikit tidak selamat bagi bukan pejalan kaki saat melewati jalur *pedestrian* tersebut. Berdasarkan total keseluruhan responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki sebesar 296 dari *range* skor 100 (paling tidak selamat bagi pejalan kaki dan bukan bejalan kaki) sampai 500 (paling selamat bagi pejalan kaki dan bukan pejalan kaki). Maka diketahui tingkat keselamatan di jalur *pedestrian* seperti perasaan aman dan selamat saat menyebrang di jalur penyebrangan, sikap pengendara motor dan pejalan kaki yang saling menghormati (contoh: pengendara motor mengutamakan pejalan kaki saat menyebrang) yaitu cukup tetapi masih dikatakan kurang dari cukup selamat saat melewati jalur *pedestrian* di sekitar Stasiun Hall bisa dikarenakan pengendara kendaraan bermotor kurang menghargai pejalan kaki.

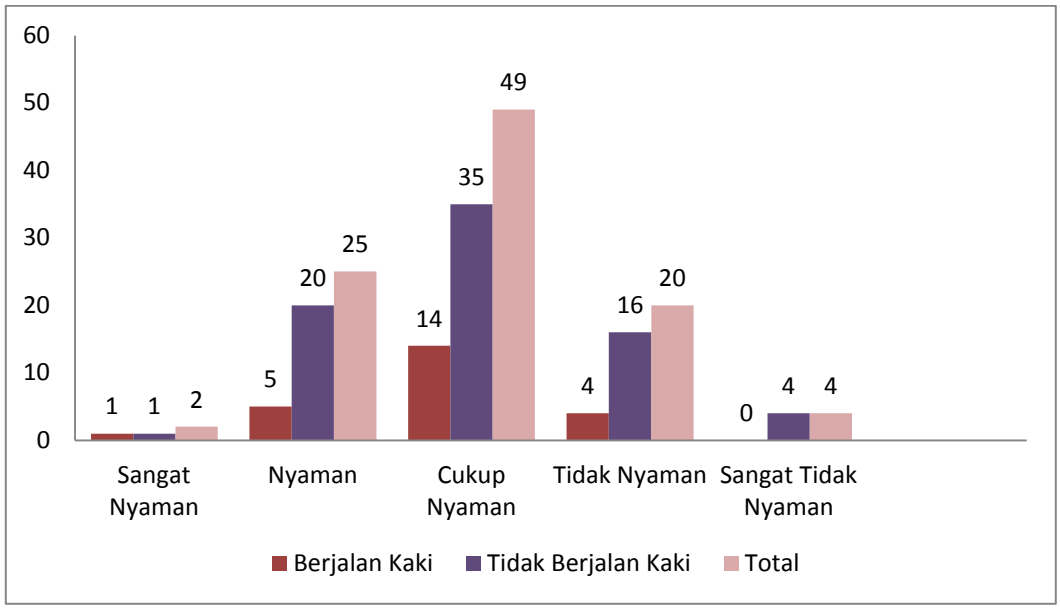
4.2.3 Persepsi Pengguna Kereta Api Tentang Variabel Kenyamanan

Berikut akan menjelaskan hasil analisis untuk variabel kenyamanan jalur pejalan kaki. Dari variabel persepsi pengguna kereta api menjelaskan bahwa yang termasuk kedalam variabel kenyamanan yaitu kelengkapan *amenities* (fasilitas pendukung) serta ketersediaan infrastruktur penunjang bagi kelompok penyandang cacat *(disable).* Hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-14** di bawah ini.

Tabel IV-14
Jumlah Responden Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Kenyamanan

Persepsi *Walkability*	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Total
Sangat Nyaman	1	1	2
Nyaman	5	20	25
Cukup Nyaman	14	35	49
Tidak Nyaman	4	16	20
Sangat Tidak Nyaman	0	4	4
Total	**24**	**76**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



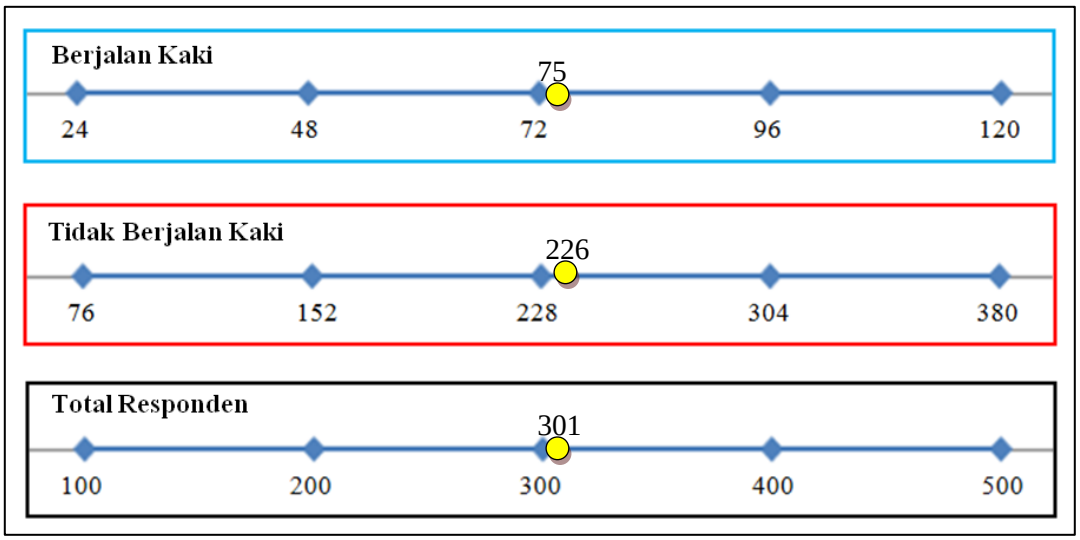
Gambar 4.13
Jumlah Responden Berdasarkan Penilaian Tingkat Kenyamanan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Berdasakan pada **Tabel IV-14** dan **Gambar 4.13** dijelaskan bahwa persepsi responden berdasarkan penilaian tingkat keselamatan di sekitar Stasiun Hall yaitu cukup selamat sebesar 49 responden yang terdiri dari 14 orang responden yang berjalan kaki dan 35 orang responden tidak berjalan kaki. Pada **Tabel IV-15** dijelaskan mengenai skor *walkability* dari tingkat kenyamanan dengan skor tertinggi yaitu cukup aman dengan skor 42 dari pejalan kaki dan 105 dari bukan pejalan kaki dengan total skor 147.

Tabel IV-15
Skor *Walkability* Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Kenyamanan

Persepsi *Walkability*	Skor		
	Berjalan kaki	Tidak Berjalan kaki	Total
Sangat Nyaman	5	5	10
Nyaman	20	80	100
Cukup Nyaman	42	105	147
Tidak Nyaman	8	32	40
Sangat Tidak Nyaman	0	4	4
Total	**75**	**226**	**301**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.14
Grafik Skor Penilaian Tingkat Kenyamanan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Grafik pada **Gambar 4.14** menjelaskan mengenai total skor dari variabel kenyamanan berdasarkan persepsi pejalan kaki yaitu sebesar 75 dari *range* skor yaitu 24 (sangat tidak nyaman) sampai 120 (sangat nyaman) artinya keamanan di sekitar Stasiun Hall cukup aman untuk dilalui oleh pejalan kaki. Untuk total skor dari variabel kenyamanan berdasarkan persepsi bukan pejalan kaki yaitu sebesar 226 dari *range* skor yaitu 76 (sangat tidak nyaman) sampai 380 (sangat nyaman). Berdasarkan total keseluruhan responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki sebesar 301 dari *range* skor dari 100 (sangat tidak nyaman) sampai 500 (sangat nyaman), artinya keamanan di sekitar Stasiun Hall cukup aman dilalui dengan kriteria pendukung yaitu kelengkapan *amenities* (fasilitas pendukung) dan yang lebih penting adalah ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat *(disable)* walaupun tidak seluruh jalur pedestrian di sekitar Stasiun Hall tersedia infrastruktur bagi penyandang cacat, namun cukup aman untuk dilalui dengan *alternative* bantuan yang dapat memudahkan mereka untuk berjalan.

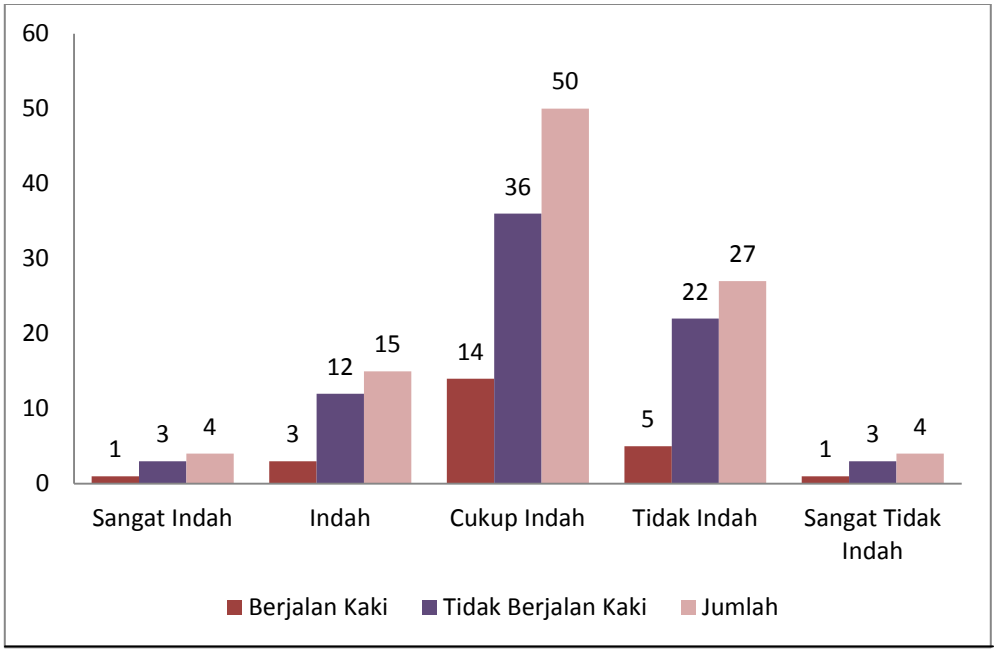
4.2.4 Persepsi Pengguna Kereta Api tentang Variabel Keindahan

Berikut akan menjelaskan hasil analisis untuk variabel keindahan saat berjalan di jalur pejalan kaki. Dari variabel persepsi pengguna kereta api menjelaskan bahwa yang termasuk kedalam variabel keindahan yaitu ketersediaan *amenities* atau fasilitas-fasilitas yang mendukung peningkatan keindahan dari sisi estetika jalur pejalan kaki. Hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-16** di bawah ini.

Tabel IV-16
Jumlah Responden Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keindahan

Persepsi *Walkability*	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Jumlah
Sangat Indah	1	3	4
Indah	3	12	15
Cukup Indah	14	36	50
Tidak Indah	5	22	27
Sangat Tidak Indah	1	3	4
Total	**24**	**76**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



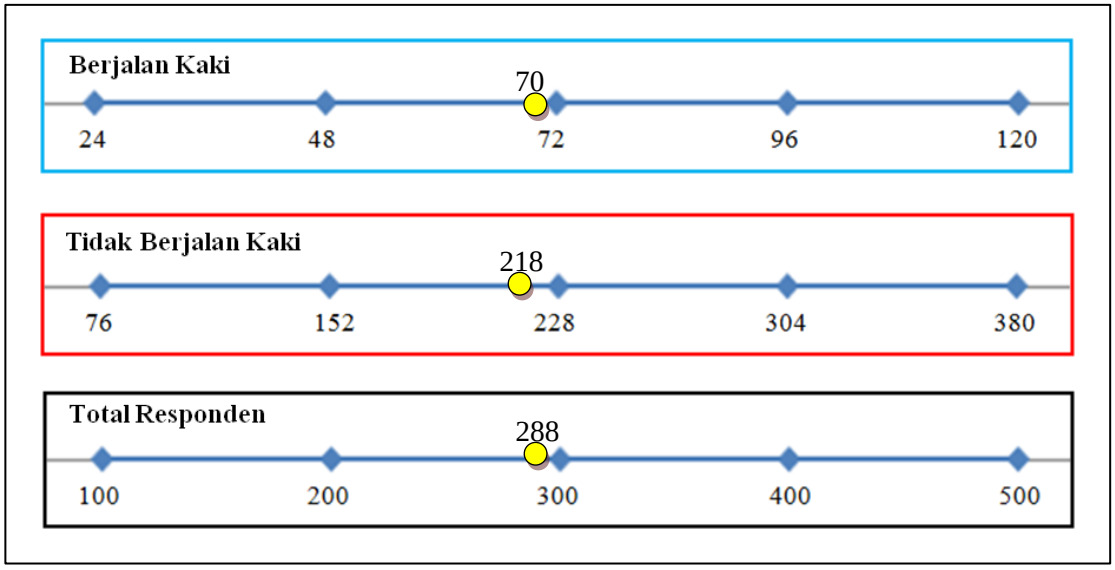
Gambar 4.15
Jumlah Responden Berdasarkan Penilaian Tingkat Keindahan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Berdasakan pada **Tabel IV-16** dan **Gambar 4.15** dijelaskan bahwa persepsi responden berdasarkan penilaian tingkat keindahan di sekitar Stasiun Hall yaitu cukup indah sebesar 50 responden yang terdiri dari 14 orang responden yang berjalan kaki dan 36 orang responden tidak berjalan kaki. Pada **Tabel IV-17** dijelaskan mengenai skor *walkability* dari tingkat keindahan dengan skor tertinggi yaitu cukup indah dengan skor 42 dari pejalan kaki dan 108 dari bukan pejalan kaki dengan total skor 150.

Tabel IV-17
Skor *Walkability* Berdasarkan Persepsi Pengguna Kereta Api dari Variabel Keindahan

Persepsi *Walkability*	Skor		
	Berjalan Kaki	Tidak Berjalan Kaki	Total
Sangat Indah	5	15	20
Indah	12	48	60
Cukup Indah	42	108	150
Tidak Indah	10	44	54
Sangat Tidak Indah	1	3	4
Total	**70**	**218**	**288**

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.16
Grafik Skor Penialaian Tingkat Keindahan
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Grafik pada **Gambar 4.16** menjelaskan mengenai total skor dari variabel keindahan berdasarkan persepsi pejalan kaki yaitu sebesar 70 dari *range* skor 24 (sangat tidak indah) sampai 120 (sangat tidak indah) artinya keindahan di sekitar Stasiun Hall cukup indah. Untuk total skor variabel keindahan berdasarkan bukan pejalan kaki yaitu sebesar 218 dari *range* nilai 76 (sangat tidak indah) sampai dengan 380 (sangat indah), artinya keindahan jaur pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall cukup indah bagi bukan pejalan kaki. Berdasarkan total skor keseluruhan didapat skor sebesar 288 dari *range* nilai 100 (sangat tidak indah) sampai dengan 500 (sangat indah). Maka dapat disimpulkan dari total skor keseluruhan bahwa pejalan kaki dan bukan pejalan kaki menilai jalur *pedestrian* di sekitar Stasiun Hall cukup indah dilihat dari ketersediaan *amenities* atau fasilitas-fasilitas yang mendukung peningkatan keindahan dari sisi estetika jalur pejalan kaki.

4.2.5 Jarak dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja

Tempat bekerja para responden pada penelitian ini memiliki lokasi yang berbeda-beda. Jarak tempuh berjalan yang dapat ditempuh orang Indonesia pada umumnya adalah 400 meter sampai 500 meter, maka jarak radius dimulai dari radius sama dengan atau kurang dari 500 meter. Jarak tempuh akan dikelompokkan menjadi 6 radius, yaitu; yang berjarak radius sama dengan atau kurang dari 500 meter, radius 600 meter, radius 700 meter, radius 800 meter, radius 900 dan radius sama dengan atau lebih besar 1000 meter. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan responden yang memiliki lokasi tempat kerja radius sama dengan atau kurang dari 500 meter, radius 600 meter, radius 700 meter, radius 800 meter, radius 900 dan radius sama dengan atau lebih besar 1000 meter. Hasil penghitungan dapat dilihat pada **Tabel IV-18** di bawah ini.

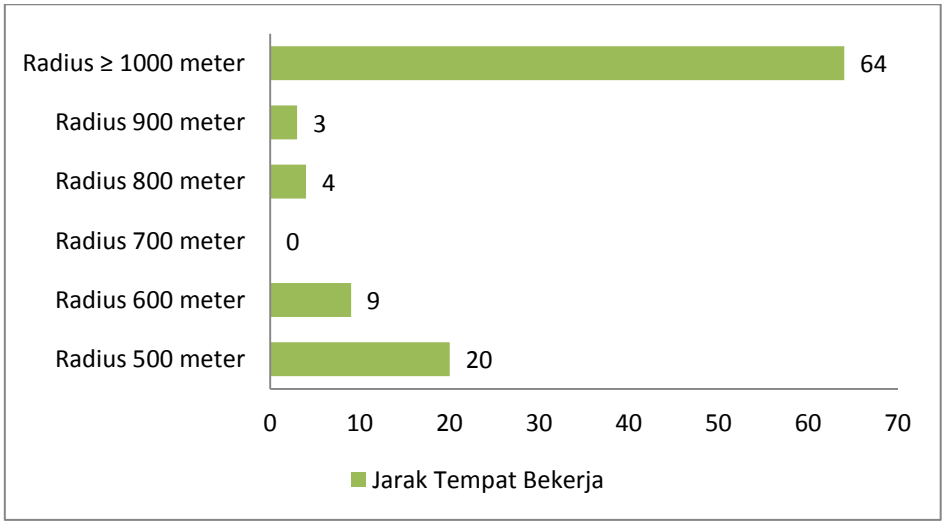
Tabel IV-18
Jarak dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja Pengguna Kereta Api

No.	Jarak Tempat Bekerja	Jumlah
1	Radius ≤ 500 meter	20
2	Radius 600 meter	9
3	Radius 700 meter	0
4	Radius 800 meter	4

No.	Jarak Tempat Bekerja	Jumlah
5	Radius 900 meter	3
6	Radius ≥1000 meter	64
	Jumlah	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2014

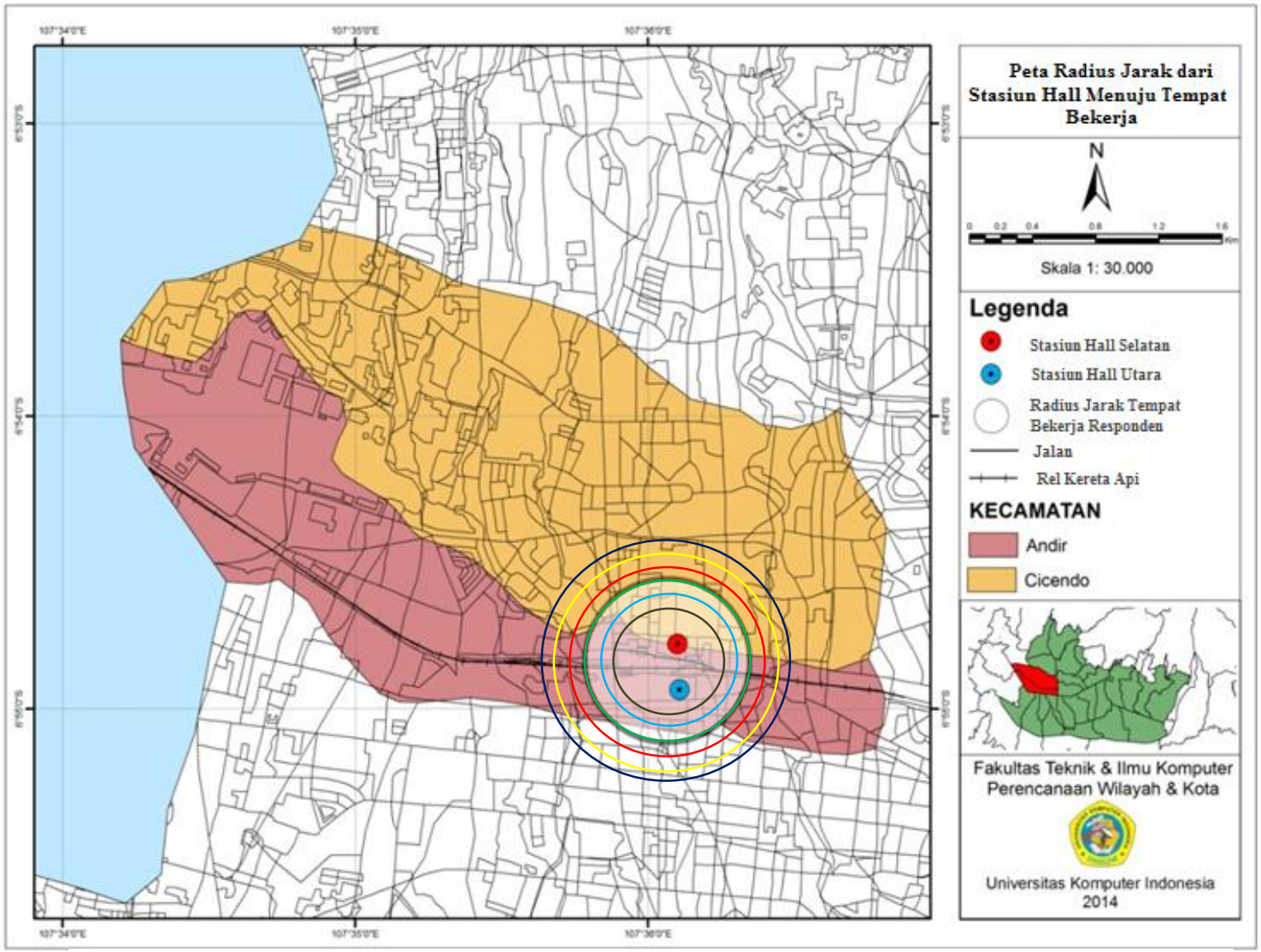
Pada **Tabel IV-18** dijelaskan responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius sama dengan atau kurang dari 500 meter ada 20 orang, responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius 600 meter ada 9 orang, responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius 700 meter ada 0 orang, responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius 800 meter ada 4 orang, responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius 900 ada 3 orang dan responden yang memiliki lokasi kerja berjarak radius sama dengan atau lebih besar 1000 meter ada 64 orang.



Gambar 4.17
Jumlah Pengguna Berdasarkan Jarak dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja Pengguna Kereta Api
Sumber: Hasil Analisis, 2014

Terdapat 6 (enam) kelompok radius jarak dari tempat bekerja dengan Stasiun Hall, untuk responden yang bekerja dengan jarak lokasi radius sama dengan atau kurang dari 500 meter adalah 20 orang, masing-masing tersebar di Jalan Kebon Kawung, jalan Suaniarja, jalan Kebon Jukut, Jalan Paskal dan Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista). Responden paling banyak bekerja di sekitar Jalan Pasirkaliki dan

Otista. Kawasan di Jalan Pasirkaliki dan Jalan Otista memiliki guna lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, berbagai macam kegiatan perdagangan dan jasa ada di sana. Di Jalan Pasirkaliki terdapat sebuah pusat perbelanjaan Paskal Hyper Square. Untuk daerah Otista banyak kegiatan perdagangan dan jasa serta lokasi Jalan Otista ini berdekatan dengan pusat perbelanjaan Pasar Baru, Kings Shopping Center dan sekitarnya. Responden yang bekerja di kawasan ini rata-rata menggunakan moda transportasi berjalan kaki dari Stasiun Hall arah pintu Selatan menuju ketempat bekerja di Pasirkaliki maupun Otista, karena jarak yang ditempuh tidak terlalu jauh dan jalur *pedestrian* juga tersedia disana, hanya saja kondisi fisiknya kurang begitu baik untuk dilalui oleh pengguna jalur pejalan kaki.



Gambar 4.18
Peta Radius Jarak Lokasi Tempat Bekerja dari Stasiun Hall

4.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Responden

Untuk mengetahui ada atau tidak hubungan antara karakteristik responden dan karakteristik perilaku perjalanan responden menggunakan analisis *crosstabs*. Dalam Haryono dan Linawati menurut Santoso dan Tjiptono mengatakan bahwa metode *crosstabs* silang digunakan untuk melihat hubungan antara dua variabel dalam satu tabel. Tabulasi silang merupakan cara termudah untuk menyambaikan informasi lebih dari dua variabel. Sebagai bagian dari analisa *crosstsab* dilakukan juga uji *Chi-Square* untuk menentukan signifikansi hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya. (Santoso dan Tjiptono, 2004, p. 137).

- Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin;
- Ho : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin.

Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan :

a) Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*
    - Jika *Chi-Square* Hitung <*Chi-Square* Tabel, maka Ho diterima;
    - Jika *Chi-Square* Hitung >*Chi-Square* Tabel, maka Ho ditolak.

b) Berdasarkan probabilitas
    - Jika probabilitas > 0,05, maka Ho diterima;
    - Jika probabilitas < 0,05, maka Ho ditolak.

Dalam analisis *crosstabs* akan dilakukan penilaian hubungan antara karakteristik responden dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak berjalan kaki dari Stasiun Hall menuju tempat bekerja responden.

4.3.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara tingkat walkability (keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan) dengan moda yang digunakan responden yaitu berjalan kaki dan tidak berjalan kaki maka akan dilakukan

analisis menggunakan analaisis *crosstabulation* atau tabulasi silang antara tingkat walkability dengan karakteristik responden dan karakteristik perjalanan.

4.3.1.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk mengetahui hubungan antara responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki dengan karakteristik responden dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 1.794. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,774) < 0,05. Maka H_a ditolak dan H_o diterima. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat keamanan dengan moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja.

4.3.1.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk mengetahui hubungan antara responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki dengan karakteristik responden dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keselamatan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keselamatan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 6.527. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,163) < 0,05. Maka H_a ditolak dan H_o diterima. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat keselamatan dengan moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja.

4.3.1.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall dan 76

orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk mengetahui hubungan antara responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki dengan karakteristik responden dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 2.961. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,564) < 0,05. Maka H_a ditolak dan H_o diterima. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat kenyamanan dengan moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja.

4.3.1.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Moda yang Digunakan dari Stasiun Hall Menuju ke Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk mengetahui hubungan antara responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki dengan karakteristik responden dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan

responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall;

- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 1.019. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,907) < 0,05. Maka H_a ditolak dan H_o diterima. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat keindahan dengan moda yang digunakan responden dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja.

4.3.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan karakteristik pribadi dari pengguna kereta api yang dapat mempengaruhi penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Terdapat 100 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitan antara usia responden dengan tingkat *walkability*. Adapun variabel penilaian tingkat *walkability* yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dengan menggunakan analisis tabulasi silang akan diketahui apakah antara jenis kelamin dengan variabel *walkability* memiliki hubungan atau tidak.

4.3.2.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Jenis Kelamin

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk

mengetahui hubungan antara responden yang berjalan kaki dengan karakteristik responden dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 10.949. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,027) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden adalah menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Untuk mengetahui hubungan dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 40.969. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,000) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat keamanan dengan jenis kelamin responden.

4.3.2.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Jenis Kelamin

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat keselamatan jalur pejalan kaki:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin responden yang berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 16.889. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,002) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat keselamatan jalur pejalan kaki:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square (Chi-Kuadrat)* hitung sebesar 40.124. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,000) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis kelamin.

4.3.2.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Jenis Kelamin

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 13.943. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,003) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall.

Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki.

Chi-Square Test digunakan untuk menguji apakah ada hubungan. Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 58.062. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,000) < 0,05. Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara antara tingkat kenyamanan dengan jenis kelamin yang tidak berjalan kaki.

4.3.2.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Jenis Kelamin

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat keamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan jenis kelamin;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis kelamin responden.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 8.152. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat. Dari hasil analisis.dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,043) < 0,05 Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Maka dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis kelamin responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis kelamin responden dengan tingkat keamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis kelamin responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 58.062. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat. Dari hasil analisis.dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* nilai probabilitas (0,000) < 0,05 Maka H_a diterima dan H_o ditolak. Maka dapat disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-19
Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Jenis Kelamin Responden

No.	Penilaian Tingkat *Walkability* dari Aspek	Responden yang Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja	Responden yang Tidak Berjalan Kaki menuju ke Tempat Bekerja
1	Keamanan	√	√
2	Keselamatan	√	√
3	Kenyamanan	√	√
4	Keindahan	√	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-5** dijelaskan bahwa antara tingkat keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan dengan responden yang berjalan kaki atau tidak berjalan kaki memiliki hubungan yang signifikan. Hal ini dapat dilihat dari jumlah karakteristik responden laki-laki lebih banyak menilai cukup aman, selamat, nyaman dan indah dibandingkan responden perempuan. Dari 100 orang responden terdapat 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja terbagi menjadi 15 orang responden laki-laki dan 9 orang responden

perempuan. Responden yang menggunakan moda berjalan kaki rata-rata memiliki lokasi tempat bekerja berjarak radius 400 meter sampai dengan 500 meter dari Stasiun Hall. Responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki sebanyak 46 orang responden laki-laki dan 30 orang perempuan member penilaian cukup aman, selamat, nyaman dan indah. Penilaian tersebut berdasarkan kondisi fisik jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall dengan ketersediaan fasilitas pejalan kaki dan fasilitas pendukung pejalan kaki sehingga responden menilai bahwa cukup aman, selamat, nyaman dan indah untuk melewati jalur pejalan kaki dari Stasiun Hall menuju tempat bekerja. Secara umum berdasarkan faktor psikologis dari jenis kelamin untuk responden perempuan cenderung memilih fasilitas pejalan kaki yang lebar dan tidak terdapat banyak hambatan seperti parkir di area pajalan kaki dan PKL, sementara responden laki-laki leih memilih jalur pejalan kaki yang teduh dan tidak berliku-liku. Perbedaan ini disebabkan karena sesuai dengan pola perjalanan perempuan secara umum pada umumnya berjalan dengan berombongan / lebih dari 2 orang teman, sehingga akan lebih mengutamakan fasilitas pejalan kaki yang lebar karena trotoar tidak hanya sebagai moda berjalan kaki namun juga untuk ruang interaksi antar pejalan kaki.

4.3.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Usia

Usia merupakan karakteristik pribadi dari pengguna kereta api yang dapat mempengaruhi penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Terdapat 100 responden dengan persentase 100 % (persen) yang akan dilihat keterkaitan antara usia responden dengan tingkat *walkability*. Adapun variabel penilaian tingkat *walkability* yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dengan menggunakan analisis tabulasi silang akan diketahui apakah antara usia dengan variabel *walkability* memiliki hubungan atau tidak.

4.3.3.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Usia

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi

responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara usia responden yang berjalan kaki dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan dijelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat keamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang berjalan kai.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 96.000. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Maka dapat dismpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang berjalan kaki.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara usia responden dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat keamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 268.871. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05maka H_a diterima dan H_o ditolak. Maka dapat dismpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki.

4.3.3.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Usia

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara tingkat keselamatan dengan usia responden memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara tingkat kenyamanan dengan usia responden

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara usia responden dengan tingkat keselamatan;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara usia responden dengan tingkat keselamatan.

Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 59.286. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,002) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara usia responden dengan tingkat keselamatan.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall.

Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara tingkat kenyamanan dengan usia responden

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keselamatan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki dengan;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat keselamatan responden yang tidak berjalan kaki dengan.

Pada Tabel *Chi-SquareTest* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 141.619 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara usia responden dengan tingkat keselamatan. Pada penelitian ini, penumpang kereta api yang menjadi responden paling banyak adalah yang berusia 20 sampai dengan 24 tahun dan paling sedikit adalah berusia 55 sampai 60 tahun. Dilihat dari usia responden yang paling banyak maka dapat disimpulkan ada hubungan yang signifikan antara tingkat keselamatan dengan usia karena umur responden yang masih muda, sehingga masih dapat melihat sekeliling sekitar jalan jalur *pedestrian* dengan baik agar tidak terjadi kecelakaan antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan bermotor.

4.3.3.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Usia

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara usia responden dengan tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat kenyamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat kenyamanan responden yang berjalan kaki;

- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat kenyamanan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 56.094. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan usia responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat kenyamanan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat kenyamanan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan tingkat kenyamanan responden yang tidak berjalan kaki

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 136.750 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki.

4.3.3.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Usia

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan

menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara usia responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat keindahan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 47.576. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,003) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara antara penilaian tingkat keindahan dengan usia responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara usia responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara usia responden dengan tingkat keindahan:

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan usia responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 154.288. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai

probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara antara penilaian tingkat kenyamanan dengan usia responden.

Pada **Tabel IV-20** dijelaskan bahwa usia responden dapat mempengaruhi tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Penumpang yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden, 24 orang responden menggunakan moda berjalan kaki dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki. Usia responden yang menggunakan moda berjalan kaki terbanyak adalah berusia 20 tahun sampai 24 tahun dan respoden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki terbanyak adalah berusia 45 tahun sampai 49 tahun. Berdasarkan usia terbanyak responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki menggambarkan bahwa responden yang berusia lanjut lebih memilih untuk tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall, karena lokasi tempat bekerja yang lumayan jauh dijangkau sedangkan responden berusia lebih muda kebanyakan bekerja sebagai wiraswasta atau wirausaha dengan lokasi bekerja tidak jauh dari Stasiun Hall yaitu daerah Jalan Kebon Kawung, Jalan Pasirkaliki Jalan Otista dan sekitarnya. Mereka yang memilih menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dan tidak bekerja memberi penilaian cukup aman, selamat, nyaman dan indah untuk jalan di sekitar Stasiun Hall.

Tabel IV-20
Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Usia Responden

No.	Penilaian Tingkat *Walkability* dari Aspek	Usia	
		Responden yang Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja	Responden yang Tidak Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja
1	Keamanan	√	√
2	Keselamatan	√	√
3	Kenyamanan	√	√
4	Keindahan	√	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

4.3.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Penghasilan

Penghasilan merupakan karakteristik pribadi dari pengguna kereta api yang dapat mempengaruhi penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Terdapat 100 responden dengan persentase 100% (persen) yang akan dilihat

keterkaitan antara usia responden dengan tingkat *walkability*. Adapun variabel penilaian tingkat *walkability* yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dengan menggunakan analisis tabulasi silang akan diketahui apakah antara penghasilan dengan variabel *walkability* memiliki hubungan atau tidak.

4.3.4.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Penghasilan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki.

Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 41.353. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,003) < 0,05maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang

signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki.

Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 109.337 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,003) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan penghasilan responden.

4.3.4.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Penghasilan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 53.500. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat

hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 164.481 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki.

4.3.4.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Penghasilan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang

signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat kenyamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 44.614. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat kenyamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 195.696 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan $\alpha = 0,05$ lebih kecil dari 0,000 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan penghasilan responden.

4.3.4.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Penghasilan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan penghasilan responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan penghasilan reponden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 40.914 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan penghasilan responden.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara penghasilan responden dengan tingkat keindahan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat

keindahan dengan penghasilan responden yang tidak berjalan kaki;

- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat keindahan dengan penghasilan reponden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 194.300. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan penghasilan responden.

Tabel IV-21
Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Penghasilan Responden

No.	Variabel Penilaian Tingkat *Walkability*	Responden yang Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja	Responden yang Tidak Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja
1	Keamanan	√	√
2	Keselamatan	√	√
3	Kenyamanan	√	√
4	Keindahan	√	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-17** dijelaskan adanya hubungan yang signifikan antara tingkat *walkability* dengan karakteristik penghasilan responden. Responden yang menggunakan moda berjalan kaki pada penilaian tingkat *walkability* ini adalah sebanyak 24 orang responden dan yang tidak menggunakan moda berjalan kaki adalah sebanyak 76 orang responden. Responden terbanyak yang menggunakan moda berjalan kaki berpenghasilan sebesar 1.500.000 rupiah sedangkan responden terbanyak yang tidak menggunakan moda berjalan kaki berpenghasilan sebesar 3.000.000 rupiah dan diatas 3.000.000 rupiah. Dari hasil analisis data didapat bahwa kebanyakan reponden yang berjalan kaki adalah yang berpenghasilan rendah sedangkan yang tidak menggunakan moda berjalan kaki ke tempat bekerja dari Stasiun Hall berpenghasilan sebesar 1.500.000 rupiah. Penilaian mengenai tingkat *walkability* di sekitar Stasiun Hall dari responden yang menggunakan moda berjalan kaki atau tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall memberikan penilaian cukup aman, selamat, nyaman dan indah karena kondisi fisik jalanan yang

tidak begitu buruk untuk dilalui oleh seluruh penumpang kereta api yang melewati jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall.

4.3.5 Hubungan Antara Tingkat *Walkability* dengan Jenis Pekerjaan

Penghasilan merupakan karakteristik pribadi dari pengguna kereta api yang dapat mempengaruhi penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Terdapat 100 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitan antara usia responden dengan tingkat *walkability*. Adapun variabel penilaian tingkat *walkability* yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dengan menggunakan analisis tabulasi silang akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan dengan variabel *walkability* memiliki hubungan atau tidak.

4.3.5.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Jenis Pekerjaan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan repsonden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 30.201 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keamanan :

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 55.967. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan jenis pekerjaan.

4.3.5.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Jenis Pekerjaan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keselamatan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keselamatan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselmatan dengan jenis pekerjaan responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keelamatan dengan jenis pekerjaan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 43.941. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat. dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis pekerjaan.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keselamatan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keselamatan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselmatan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 149.714 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat. dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat

hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki.

4.3.5.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Jenis Pekerjaan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat kenyamanan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis pekerjaan;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis pekerjaan. .

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 28.941 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara jenis pekerjaan dengan tingkat kenyamanan.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 67 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat kenyamanan memiliki hubungan

yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat kenyamanan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis pekerjaan responden tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 131.720 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara jenis pekerjaan dengan tingkat kenyamanan.

4.3.5.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Jenis Pekerjaan

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antarajenis pekerjaan responden dengan tingkat keindahan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan reponden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 24.723 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara jenis pekerjaan responden dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan hubungan antarajenis pekerjaan responden dengan tingkat keindahan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 127.078 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan jenis pekerjaan reponden yang berjalan kaki.

Tabel IV-22
Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Jenis Pekerjaan Responden

No.	Varabel Penilaian Tingkat *Walkability*	Responden yang Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja	Responden yang Tidak Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja
1	Keamanan	√	√
2	Keselamatan	√	√
3	Kenyamanan	√	√
4	Keindahan	√	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-18** dijelaskan adanya hubungan antara tingkat *walkability* jalan dengan jenis pekerjaan responden. Jumlah responden yang menggunakan moda

berjalan kaki dan tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall berjumlah 100 orang responden, dengan persentase 24 orang responden menggunakan moda berjalan kaki dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki. Dari 24 orang responden yang berjalan kaki dan 76 orang responden tidak menggunakan moda berjalan kaki memiliki jenis pekerjaan yang paling banyak adalah sebagai pegawai swasta. Kebanyakan penumpang kereta api yang menjadi responden adalah komuter yang bekerja di Kota Bandung dan sekitarnya. Pada penilaian tingkat *walkability* oleh responden yang menggunakan moda berjalan kaki maupun tidak berjalan kaki memberikan penilaian cukup aman, selamat, nyaman dan indah untuk jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall.

4.3.6 Hubungan Antara Tingkat *Walkability* dengan Pendidikan Terakhir

Penghasilan merupakan karakteristik pribadi dari pengguna kereta api yang dapat mempengaruhi penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Terdapat 100 responden dengan persentase 100% (persen) yang akan dilihat keterkaitan antara usia responden dengan tingkat *walkability*. Adapun variabel penilaian tingkat *walkability* yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dengan menggunakan analisis tabulasi silang akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan tingkat *walkability* memiliki hubungan atau tidak.

4.3.6.1 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keamanan dengan Pendidikan Terakhir

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan keamaan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan pendidikan terakhir responden dengan kemanaan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 45.176 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan keamaan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan pendidikan terakhir responden dengan kemanaan.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 210.024 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya, ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keamanan dengan pendidikan terakhir. Pendidikan terakhir responden yang paling tinggi jumlahnya adalah SMA/SMK/MA

untuk responden yang berjalan kaki maupun tidak berjalan kaki menuju ke tempat bekerja.

4.3.6.2 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keselamatan dengan Pendidikan Terakhir

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir responden dengan tingkat keselamatan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan responden antara pendidikan terakhir dengan tingkat keselamatan tersebut.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 66.227 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan

menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir responden dengan tingkat keselamatan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan responden antara pendidikan terakhir dengan tingkat keselamatan tersebut.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 139.521 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keselamatan dengan pendidikan terakhir responden.

4.3.6.3 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Kenyamanan dengan Pendidikan Terakhir

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir responden tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan responden antara pendidikan terakhir responden tingkat kenyamanan

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki;

- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 47.914 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara pendidikkan terakhir responden dengan tingkat kenyamanan. Hampir semua responden yang memilih tingkat kenyamanan di sekitar Stasiun Hall.

b. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 67 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir responden tingkat kenyamanan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan responden antara pendidikan terakhir responden tingkat kenyamanan

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat kenyamanan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 184.390 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat

hubungan yang signifikan antara pendidikkan terakhir responden dengan tingkat kenyamanan.

4.3.6.4 Hubungan Antara Penilaian Tingkat Keindahan dengan Pendidikan Terakhir

a. Responden yang Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 24 orang responden yang menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan antara pendidikan terakhir dengan tingkat keindahan tersebut.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat Keindahan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan pendidikan terakhir responden yang berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 28.121 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,005) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan pendidikan terakhir.

b. Responden yang Tidak Berjalan Kaki dari Stasiun Menuju Tempat Bekerja

Pada tabel *Case Processing Summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 100 orang responden dengan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju tempat bekerja dari Stasiun Hall. Dengan menggunakan analisis *crosstabulation* (tabulasi silang) maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan tingkat keindahan memiliki hubungan yang

signifikan atau tidak. Berikut ini akan menjelaskan hasil penghitungan antara pendidikan terakhir dengan tingkat keindahantersebut.

- H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki;
- H_o : Tidak ada hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 135.245 Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 maka H_a diterima dan H_o ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat keindahan dengan pendidikan terakhir responden yang tidak berjalan kaki.

Tabel IV-23
Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Pendidikan Terakhir Responden

No.	Variabel Penilaian Tingkat *Walkability*	Responden yang Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja	Responden yang Tidak Berjalan Kaki Menuju ke Tempat Bekerja
1	Keamanan	√	√
2	Keselamatan	√	√
3	Kenyamanan	√	√
4	Keindahan	√	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Pada **Tabel IV-19** dijelaskan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penilaian tingkat *walkability* dengan karakteristik pendidikan terakhir responden. Penumpang kereta api yang menjadi responden sebanyak 100 orang responden dengan 24 orang responden menggunakan moda berjalan kaki dan 76 orang responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja. Dari hasil analisis mengenai pendidikan terakhir responden paling banyak adalah SMA/SKM/MA/Sederajat untuk responden yang berjalan kaki dan tidak berjalan kaki menuju ke tempat bekerja dari Stasiun Hall. Namun tingkatan pendidikan terakhir responden yang tidak menggunakan moda berjalan kaki menuju

ke tempat bekerja yang paling tinggi tingkatannya adalah S3 dengan rata-rata usia mulai dari 44 tahun sampai dengan 49 tahun, dimana pada usia tersebut rawan akan tindak kejahatan kriminalitas karena dilihat dari faktor ekonomi responden sesuai pendidikan terakhir responden yang kebanyakan berpenghasilan sama dengan atau diatas 3.000.000 rupiah. Jadi hubungan penilaian tingkat keamanaan paling rendah untuk sangat tidak aman adalah responden dengan usia di atas 39 tahun dan tingkat keamanan paling tinggi adalah usia 20 tahun sampai 24 tahun, hal ini sesuai dengan penilaian responden mengenai keamanan di sekitar Stasiun Hall Bandung.

Dari hasil analisis tabulasi silang *(crosstabs)* didapat beberapa karakteristik responden yang memiliki hubungan signifikan dengan variabel keamanan, variabel keselamatan dan variabel kenyamanan. Berikut ini merupakan matriks hubungan antara karakteristik responden dan karakteristik perilaku perjalanan, dapat dilihat pada **Tabel IV-24** dan **Tabel IV-25** di bawah ini.

Tabel IV-24
Matriks Hubungan Antara Penilaian Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Responden yang Melakukan Perjalanan dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja Menggunakan Moda Berjalan Kaki

No.	Variabel Penilaian Tingkat *Walkability*	Jenis Kelamin	Usia	Penghasilan	Jenis Pekerjaan	Pendidikan Terakhir
1	Keamanan	0,027	0,000	0,003	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
2	Keselamatan	0,002	0,002	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
3	Kenyamanan	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
4	Keindahan	0,043	0,003	0,000	0,000	0,005
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Tabel IV-25
Matriks Hubungan Antara Tingkat *Walkability* dengan Karakteristik Responden yang Melakukan Perjalanan dari Stasiun Hall Menuju Tempat Bekerja Tidak Menggunakan Moda Berjalan Kaki

No.	Variabel Penilaian Tingkat *Walkability*	Jenis Kelamin	Usia	Penghasilan	Jenis Pekerjaan	Pendidikan Terakhir
1	Keamanan	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
2	Keselamatan	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
3	Kenyamanan	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan
4	Keindahan	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan	Ada hubungan yang signifikan

Sumber : Hasil Analisis, 2014