

Ruang Jalan Ramah Lansia untuk Meningkatkan Minat Berjalan Kaki pada Lansia di Purwokerto

AGE-FRIENDLY STREET TO INCREASE WALKING INTEREST AMONG OLDER ADULTS IN PURWOKERTO

Raina Ghinaa Pratitasari¹⁾ , Diananta Pramitasari^{2)*} ,

¹ Teknik Sipil, Universitas Jenderal Soedirman, Purbalingga, Indonesia, ghinaaraina@gmail.com

² Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia, dpramitasari@ugm.ac.id

*email korespondensi: ghinaaraina@gmail.com

Abstrak

Perencanaan kota yang sesuai dengan kebutuhan lansia merupakan solusi untuk mengatasi peningkatan ketergantungan lansia di masyarakat. Purwokerto sebagai salah satu kota di Jawa Tengah memiliki persentase penduduk lansia yang dapat dikatakan sebagai kota dengan struktur penduduk tua. Salah satu elemen kota untuk menunjang terwujudnya kota ramah lansia adalah ruang jalan yang mewadahi aktivitas berjalan kaki lansia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik ruang jalan yang sesuai dengan kebutuhan lansia di Purwokerto. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan memahami perilaku lansia sebagai pendekatannya. Teknik pengumpulan data dilakukan dalam 2 fase, yang pertama adalah wawancara dan observasi kemudian dilanjutkan dengan fase kedua yaitu person-centered mapping dan photovoice. Dari hasil penelitian diketahui bahwa karakteristik ruang jalan yang sesuai dengan kebutuhan lansia di Purwokerto adalah ruang jalan yang lebar, dapat mempersingkat jarak tempuh, sepi dari kendaraan bermotor, memiliki kondisi fisik yang baik, adanya daya tarik, penerangan jalan yang baik, sistem penyeberangan yang memudahkan lansia, terdapat pertokoan, terbebas dari gangguan-gangguan pada ruang jalan, dilengkapi dengan material yang berbeda-beda yang memberi kenyamanan ketika digunakan tanpa alas kaki dan juga memberi fasilitas refleksi kaki. Penerapan warna pada pelingkup jalan, ruang jalan dan vegetasi membantu lansia dengan tanda-tanda demensia untuk membedakan permukaan horizontal dan vertikal serta membantu dalam *wayfinding*.

Kata kunci: Lansia; ruang jalan; minat berjalan kaki

Abstract

Urban planning in accordance with the needs of the elderly is a solution to overcome the increasing dependence of the elderly in society. Purwokerto as one of the cities in Central Java has a high percentage of the elderly population which can be said to be a city with an old population structure. One of the elements of the city to support the elderly is a street space that accommodates walking activities for the elderly. This study aims to determine the characteristics of the street space in accordance with the needs of the elderly in Purwokerto. The method used is descriptive qualitative by understanding the behavior of the elderly. The data collection was carried out in 2 phases, the first was interview and observation, then continued with the second phase, person-centered mapping and photovoice. From the results of the study, it is known that the characteristics of the street space that are suitable for the needs of the elderly in Purwokerto are wide road space, can shorten the distance traveled, quiet from motorized vehicles, have good physical conditions, attractiveness, good street lighting, crossing systems that make it easy for the elderly, shops along the street, free from disturbances in the street space, equipped with different materials that provide comfort when used barefoot and also provide foot reflexology. The application of color to street spaces and vegetation helps elderly with signs of dementia to distinguish horizontal and vertical surfaces and assists in wayfinding.

Keywords: Elderly; street space; interest in walking

Article history: Received 10 October 2025, Accepted 25 October 2025, Available online 31 October 2025

1 PENDAHULUAN

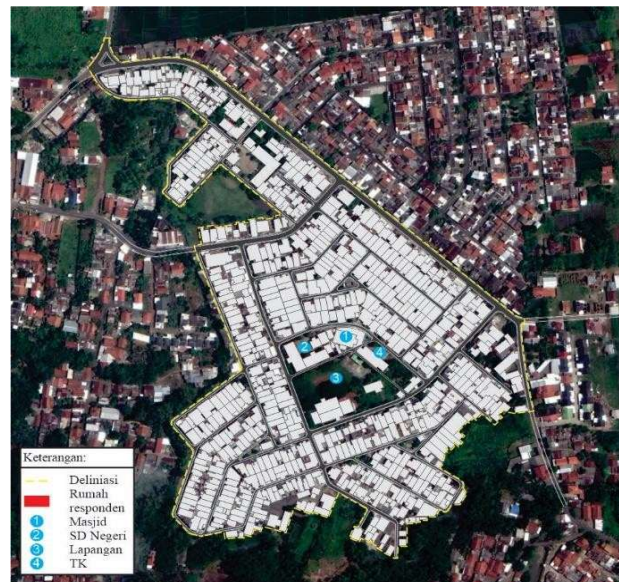
Berdasarkan data BPS tahun 2019, jumlah penduduk lansia mencapai 9,6% dari keseluruhan total penduduk di mana angka ini mengalami kenaikan dua kali lipat dalam lima dekade terakhir (BPS, 2019). Proyeksi tahun 2035 mengatakan Jawa Tengah akan menduduki peringkat pertama dengan 14,9% (BPPN, BPS, UNPF). Kenaikan jumlah lansia membawa dampak meningkatnya ketergantungan di masyarakat karena lansia mengalami penurunan kemampuan baik secara fisik maupun non-fisik, sehingga mereka membutuhkan bantuan orang lain untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Untuk menyikapinya diperlukan upaya dalam perencanaan perkotaan bagi lansia (Fobker dan Grotz, 2004) sehingga mereka tetap dapat menjalani aktivitas sehari-hari secara mandiri. Tingkat kepuasan lansia akan lingkungan tempat tinggalnya menjadi salah satu indikator suatu kota dapat dikatakan sebagai *age-friendly city* (Ipsen, 1987).

Teori *disengagement* (Cumming dan Henry, 1961), membuktikan bahwa lansia cenderung untuk menarik diri dari hubungan sosial dan aktivitas sosial karena keterbatasan dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Padahal, aktivitas fisik di luar ruangan sangat penting bagi lansia untuk menjaga kesehatan dan kemampuan tubuh. Rekomendasi durasi aktivitas fisik bagi lansia adalah 150 menit jika dalam intensitas sedang dan 75 menit jika dilakukan dengan intensitas tinggi (USDHHS, 2008). Kenyataannya, hanya 27% lansia yang memenuhi standar durasi waktu yang disarankan dalam melakukan aktivitas fisik (Hughes, McDowell dan Brody, 2008) dan hanya 25% lansia yang berjalan kaki dalam aktivitas sehari-hari (Eyler, Brownson, Bacak dan Housemann, 2003). Keinginan lansia untuk berjalan kaki dipengaruhi

oleh 2 faktor, yaitu faktor individu dan faktor lingkungan (Conn, 1998; King, Rejeski dan Buchner, 1998; Sallis et al., 2006; Satariano dan McAuley, 2003). Lingkungan urban dengan jalur pedestrian, pertokoan dan fasilitas yang baik meningkatkan keinginan berjalan kaki ataupun aktivitas fisik pada lansia (Michael, Green dan Farquhar, 2006; Patterson dan Chapman, 2003). Semakin tinggi kualitas ruang jalan, semakin meningkat pula keinginan lansia untuk berjalan kaki di mana hal tersebut akan meningkatkan kualitas hidup mereka. Perancangan dan perencanaan ruang jalan menjadi elemen penting dalam mewujudkan kota ramah lansia. Gagasan mengenai sebuah kota yang layak bagi pejalan kaki baru muncul pada tahun 80an yang kemudian berkembang menjadi sebuah ide dimana kota harus mampu memwadahikan segala jenis kebutuhan pada tingkatan usia yang bermacam-macam. Pada tahun 2002 WHO memperkenalkan konsep "*Active Aging*" yang memperkenalkan ide untuk meningkatkan kualitas hidup orang yang berusia lanjut dengan tujuan agar dapat terus berpartisipasi dalam aktivitas sosial. Sehingga, pada tahun 2007 WHO mengeluarkan publikasi yang berjudul "*Age-Friendly City*". Bagi lansia, berjalan kaki di sekitar rumah, bertemu dengan tetangga sekaligus pergi ke warung untuk membeli kebutuhan sehari-hari lebih mungkin dilakukan daripada berjalan kaki di jalan besar yang ramai dengan pertokoan yang padat. Sehingga dapat dikatakan bahwa pergerakan lansia cenderung berada di lingkungan *neighborhood*.

Purwokerto merupakan ibukota Kabupaten Banyumas di Provinsi Jawa Tengah dengan struktur penduduk tua. Sebagai pusat kegiatan ekonomi, Kota Purwokerto memiliki persentase lansia sebanyak 10,84% dari total penduduk. Data dari BPS Kabupaten Banyumas menunjukkan jumlah populasi lansia terbesar di Kota Purwokerto terdapat di Kecamatan Purwokerto Selatan. Selanjutnya, ditinjau dari kelurahan yang ada di Kecamatan Purwokerto Selatan, populasi lansia terbesar berada di Kelurahan Teluk. Tingginya populasi lansia pada Kelurahan Teluk karena adanya Perumnas Teluk yang sudah berdiri dari tahun 1980-an. Penduduk Perumnas Teluk Purwokerto yang kemungkinan pada awal terbentuknya perumahan merupakan pasangan muda, menetap hingga sekarang dan sudah memasuki usia lansia.

Perumnas Teluk Purwokerto dibagi menjadi kawasan utara dan selatan. Kawasan selatan dikembangkan lebih dulu dibandingkan dengan kawasan utara, dapat terlihat dari karakteristik lingkungan masing-masing kawasan. Karena dikembangkan lebih dulu, kawasan selatan memiliki komunitas lansia yang lebih besar sehingga penelitian akan mengambil lokasi di kawasan selatan (Gambar 1).



GAMBAR 1. PERUMNAS TELUK PURWOKERTO KAWASAN SELATAN
SUMBER: Modifikasi dari Google Earth 2021 (2022)



GAMBAR 2. KONDISI RUANG JALAN PERUMNAS TELUK PURWOKERTO
SUMBER: Dokumentasi Penulis (2022)

Permasalahan ruang jalan di Perumnas Teluk yang dapat mengganggu aktivitas berjalan kaki lansia di antaranya adalah penyalahgunaan bahu jalan oleh pedagang kaki lima maupun *parking on street*, tidak adanya jalur pedestrian dan kondisi fisik ruang jalan yang tidak baik (Gambar 2). Dalam menyikapi tingginya angka lansia di Perumnas Teluk, kondisi ruang jalan dinilai belum memenuhi kebutuhan aktivitas berjalan kaki bagi lansia.

2 TINJAUAN PUSTAKA

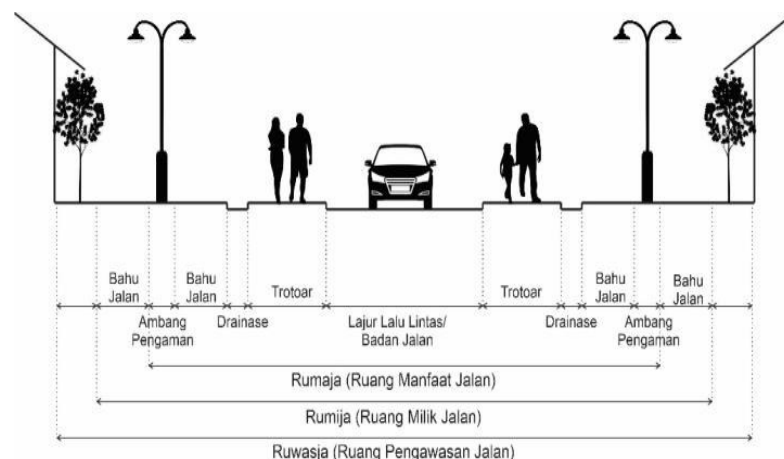
2.1. Pengguna Jalan Lansia

Lansia (lanjut usia) adalah fase menurunnya kemampuan akal dan fisik yang dimulai dengan adanya perubahan dalam hidup (Darmojo, 2004). WHO menyatakan di negara maju, usia lanjut dimulai pada usia 65 tahun sedangkan di negara berkembang memiliki batasan usia produktif lebih rendah, sehingga PBB sepakat bahwa lansia adalah orang dengan usia 60 tahun ke atas. Menurut Elizabeth Vierick dan Kris Hodges (2005), lansia dapat dibagi menjadi *young-old* (65-74 tahun), *middle-old* (75-84 tahun) dan *oldestold* (85 tahun keatas). Usia lansia ditandai dengan perubahan hidup yang diakibatkan oleh penurunan kemampuan faktor fisik yang dapat dilihat dari penurunan stamina, motorik, sensitivitas indera dan melemahnya

kantong kemih, sedangkan faktor non-fisik dapat dilihat dari penurunan daya ingat dan perubahan sikap. Untuk mengidentifikasi perilaku lansia pada ruang jalan perlu diketahui beberapa aktivitas yang menjadi motivasi lansia ketika berjalan kaki, di antaranya aktivitas keagamaan, hiburan, ekonomi dan kesehatan.

2.2. Ruang Jalan

Berdasarkan morfologi, ruang jalan adalah ruang linier yang berada di antara bangunan (Rapoport, 1987). Menurut Anderson (1986), ruang jalan ditandai dengan titik atau penyebrangan yang menandai kedatangan, pergerakan, peristiwa dan akses. Ruang jalan dibentuk dari *street space* dan *street walls*/pelingkup jalan (Ellis, 1986). Berdasarkan fungsi, ruang jalan merupakan sebuah koridor linier (Levitas, 1986) yang menjadi penghubung aktivitas (Schumacher, 1986). Merupakan tempat terjadinya interaksi publik, pergerakan serta jual-beli (Rapoport, 1987, Czarnowsky, 1986 dan Engwirth, 1999). Berdasarkan ekologi, ruang jalan terbentuk dari interaksi manusia dengan lingkungan fisiknya (Anderson, 1986). Ruang jalan memiliki beberapa fungsi di antaranya fungsi akses, sosial, ekonomi, wisata, politik dan ekologi. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan (rumaja), ruang milik jalan (rumija) dan ruang pengawasan jalan (ruwasja) (Gambar 3).



GAMBAR 3. INFOGRAFIS BAGIAN-BAGIAN RUANG JALAN

SUMBER: Digambar ulang dari website Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR; <http://103.211.51.67/infografis/infografis-bagian-bagian-jalan> (2022)

Elemen ruang jalan terbentuk dari adanya interaksi lingkungan sebagai wadah aktivitas dengan manusia sebagai penggunaannya. Dari segi lingkungan, elemen sendiri merupakan elemen fisik yang berada pada ruang jalan tersebut. Sedangkan dari segi aktivitas elemen merupakan berbagai bentuk aktivitas yang dilakukan oleh pengguna di dalamnya (Mahendra, 2019).

2.3. Walkability

Walkability adalah tingkat keramahan suatu lingkungan yang membuat orang dapat berjalan, berbelanja dan menghabiskan waktu (Abley, 2005). Pada publikasi yang diterbitkan oleh *New Zealand Transport Agency* yang berjudul *Pedestrian Planning and Design Guide* (2007), *walkability* dideskripsikan sebagai suatu kondisi di mana ruang jalan memiliki lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki. Untuk merumuskan indikator ruang jalan ramah pejalan kaki secara umum, dilakukan studi terhadap publikasi yang diterbitkan oleh beberapa negara mengenai *walkability* pada ruang jalan, di antaranya *Pedestrian Planning and Design Guide* (New Zealand), *Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia* dan *Walking Action Plan: Making London The World's Most Walkable City*. Dari hasil studi tersebut kemudian dikaitkan dengan publikasi yang diterbitkan oleh WHO yang berjudul *Global Age- friendly Cities: A Guide* yang di dalamnya membahas mengenai prinsip-prinsip dasar pengembangan kota ramah lansia (Gambar 4).



GAMBAR 4. DASAR PENGEMBANGAN KOTA RAMAH LANSIA

SUMBER: Global Age-Friendly Cities: A Guide 2007 (2024)

Poin-poin yang berkaitan dengan ruang jalan meliputi RTH (Ruang Terbuka Hijau), *paving blocks*, *seating area*, sistem lalu lintas dan keamanan. Berdasarkan teori *walkability* dan prinsip kota ramah lansia, dapat dirumuskan faktor lingkungan yang mempengaruhi aktivitas berjalan kaki lansia (Tabel 1).

Tabel 1. INDIKATOR *WALKABILITY* LANSIA

No	Aspek	Indikator
1.	Aksesibilitas	a) Dapat diakses semua usia b) Jalur penyeberangan yang aman untuk lansia dengan penerapan durasi waktu penyeberangan yang lebih lama serta pemasangan <i>ramp</i>
2.	Keindahan	a) Lingkungan yang bersih b) Desain jalur pedestrian yang menarik, seperti dilengkapi dengan jalur hijau, penataan kawasan <i>heritage</i> , dll.
3.	Kenyamanan	a) Minim polusi udara dan polusi suara b) Penyediaan <i>seating area</i> sebagai tempat beristirahat c) Adanya teduhan baik buatan maupun alami
4.	Keselamatan dan keamanan	a) Kondisi fisik jalur pedestrian seperti <i>paving block</i> dan penempatan <i>street furniture</i> yang baik untuk menghindari resiko kecelakaan/terjatuh b) Penerapan <i>crime prevention design</i> , seperti <i>lighting</i> yang mencukupi
5.	Keterhubungan	Jalur pedestrian yang merata dan <i>continue</i>
6.	Amenitas	Rambu lalu lintas yang merespon keterbatasan penglihatan dan pendengaran lansia

Sumber: Hasil Analisa Penulis (2022)

3 METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu menjabarkan atau menggambarkan kondisi alamiah yang terjadi di lapangan dengan memahami perilaku lansia sebagai pendekatannya. Teknik pengumpulan data pada fase 1 akan dilakukan dengan wawancara dan observasi lapangan, selanjutnya pada fase 2 dilakukan dengan metode pemetaan perilaku (*behavioral mapping*) berupa *person-centered mapping* dan *photovoice*. Pengumpulan data pada fase 1 bertujuan untuk memperoleh gambaran mengenai kondisi umum lokus penelitian dan perilaku berjalan kaki lansia di Perumnas Teluk Purwokerto serta bagaimana keduanya saling mempengaruhi. Data-data yang diperoleh berupa data personal responden, perilaku berjalan kaki responden (jarak, intensitas, durasi dan motivasi dalam berjalan kaki), karakteristik ruang jalan yang sering dilalui dan jarang dilalui responden, alasan memilih jalur berjalan kaki, permasalahan ruang jalan di Perumnas Teluk Purwokerto dan faktor pendukung yang dapat mempengaruhi minat untuk berjalan kaki. Selanjutnya, fase 2 bertujuan untuk memperoleh gambaran visual mengenai permasalahan ruang jalan di

Perumnas Teluk Purwokerto dan data spasial dari gambaran visual tersebut. Data yang diperoleh berupa foto mengenai kondisi yang disukai maupun tidak disukai responden ketika berjalan kaki pada suatu ruang jalan dan peta titik-titik persebaran gambaran visual tersebut. *Photovoice* adalah metode di mana responden diminta untuk mengambil foto yang kemudian foto tersebut akan menjadi bahan diskusi dalam penelitian (Lockett et al., 2005; Wang dan Burris, 1997). *Photovoice* dapat memberi gambaran yang lebih baik mengenai faktor lingkungan yang relevan dalam aktivitas berjalan kaki daripada dengan hanya melakukan wawancara (Lockett et al.; Wang dan Burris). Penggunaan foto juga dapat membantu memberi gambaran yang lebih jelas selama diskusi (Aschermann, Dannenberg, & Schulz, 1998; Nowell, Berkowitz, Deacon dan Foster-Fishman, 2006). Data yang diperoleh akan diolah dengan metode analisis pemetaan perilaku untuk memahami data secara spasial dan analisis naratif untuk memahami perilaku dan persepsi lansia.

4 HASIL DAN PEMBAHASAN

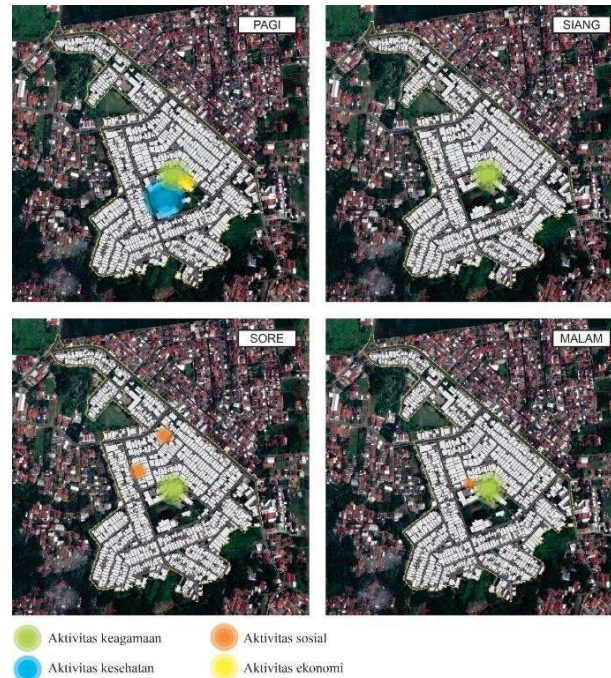
4.1 Fase 1

Pada fase 1, pengumpulan data dilakukan dengan wawancara terhadap 35 responden lansia dan observasi lapangan. Responden didominasi oleh lansia dengan rentang usia 60-69 tahun (77%), lansia dengan jenis kelamin perempuan (54%) dan lansia yang mampu berjalan tanpa alat bantu (91%). Mayoritas lansia di Perumnas Teluk Purwokerto, yaitu 28 responden (80%) melakukan aktivitas berjalan kaki setiap hari, 5 responden (14%) sering melakukan aktivitas berjalan kaki yang dilakukan beberapa kali dalam seminggu dan 2 responden (6%) lainnya jarang melakukan aktivitas berjalan kaki, hanya beberapa kali dalam sebulan. Berdasarkan rekomendasi aktivitas fisik bagi lansia yang disarankan WHO, maka 28 orang (80%) responden lansia di Perumnas Teluk Purwokerto sudah memenuhi kebutuhan aktivitas fisik per minggu yang direkomendasikan. Sedangkan, 7 orang (20%) lainnya belum memenuhi. Dari 7 orang, 3 orang diantaranya adalah responden dengan kemampuan mobilitas yang sangat terbatas karena kondisi tertentu, sehingga membatasi kemampuan bergerak mereka.

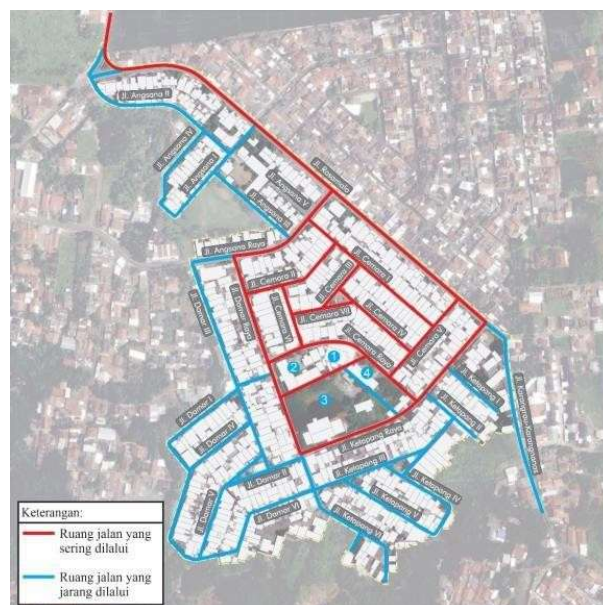
Motivasi terbesar yang mendorong lansia di Perumnas Teluk untuk berjalan kaki adalah aktivitas keagamaan. Peta persebaran aktivitas lansia di Perumnas Teluk Purwokerto menunjukkan bahwa aktivitas lansia terpusat pada masjid dan lapangan. Aktivitas lansia pada pagi hari banyak dijumpai di masjid dan di lapangan untuk kegiatan senam pagi, pada siang hari aktivitas paling tinggi terlihat di masjid, sore hari masih terlihat aktivitas tertinggi di masjid dan beberapa dapat dijumpai di rumah-rumah untuk kegiatan arisan dan untuk malam hari aktivitas paling tinggi ada di masjid juga dijumpai di pos ronda (Gambar 5).

Dapat dilihat bahwa aktivitas berjalan kaki lansia di Perumnas Teluk dilakukan untuk suatu tujuan tertentu, seperti beribadah ke masjid, berbelanja ke warung dan mengunjungi tetangga. Untuk aktivitas olahraga lebih banyak dilakukan di luar lingkungan Perumnas Teluk Purwokerto. Hal ini mengidentifikasi bahwa ruang jalan Perumnas Teluk masih nyaman

digunakan berjalan kaki untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tetapi kurang nyaman untuk berolahraga.



GAMBAR 5. PETA PERSEBARAN AKTIVITAS LANSIA
SUMBER: Hasil Analisis Penulis (2022)



GAMBAR 6. RUANG JALAN YANG SERING DILALUI DAN JARANG DILALUI LANSIA
SUMBER: Hasil Analisis Penulis (2022)

Dari hasil pemetaan jalur-jalur yang dilalui responden yang kemudian dioverlay maka diperoleh ruang jalan yang sering dilalui dan jarang dilalui oleh lansia (Gambar 6) yang kemudian dianalisis karakter masing-masing jalan tersebut (Tabel 2).

TABEL 2. KARAKTERISTIK RUANG JALAN YANG SERING DAN JARANG DILALUI LANSIA DI PERUMNAS TELUK PURWOKERTO

Ruang Jalan yang Sering Dilalui	Ruang Jalan yang Jarang Dilalui
• Ruang jalan lebar. Walaupun tidak ada jalur pedestrian, tetapi masih ada ruang yang cukup untuk menghindar dari kendaraan bermotor. • Jarak yang lebih dekat ke masjid memotivasi lansia untuk lebih sering melakukan aktivitas berjalan kaki. • Jalan memotong yang dapat mempersingkat jarak dan juga akses menuju pintu masjid dan lapangan. Selain itu, terdapat warung yang menyediakan kebutuhan sehari-hari.	• Jalan sempit sehingga sulit menghindar ketika berpapasan dengan kendaraan bermotor. • Kondisi fisik ruang jalan tidak baik. • Jalan jauh dari <i>nodes</i> dan harus menyebrang di jalan yang ramai kendaraan bermotor. • <i>Street walls</i> yang melingkupi merupakan tembok bangunan yang cukup tinggi dan vegetasi rimbun sehingga terkesan tertutup.

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

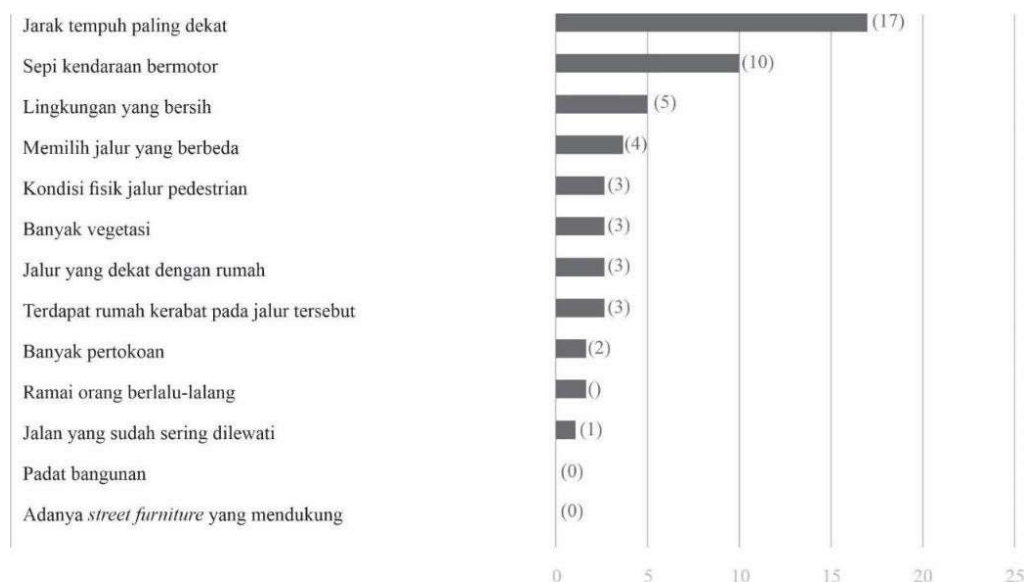


FOTO 7. ALASAN LANSIA DALAM MEMILIH JALUR BERJALAN KAKI

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Dalam memilih jalur berjalan kaki, yang paling menentukan bagi lansia di Perumnas Teluk adalah jarak tempuh yang dekat dan sepi dari kendaraan bermotor (Gambar 7). Data sebelumnya mengatakan bahwa lansia di Perumnas Teluk Purwokerto lebih banyak berjalan kaki dengan tujuan tertentu, sehingga mereka akan memilih jalur dengan jarak tempuh yang paling dekat untuk cepat sampai ke tujuannya. Berbeda dengan berjalan kaki untuk aktivitas olahraga yang cenderung akan memilih jalur yang lebih panjang. Faktor sepi dari kendaraan bermotor menjadi aspek penting pada urutan kedua bagi lansia karena berkaitan dengan keselamatan (Gambar 7). Penurunan faktor fisik yang mempengaruhi kemampuan motorik lansia sehingga jika terjadi kecelakaan mereka memiliki resiko terjatuh yang tinggi.



FOTO 8. PERMASALAHAN RUANG JALAN DI PERUMNAS TELUK

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Berkaitan dengan alasan lansia dalam memilih jalur berjalan kaki, lansia cenderung memilih ruang jalan yang sepi dari kendaraan bermotor dalam berjalan kaki. Dalam analisis permasalahan ini, yang paling banyak dipilih adalah mengenai jalan yang ramai kendaraan bermotor (Gambar 8). Hal ini tentu menjadi kekhawatiran bagi lansia. Selain itu, kondisi fisik jalur pedestrian menjadi faktor kedua yang dirasa mengganggu aktivitas berjalan kaki lansia (Gambar 8). Kondisi fisik ruang jalan yang tidak baik juga berpengaruh terhadap keselamatan lansia dimana mereka akan lebih beresiko untuk terjatuh ketika berjalan di ruang jalan dengan kondisi yang tidak baik.

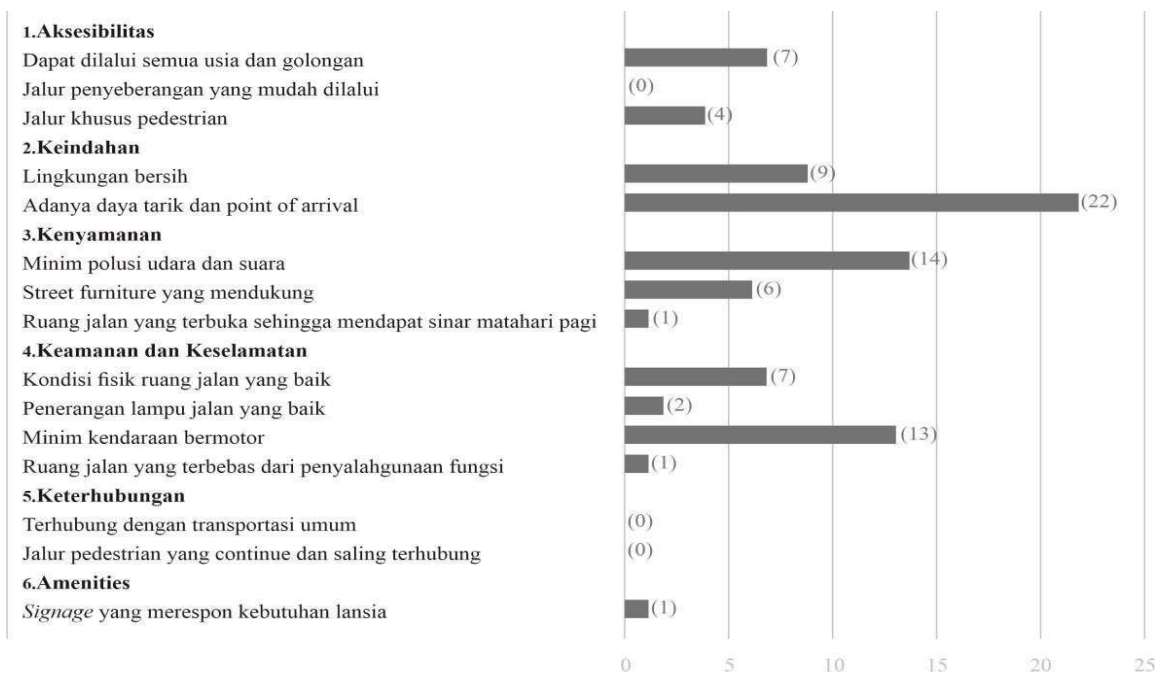


FOTO 9. FAKTOR PENDUKUNG PADA RUANG JALAN YANG MAMPU MENINGKATKAN MINAT BERJALAN KAKI

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Grafik mengenai pendapat lansia terhadap faktor ruang jalan yang dapat meningkatkan minat mereka untuk berjalan kaki (Gambar 9) menunjukkan bahwa yang penting bagi mereka adalah keindahan yang meliputi lingkungan bersih dan adanya daya tarik seperti banyak vegetasi dan adanya point of arrival. Faktor pendukung yang dirasa penting selanjutnya menyangkut aspek keamanan dan keselamatan yang meliputi kondisi fisik ruang jalan yang baik, penerangan lampu jalan yang baik, sepi dari kendaraan bermotor dan ruang jalan yang terbebas dari gangguan-gangguan seperti *parking on street* dan pedagang kaki lima yang dapat mengganggu fungsi jalan.

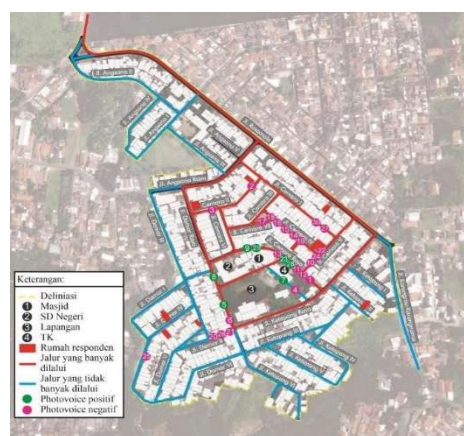
4.2 Fase 2

Pengumpulan data pada fase 2 dilakukan dengan *person-centered mapping* dan *photovoice*. Proses pelaksanaannya adalah mengikuti responden ketika sedang melakukan aktivitas berjalan kaki dan meminta responden untuk mengambil gambar mengenai kesan positif dan negatif mereka terhadap ruang jalan pada jalur-jalur yang mereka pilih untuk melakukan aktivitas berjalan kaki. Data yang diperoleh berupa data visual foto permasalahan ruang jalan di Perumnas Teluk (Gambar 10) yang diolah menjadi peta persebaran data-data visual mengenai kesan positif dan negatif ruang jalan di Perumnas Teluk Purwokerto (Gambar 11).



GAMBAR 10. HASIL FOTO PHOTOVOICE

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)



GAMBAR 11. PETA PERSEBARAN TITIK PENGAMBILAN FOTO PADA PROSES PHOTOVOICE

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Dari pemetaan titik *photovoice*, pada jalur yang jarang dilalui lansia, tidak terdapat *photovoice* positif, melainkan hanya *photovoice* negatif yang mayoritas berada di Jl. Damar II (titik nomor 20,21 dan 26). Hasil diskusi mengatakan bahwa Jl. Damar II banyak kerusakan fisik dan juga banyak rumah yang membangun melebihi batas tanahnya sehingga mengambil area di ruang jalan (Gambar 12).



GAMBAR 12. KONDISI JL. DAMAR II

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Pada ruas jalan yang sering dilalui oleh lansia, *photovoice* positif banyak ditemukan di Jl. Cemara dan Jl. Damar Raya (titik nomor 5, 8, 9, 23, 28 dan 29). Jalan ini mendapatkan banyak respon positif karena banyak vegetasi, jalan lebar, kondisi fisik baik, serta merupakan jalan yang dekat dengan masjid sebagai *point of arrival* (Gambar 13).



GAMBAR 13. KONDISI JL. CEMARA RAYA (KIRI) DAN JL. DAMAR RAYA (KANAN)

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Photovoice negatif banyak ditemukan di Jl Cemara IV, Jl. Cemara V dan sebagian Jl. Cemara yang dekat dengan Jl. Ketapang Raya. Jl. Cemara IV mendapatkan banyak respon negatif karena lampu jalan yang tidak menyala, pot-pot bunga yang mengganggu fungsi ruang jalan dan banyaknya anak-anak yang berlalu-lalang di ruang jalan untuk bermain (titik nomor 14, 15, 16, 17, 18 dan 19) (Gambar 14). Pada Jl. Cemara V mendapatkan banyak *photovoice* negatif karena kondisi fisik ruang jalan yang kurang baik dan banyak pot yang mengganggu fungsi

ruang jalan (titik nomor 10, 22 dan 24) (Gambar 14). *Photovoice* negatif pada Jl. Cemara karena banyak sampah pada saluran drainase sehingga menyebabkan banjir ketika hujan deras dan juga karena kendaraan yang parkir di bahu jalan yang mengganggu kenyamanan lansia dalam berjalan kaki (titik nomor 1, 11 dan 12).



GAMBAR 14. KONDISI JL. CEMARA V (KIRI) DAN JL. CEMARA IV (KANAN)

SUMBER: Hasil Analisa Penulis (2022)

Beberapa lansia di Perumnas Teluk Purwokerto dijumpai tidak menggunakan alas kaki ketika berjalan kaki karena lupa atau memang bertujuan untuk melakukan refleksi kaki. Gambar 4 *photovoice* (Gambar 10) mengidentifikasi ruang jalan dengan permukaan aspal yang tidak rata sehingga banyak kerikil-kerikil kecil yang tajam sebagai ruang jalan yang tidak nyaman dilalui lansia ketika tidak memakai alas kaki. Gambar 28 *photovoice* (Gambar 10) memperlihatkan bahu jalan yang ditutupi *paving blocks* yang sering digunakan lansia sebagai area untuk refleksi kaki. Untuk mewadahi kebutuhan lansia ini, ruang jalan dapat dilengkapi jalur pedestrian dengan penggunaan berbagai macam material. Batu alam andesit atau keramik dengan permukaan kasar dapat digunakan untuk bahu jalan yang digunakan sebagai jalur pedestrian, sehingga ketika lansia lupa menggunakan alas kaki akan lebih nyaman berjalan pada jalur tersebut dibandingkan dengan menginjak aspal. Selain itu dapat dilengkapi dengan bebatuan refleksi untuk lansia yang ingin refleksi kaki. Penggunaan material yang berbeda secara tidak langsung memberi batasan antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor sehingga keselamatan pejalan kaki lansia lebih terjamin.

Responden lansia mengatakan bahwa ketika berjalan kaki, akan memilih jalan besar dengan resiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan memilih jalan yang lebih kecil dan sepi karena takut tidak dapat mengingat jalan pulang. Jalan yang diambil juga selalu sama untuk mengurangi resiko lupa jalan pulang. Hal ini menunjukkan ciri-ciri penurunan daya ingat atau yang biasa dikenal sebagai demensia yang sering dialami lansia. Penggunaan warna sebagai solusi untuk membantu lansia dengan demensia sudah banyak dikembangkan pada ruang *indoor*, gagasan ini juga dapat dikembangkan pada ruang *outdoor*. Warna membantu

pasien demensia untuk membedakan bidang horizontal dan vertikal, selain itu juga membantu dalam *wayfinding*. Warna pada ruang jalan dapat diimplementasikan pada pelingkup jalan dan ruang jalan itu sendiri dengan memberi warna-warna berbeda yang dapat menjadi tanda. Penerapan warna pada ruang jalan juga dapat diwujudkan dengan vegetasi-vegetasi tertentu yang memiliki warna-warna mencolok.

5 KESIMPULAN

Karakteristik ruang jalan yang dapat meningkatkan minat berjalan kaki lansia adalah ruang jalan yang menonjolkan aspek kemanan dan keselamatan serta keindahan. Aspek keindahan menunjukkan ruang jalan dengan daya tarik seperti vegetasi dan juga adanya *point of arrival* karena mayoritas lansia berjalan kaki dengan tujuan tertentu. Selain itu juga ruang jalan yang melewati toko/pertokoan juga menjadi daya tarik bagi lansia. Aspek keselamatan dan kemanan sendiri meliputi ruang jalan yang sepi, jalan yang lebar, penerangan jalan yang baik, kondisi fisik baik dan ruang jalan yang bebas dari penyalahgunaan fungsi seperti parking on street dan pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan. Poin-poin yang disebutkan tersebut merupakan faktor-faktor yang dapat mengurangi resiko kecelakaan pada lansia karena kemampuan mobilitas dan reflek lansia sudah menurun. Karakter ruang jalan yang sesuai dengan lansia lainnya adalah ruang jalan yang dapat mempersingkat jarak tempuh ketika berjalan kaki, seperti jalan-jalan pintas kecil yang dirasa lebih aman dan nyaman. Lansia pada lokasi yang jauh dari *point of arrival* dan harus menyeberangi ruang jalan yang ramai cenderung lebih jarang melakukan aktivitas berjalan kaki, sehingga sistem penyeberangan ramah lansia menjadi kebutuhan lansia di Perumnas Teluk Purwokerto. Penggunaan material yang berbeda pada bahu jalan sebagai jalur pejalan kaki lansia dapat menjadi batas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Material yang digunakan adalah material yang nyaman untuk dilalui tanpa alas kaki dan juga material yang menyediakan fasilitas refleksi kaki. Untuk membantu lansia dengan tanda-tanda demensia, penggunaan warna-warna berbeda pada jalan dapat membantu untuk membedakan permukaan horizontal dan vertikal serta membantu dalam *wayfinding*. Penerapan warna dapat dilakukan pada pelingkup jalan, ruang jalan itu sendiri dan juga dapat menggunakan vegetasi yang memiliki warna-warna tertentu.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dalam pelaksanaan penelitian ini. Terima kasih disampaikan kepada Universitas Gadjah Mada atas dukungan fasilitas dan kesempatan untuk menimba ilmu serta melakukan penelitian ini. Penghargaan yang tulus juga penulis sampaikan kepada Ibu Diananta Pramitasari, S.T., M.Eng., Ph.D. atas bimbingan, masukan, serta arahan yang sangat berharga selama proses penelitian dan penyusunan artikel ini. Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada Pak Aos selaku ketua RT Perumnas Teluk yang telah memberikan dukungan teknis dan mengizinkan penulis melakukan penelitian ini, serta kepada koresponden dan pihak-pihak

terkait lainnya yang telah berpartisipasi dalam pengumpulan data. Akhir kata, penulis menyampaikan apresiasi kepada semua pihak yang telah berpartisipasi secara langsung maupun tidak, sehingga penelitian ini dapat terselesaikan secara baik.

DAFTAR PUSTAKA

- WHO. 2007. *Global Age-friendly Cities : A Guide*. Perancis : WHO Library Cataloguing-in-Publication Data, ISBN 978-92-4-154730-7.
- WHO Regional Office for South-East Asia. *Elderly Population*, diakses dari http://origin.searo.who.int/entity/health_situation_trends/data/chi/elderlypopulation/en/, pada 21 September 2020 pukul 17.38
- BPS, Bappenas, UNFPA. 2018. *Proyeksi Penduduk Indonesia 2015-2045*. Jakarta: Hasil SUPAS 2015, ISBN 978-602-438-189-9.
- BPS Kabupaten Banyumas. 2016. *Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur Dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banyumas tahun 2013*, diakses dari <https://banyumaskab.bps.go.id/statictable/2016/04/28/93/jumlah-pendudukmenurut-kelompok-umur-dan-jenis-kelamin-di-kabupaten-banyumas-tahun-2013.html>, pada 18 Setember 2020 pukul 21.45.
- Subdirektorat Statistik Pendidikan dan Kesejahteraan Sosial. 2019. *Statistik Penduduk Usia Lanjut 2019*. Jakarta: Badan Pusat Statistik, Katalog: 4104001, ISSN 2086-1036.
- Fobker, Stefanie & Grotz, Reinhold. (2006). *Everyday Mobility of Elderly People in Different Urban Settings: The Example of the City of Bonn, Germany*. *Urban Studies Journal* 43:99, DOI: 10.1080/00420980500409292.
- Gallagher, Nancy Ambrose et al. (2014). *Influences on Neighborhood Walking in Older Adults*. *Res Gerontol Nurs*. 2012 October, 5(4):238–250. DOI:10.3928/19404921-20120906-05.
- Gallagher, Nanvy Ambrose et al. (2010). *Neighborhood Factors Relevant for Walking in Older, Urban, African American Adults*. *J Aging Phys Act*, 18(1): 99–115.
- Wang, Zhe & Lee, Chanam. (2010). *Site and neighborhood environments for walking among older adults*. *Health & Place* 16 (2010) 1268-1279. Retrieved from www.elsevier.com/locate/healthplace.
- Koohsari, M.J., Sugiyama, T., Lamb, K.E., Villanueva, K., Owen, N. (2014). *Street Connectivity and Walking for Transport: Role of Neighborhood Destinations*. *Preventive Medicine* 66 (2014) 118–122. Retrieved from www.elsevier.com/locate/ypmed.
- Nagell, C.L, Carlson, N.E., Bosworth, M., Michael, Y.L. (2008). *The Relation between Neighborhood Built Environment and Walking Activity among Older Adults*. *American Journal of Epidemiology* Vol. 168, No. 4, DOI: 10.1093/aje/kwn158.

- Owen, N., Humpel, N. Leslie, E. Bauman, A., Sallis, J.F (2004). Understanding Environmental Influences on Walking. American Journal of Preventive Medicine 2004; 27(1), DOI: 10.1016/j.amepre.2004.03.006.
- Lee, David. 2007. Designing Cities for Elderly. Skripsi, Massachusetts Institute of Technology. Diakses dari <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/40124>
- Alves, Ernando, et al. 2020. Walkability Index for Elderly Health: A Proposal. Sustainability 2020, 12, 7360; DOI: 10.3390/su12187360.
- Yu, S., Liu, Y., Cui, C., Xia, B. 2019. Influence of Outdoor Living Environment on Elder's Quality of Life in Old Residential Communities. Sustainability 2019,11, 6638; DOI:10.3390/su11236638.
- Pei, X., Zurio F., Sedini C. 2019. Building an Age- friendly City for Elderly Citizens through Co-designing an Urban Walkable Scenario. Conference paper in Conference Proceedings of the Academy for Design Innovation Management; DOI:10.33114/adim.2019.06.415.
- Mahendra, I.M.A. 2019. Pengaruh Elemen-Elemen Rancang Kota di Kawasan Jalan Gajah Mada Denpasar Bali. Jurnal SPACE, Volume 1, Nomor 1. Diakses dari <https://media.neliti.com/media/publications/316614-pengaruh-elemen-elemenrancang-kota-di-k-7f8cae87.pdf>
- Walkability Audit Tool (3rd ed.). (2011). Perth, Westerns Australia: Department of Transport.
- Walking Action Plan: Making London the World's Most Walkable City. (2018). London: Transport for London.
- Pedestrian Planning and Design Guide. (2008). New Zealand: New Zealand Transport Agency.
- Suryani, Irma. 2009. Pemanfaatan Ruang Luar bagi Lansia dalam Skala Perkotaan. Skripsi, Universitas Indonesia. Diakses dari <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20249493-R050909.pdf>
- Adha, Ashiddiqi & Ernawati, Jenny. (2018). Kualitas Walkability Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Permindo, Padang Berdasarkan Persepsi Masyarakat. Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya Vol. 6 No. 1. Diakses dari <http://arsitektur.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jma/article/view/497>

Kutipan Artikel

Raina Ghinaa Pratitasari, & Diananta Pramitasari (2025), *Ruang Jalan Ramah Lansia untuk Meningkatkan Minat Berjalan Kaki pada Lansia di Purwokerto*, JTD, Vol: 01, No: 02, Hal: 15-32: Oktober. DOI: <http://doi.org/10.51170/jtd.v1i02.288>