

**PERBANDINGAN TINDAKAN (PRACTICES) BERJALAN KAKI SEBELUM DAN DI MASA  
PANDEMI COVID-19 BERDASARKAN GENDER  
(Studi Kasus: Mahasiswa Universitas Komputer Indonesia)**

**COMPARISON OF WALKING PRACTICES BEFORE AND DURING THE COVID-19 PANDEMIC BY  
GENDER  
(Case of Study : Indonesian Computer University Students)**

**Mohamad Donie Aulia<sup>\*1</sup>, Romeiza Syafiharti<sup>2</sup>, Pipih Paliah<sup>3</sup>**

<sup>1,3</sup>Dosen Program Studi Teknik Sipil, Universitas Komputer Indonesia

<sup>2</sup>Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota, Universitas Komputer Indonesia

Korespondensi: [m.donie.aulia@email.unikom.ac.id](mailto:m.donie.aulia@email.unikom.ac.id)

**ABSTRAK**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan tindakan berjalan kaki sebelum dan dimasa pandemi Covid-19 berdasarkan gender. Berjalan kaki merupakan level tertinggi dalam piramidaa transportasi berkelanjutan. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif komparatif. Pengumpulan data melalui kuesioner, dengan respondennya adalah mahasiswa Unikom. Hasil penelitian ini menunjukkan berjalan kaki untuk transportasi (X1), berolahraga (X2), bersantai (X3), berjalan di hari kerja (X4), berjalan di akhir Minggu (X5), dan lamanya/durasi bejalan kaki (X6) adalah dominan dilakukan gender wanita daripada pria pada kondisi sebelum dan masa pandemi Covid-19. Perbandingan X1, X2, X3 pada wanita dan pria menunjukkan frekuensi berjalan kaki meningkat untuk berolahraga selama pandemi COVID-19. Perbandingan X4, X5 pada wanita, menunjukkan perilaku berjalan lebih besar 6% frekuensinya pada hari kerja dibandingkan hari akhir minggu sedangkan pada pria tidak ada perbedaan atau sama frekuensi berjalan di hari kerja dan akhir minggu. Durasi berjalan wanita lebih lama 8% dibandingkan pria.

**Kata Kunci: Berjalan Kaki, Transportasi Berkelanjutan, Tindakan, Pandemi COVID-19, Gender**

**ABSTRACT**

*The purpose of this study was to determine differences in the act of walking before and during the Covid-19 pandemic based on gender. Walking is the highest level in the sustainable transport pyramid. The research method used is descriptive qualitative comparative. Data collection was done through a questionnaire, with the respondents being Unikom students. The results of this study indicate that walking for transportation (X1), exercising (X2), relaxing (X3), walking on weekdays (X4), walking on weekends (X5), and walking duration/duration (X6) are dominant. gender of women than men in conditions before and during the Covid-19 pandemic. Comparison of X1, X2, X3 in women and men shows that the frequency of walking has increased for exercise during the COVID-19 pandemic. Comparisons X4, X5 in women, showed that the behavior of walking was 6% greater in frequency on weekdays than weekends, while in men there was no difference or the same frequency of walking on weekdays and weekends. The duration of walking for women is 8% longer than for men.*

**Keywords: Walking, Sustainable Transport, Action, COVID-19 Pandemic, Gender**

## PENDAHULUAN

Masalah kecelakaan, kerusakan lingkungan akibat pencemaran udara, dan kemacetan menjadi isu utama transportasi. Hal ini akibat bertambahnya jumlah kendaraan bermotor yang menyebabkan ruang untuk pejalan kaki menjadi berkurang (Puspaningtyas, 2011).

Alat pergerakan internal kota dan interaksi tatap muka dalam aktivitas komersial dan budaya kehidupan kota adalah berjalan kaki (Fruin J, 1979 dalam Setiawan MF, 2011).

faktor usia dan lingkungan mempengaruhi perbedaan perilaku berjalan antara pria dan wanita (Ghani F dkk, 2016). Pria cenderung lebih berani dan kurang memperhatikan faktor keamanan dibanding wanita (Ahmad SN & Soeparyanto TS, 2013).

## TINJAUAN PUSTAKA

### Pengertian Transportasi Berkelanjutan

Transportasi Berkelanjutan (*Sustainable transportation*) adalah menyediakan akses utama yang diperlukan untuk memastikan bahwa individu dan masyarakat lebih aman dan kompatibel dengan kesehatan manusia dan ekosistem. dengan keadilan antar generasi memungkinkan dapat dioperasikan secara efisien, menyediakan pilihan moda transportasi yang mendukung mobilitas ekonomi, membatasi emisi, serta meminimalkan penggunaan sumber daya alam yang tidak terbarukan, membatasi penggunaan sumber daya alam terbarukan untuk menjaga kualitas, menggunakan dan memperbaiki bagian-bagiannya, meminimalkan penggunaan lahan dan produksi yang menyebabkan kebisingan (CSTC, 1997).

Menurut Tamin (2007), 10 (sepuluh) prinsip dasar sistem transportasi yang berkelanjutan :

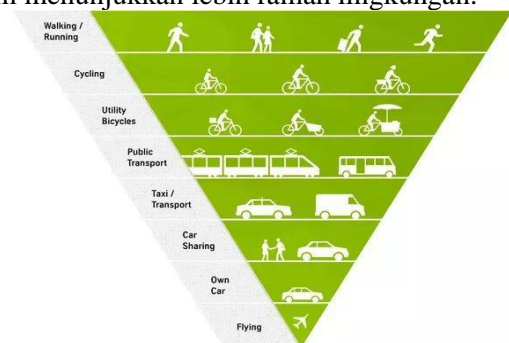
- Aksesibilitas Bagi Siapa Saja, yaitu dapat memberikan aksesibilitas (kenyamanan), barang dan jasa kepada semua pengguna (manusia) secara adil, seimbang dengan biaya rendah, dan mempunyai dampak sedikit,
- Keadilan Sosial Bagi Siapa Saja, yaitu : dapat mengutamakan prioritas bagi ketersediaan angkutan umum, pejalan kaki, dan kendaraan tidak bermotor yang mudah dijangkau oleh semua orang dan berdampak kecil.
- Berkelanjutan dalam Lingkungan, yaitu : dapat berdampak positif pada lingkungan, yaitu dengan dapat mengurangi polusi udara dan

polusi suara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor dengan meningkatkan penggunaan kendaraan umum, pejalan kaki, dan pesepeda.

- Kesehatan dan Keselamatan, yaitu : dapat memberikan keselamatan bagi pejalan kaki. Di negara berkembang tercatat lebih dari 60% korban kecelakaan lalu lintas adalah pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya.
- Partisipasi Publik dan Transparansi, yaitu : melibatkan masyarakat yang pasti terkena dampak dari perencanaan tersebut. Transparansi dan informasi yang terbuka bagi setiap orang akan mencegah terjadinya praktek-praktek korupsi yang pasti akan berdampak negatif bagi komunitas.
- Ekonomis dan Murah, yaitu : proyek yang berbiaya murah dan membatasi penggunaan moda transportasi (kendaraan pribadi) dan mempromosikan penggunaan transportasi umum, pejalan kaki, dan sepeda.
- Informasi dan Analisis, yaitu : dengan belajar dari pengalaman negara lain dalam penanganan sistem transportasi perkotaannya.
- Advokasi, yaitu : diperlukan untuk masyarakat agar mampu berdiskusi dalam mendukung perencanaan sistem transportasi yang berkelanjutan.
- Capacity Building, yaitu : Komitmen bersama dalam kebijakan beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.
- Jejaring, yaitu : agar dengan cepat dan akurat terjadi pertukaran informasi, ide baru, dan lainnya antar komunitas.

### Piramida Terbalik Tingkat Moda Transportasi Berkelanjutan

Pada gambar 2. ilustrasi hirarki piramida terbalik *Sustainable Transportation* memperlihatkan tingkatan hasil perbandingan antara berbagai moda.. Berjalan kaki/berlari menempati tingkatan teratas, sedangkan pesawat menempati tingkatan terendah. Pergerakan dengan berjalan kaki/berlari, bersepeda dan angkutan umum menunjukkan lebih ramah lingkungan.



**Gambar 2.** Hirarki Piramida Terbalik Sustainable Transportation

Sumber : Quora; Andy Backer, 2017

### Berjalan Kaki (Walking)

Menurut Iknoian (1996) dalam Agustavian dan Hartati (2013), berjalan kaki mempunyai efek samping yang rendah, sedikit menimbulkan kekakuan pada tulang dan jaringan tubuh.

Pejalan kaki terdiri dari (Dirjen Perhubdar, 1997):

- kegiatan berjalan kaki dari tempat parkir menuju tujuan.
- kegiatan berjalan kaki turun dan naik angkutan umum.
- kegiatan berjalan kaki kurang dari 1 kilometer (km).

Menurut Zimring & Joseph (2007), kegiatan/aktivitas berjalan dibedakan menjadi 2 kategori intensitas, yaitu berjalan rekreatif (*recreational walking*), ditujukan untuk kesenangan, berkebun, olahraga, peningkatan kesehatan, dan kegiatan fungsional lainnya. dan berjalan sebagai perantara (*instrumental walking*), aktivitas berjalan yang dilakukan sebagai hasil dari rutinitas seperti aktivitas utama lainnya dan perjalanan.

Selain sebagai rekreatif dan perantara, berjalan kaki juga untuk transportasi, interaksi sosial, dan pendorong angkutan umum.

### Perilaku Pejalan Kaki

Berjalan kaki bukan hanya alat transportasi, namun juga sebagai komunikasi sosial masyarakat (Spreiregen, 1965, dalam Widodo J, 2001).

Menurut Unterman, (1984), dalam Widodo J, (2001), 3 faktor yang mempengaruhi jarak tempuh pejalan kaki, yaitu :

- Waktu, kegiatan yang akan dilakukan dengan berjalan kaki tergantung pada waktu kepentingan pejalan kaki.
- Kenyamanan, kenyamanan dalam berjalan kaki dapat berasal dari kondisi cuaca dan jenis kegiatan yang akan dilakukan.
- Ketersediaan kendaraan bermotor, ketersediaan fasilitas kendaraan pribadi menguntungkan pejalan kaki dalam menempuh perjalanan yang relatif jauh sehingga kegiatan berjalan kaki dapat dilakukan setelah kendaraan diparkirkan.

### Tindakan

Menurut Notoatmodjo, (2010), beberapa tingkatan tindakan, yaitu:

- Persepsi (*Perception*) : adalah mengenal dan memilih berbagai objek sehubungan dengan tingkatan yang akan diambil.

b. Petunjuk Respon Terpimpin (*Guide Respons*) : adalah melakukan sesuatu sesuai dengan urutan yang benar.

c. Mekanisme (*Mechanism*) : adalah sebuah kebiasaan yang dilakukan secara otomatis dan benar.

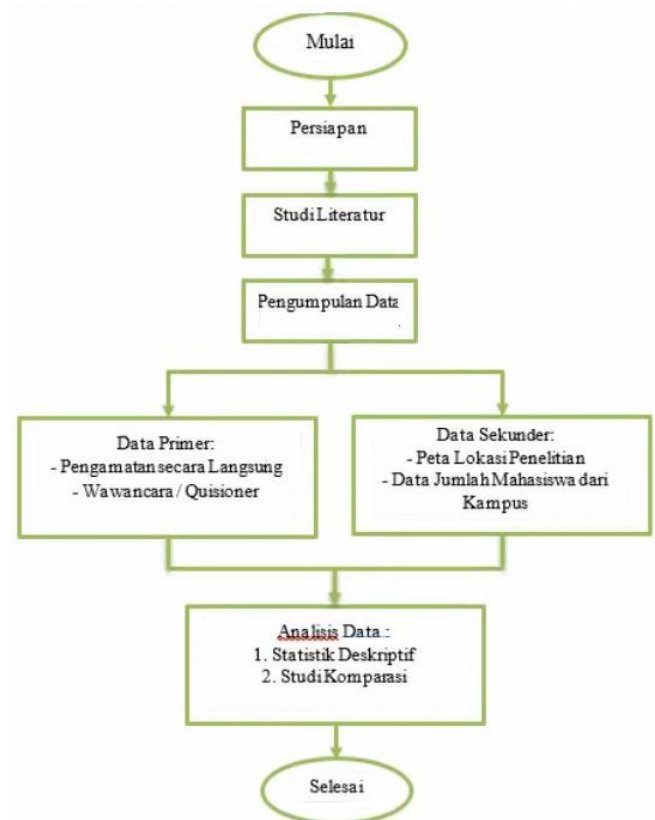
d. Adaptasi (*Adaptation*) : adalah praktik atau tindakan yang sudah berkembang dengan baik.

### Gender

Menurut Utami & Yonanda (2020) pandangan masyarakat mengenai gender sering diartikan sebagai jenis kelamin padahal definisi gender dan jenis kelamin merupakan suatu hal yang berbeda. Gender adalah perbedaan peran, fungsi, dan tanggung jawab antara laki-laki dan perempuan yang merupakan hasil konstruksi sosial dan dapat berubah sesuai dengan perkembangan zaman (Sasongko SS, 2009 dalam Achmad S, 2019)

Menurut Abdullah (2004), gender menggambarkan perbedaan karakter antara laki-laki dan perempuan berdasarkan konstruksi sosial budaya, sifat, status, posisi, dan perannya dalam masyarakat. Berdasarkan biologisnya, ciri jenis kelamin bersifat bawaan, permanen, dan tidak dapat dipertukarkan.

### METODE



Gambar 4. Bagan Alir Penelitian

### Data Primer

Data primer diperoleh dari hasil survei di lokasi penelitian, dari survei tersebut diharapkan memperoleh data yang sesuai dengan kondisi nyata dari lokasi penelitian. Pengamatan yang dilakukan di lokasi penelitian dalam pengambilan data primer meliputi:

1. Observasi (Pengamatan secara langsung)
2. Wawancara melalui kuesioner

### Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari penelitian sebelumnya dan instansi yang terkait. Data sekunder yang diperlukan pada penelitian ini adalah data jumlah mahasiswa UNIKOM.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum UNIKOM

Universitas Komputer Indonesia (UNIKOM) adalah perguruan tinggi swasta yang berada di kota Bandung, Jawa Barat. berdiri secara resmi pada 8 Agustus 2000 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional nomor 126/D/0/2000.

Saat ini UNIKOM memiliki 7 Fakultas dengan jumlah program studinya sebanyak 29 program studi.

### Gambaran Responden

Responden yang dipilih dalam penelitian ini adalah mahasiswa aktif di kampus UNIKOM, Bandung. Jumlah mahasiswa yang dipilih berjumlah 200 orang dengan identitas sebagai berikut: jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan dan jurusan responden.

### Jenis Kelamin

Jenis kelamin responden dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.** Jenis Kelamin Responden

NO	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Pria	100
2	Wanita	100

Sumber : Analisis

Jumlah responden laki-laki dan perempuan adalah sama 100 orang.

### Usia Responden

Usia responden terdata sebagai berikut :

**Tabel 3.** Usia Responden

No	Umur	Jumlah
1	18-23	185
2	24-28	12
3	29-34	3

Sumber : analisis

Berdasarkan di atas, jumlah responden terbanyak berusia 18-23 tahun yaitu sebanyak 185 mahasiswa, termasuk dalam kategori remaja.

### Pendidikan Responden

Data tingkat pendidikan responden sebagai berikut :

**Tabel 4** Jenjang Pendidikan Responden

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah
1	S1	181
2	D3	13
3	S2	6

### Jurusan Responden

Berikut ini prodi/jurusan dari responden :

**Tabel 5.** Jurusan Seluruh Responden

no	Jurusan	Jumlah
1	Perencanaan Wilayah dan Kota	31
2	Teknik Sipil	4
3	Manajemen	93
4	Ilmu Pemerintahan	10
5	Keuangan dan Perbankan	5
6	Desain Interior	6
7	Magister Sistem Informasi	6
8	hubungan internasional	3
9	Sastra Inggris	5
10	Sistem Informasi	12
11	Komputerisasi Akuntansi	1
12	Manajemen Pemasaran	5
13	Sastra Jepang	11
14	Manajemen Informatika	2
15	Akuntansi	3
16	Desain Komunikasi Visual	3

Sumber : analisis

Responden terbanyak dari prodi Manajemen berjumlah 93 orang, responden paling sedikit dari Komputer Akuntansi berjumlah 1 orang.

### Penentuan Jumlah Sampel Penelitian

Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah mahasiswa yang aktif tahun 2021/2022 berjumlah 9.964 orang. Minimal sampel yang diambil adalah 10% dari total populasinya, yaitu 99,64 orang atau 100 orang.

### Pertanyaan Tentang Perilaku Berjalan

Ada enam (6) pertanyaan yang peneliti ajukan terkait perilaku berjalan mahasiswa

1. Frekuensi berjalan saya untuk **transportasi** pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X1)
2. Frekuensi berjalan saya untuk **berolahraga** pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X2)
3. Frekuensi berjalan saya untuk **bersantai/bersenang-senang** pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X3)
4. Frekuensi berjalan saya di **hari kerja** pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X4)
5. Frekuensi berjalan saya di **akhir minggu** pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X5)
6. Durasi berjalan saya **pada masa** pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya. (X6)

Dimana pada masing-masing pertanyaan terdapat 5 pilihan jawaban, yaitu :

1. Jauh Lebih Jarang
2. Jarang
3. Normal
4. Sering
5. Jauh Lebih Sering

### Jawaban Responden Terhadap Pertanyaan Perilaku Berjalan

#### • Responden Wanita

Tabel. 6 Jawaban Responden Wanita

PERTANYAAN	BANYAK ORANG MEMILIH JAWABAN				
	1	2	3	4	5
X1	9	17	53	19	2
X2	6	12	36	33	13
X3	8	17	47	17	11
X4	3	18	49	21	9
X5	8	21	43	23	5
X6	2	21	48	25	4

Skenario pengolahan data terdiri dari :

- analisis X1, X2, X3, X4, X5, dan X6
- perbandingan X1, X2, X3
- perbandingan X4 dan X5

### Analisis (X1) Frekuensi Berjalan Untuk Transportasi

- ❖ 53% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 26% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 21% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

### Analisis (X2) Frekuensi Berjalan Untuk Olah raga;

- ❖ 36% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 18% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 48% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

### Analisis (X3) Frekuensi Berjalan Untuk bersantai/bersenang-senang ;

- ❖ 47% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 25% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 28% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Perbandingan X1, X2, X3**, menunjukkan perilaku berjalan meningkat paling besar frekuensinya untuk berolah raga pada masa COVID-19, sesuai dengan anjuran agar meningkatkan imun agar kebal terhadap penyakit.

### Analisis (X4) Frekuensi Berjalan di hari kerja ;

- 49% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 21% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 30% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

### Analisis (X5) Frekuensi Berjalan di hari akhir minggu ;

- 43% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 29% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 28% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Perbandingan X4 dan X5**, menunjukkan perilaku berjalan lebih besar 6% frekuensinya pada hari kerja pada masa pandemi COVID-19 dibandingkan hari akhir minggu.

**Analisis (X6) Durasi berjalan pada masa pandemi COVID-19 ;**

- 48% menjawab normal ; artinya sama durasi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 23% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya durasi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 29% menjawab lebih sering/sering ; artinya durasi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

● **Responden Pria**

**Tabel. 7** Jawaban Responden Pria

PERTANYAAN	BANYAK ORANG MEMILIH JAWABAN				
	1	2	3	4	5
X1	7	14	48	19	12
X2	6	13	32	28	21
X3	6	17	35	27	15
X4	8	18	42	20	12
X5	5	20	42	21	12
X6	7	20	40	23	10

**Analisis (X1) Frekuensi Berjalan Untuk Transportasi**

- ❖ 48% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 21% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 31% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih

banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Analisis (X2) Frekuensi Berjalan Untuk Olah raga;**

- ❖ 32% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 19% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 49% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Analisis (X3) Frekuensi Berjalan Untuk bersantai/bersenang-senang ;**

- ❖ 35% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 23% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- ❖ 42% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Perbandingan X1, X2, X3**, menunjukkan perilaku berjalan meningkat paling besar frekuensinya untuk berolah raga pada masa COVID-19, sesuai dengan anjuran agar meningkatkan imun agar kebal terhadap penyakit.

**Analisis (X4) Frekuensi Berjalan di hari kerja ;**

- 42% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 26% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 32% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih

**Analisis (X5) Frekuensi Berjalan di hari akhir minggu ;**

- 42% menjawab normal ; artinya sama frekuensi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 25% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya frekuensi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 33% menjawab lebih sering/sering ; artinya frekuensi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

**Perbandingan X4 dan X5**, menunjukkan perilaku berjalan sama frekuensinya pada hari kerja dan hari akhir minggu pada masa COVID-19.

**Analisis (X6) Durasi berjalan pada masa pandemi COVID-19 ;**

- 40% menjawab normal ; artinya sama durasi berjalannya dengan sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 27% menjawab lebih jarang/jarang ; artinya durasi berjalannya lebih sedikit dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.
- 33% menjawab lebih sering/sering ; artinya durasi berjalannya lebih banyak dibanding sebelum terjadi pandemi COVID-19.

Perbandingan X1, X2, dan X3 untuk wanita dan pria didapat hasil sebagai berikut :

- ❖  $X1_{wanita} > X1_{pria}$
- ❖  $X2_{wanita} > X2_{pria}$
- ❖  $X3_{wanita} > X3_{pria}$

artinya, frekuensi berjalan wanita lebih banyak daripada pria.

Perbandingan X4 dan X5 untuk wanita dan pria didapat hasil sebagai berikut :

- ❖  $X4_{wanita} > X4_{pria}$
- ❖  $X5_{wanita} > X5_{pria}$

artinya, frekuensi berjalan wanita lebih banyak daripada pria di hari kerja dan akhir minggu.

Perbandingan X6 untuk wanita dan pria sebagai berikut :

- ❖  $X6_{wanita} > X6_{pria}$

artinya, durasi berjalan wanita lebih banyak daripada pria.

## PENUTUP

### Kesimpulan

1. Perbandingan X1, X2, X3, untuk wanita, menunjukkan perilaku berjalan meningkat paling besar frekuensinya untuk berolahraga pada masa COVID-19, sesuai dengan anjuran agar meningkatkan imun agar kebal terhadap penyakit.
2. Perbandingan X4 dan X5, untuk wanita, menunjukkan perilaku berjalan lebih besar 6% frekuensinya pada hari kerja

dibandingkan hari akhir minggu pada masa COVID-19.

3. Durasi berjalan untuk wanita adalah 48% pada kondisi pandemi COVID-19 dibandingkan masa sebelum pandemi COVID-19.
4. Perbandingan X1, X2, X3, untuk pria, menunjukkan perilaku berjalan meningkat paling besar frekuensinya untuk berolahraga pada masa COVID-19, sesuai dengan anjuran agar meningkatkan imun agar kebal terhadap penyakit.
5. Perbandingan X4 dan X5, untuk pria, menunjukkan perilaku berjalan sama frekuensinya antara hari kerja dan hari akhir minggu pada masa COVID-19
6. Durasi berjalan untuk pria adalah 40% pada kondisi pandemi COVID-19 dibandingkan masa sebelum pandemi COVID-19.
7. Perbandingan X1, X2, dan X3 adalah lebih besar wanita dibandingkan pria, artinya frekuensi berjalan wanita lebih banyak daripada pria.
8. Perbandingan X4 dan X5 adalah lebih besar wanita dibandingkan pria, frekuensi berjalan wanita lebih banyak daripada pria di hari kerja dan akhir minggu.
9. Perbandingan X6 adalah wanita lebih besar dibandingkan pria, durasi berjalan wanita lebih banyak daripada pria

### Saran

Saran pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menggunakan metode lainnya agar didapat hasil yang lebih baik.
2. melanjutkan penelitian di waktu pasca pandemi COVID-19, agar dapat diketahui perilaku berjalan yang lebih lengkap untuk pembandingnya.
3. Perlu adanya penelitian lanjutan mengenai variabel niat (*intension*), pengetahuan (*knowledge*), perilaku (*attitude*), dan lainnya.

### DAFTAR PUSTAKA

- Atikah. (2017). "Konsep optimalisasi pergerakan pejalan kaki di wonokromo (studi kasus: koridor jalan raya wonokromo, jalan stasiun wonokromo, dan jalan raya darmo)", TESIS – Ra142353. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya
- Achmad, S. (2019). Membangun pendidikan berwawasan gender. Yinyang: Jurnal Studi Islam Gender Dan Anak, 14(1), 70-91.
- Agustavian, M.I.A. dan Hartati, S.C.Y. (2013). "Perbedaan bersepeda dan berjalan kaki ke

- sekolah terhadap tingkat kebugaran jasmani siswa (studi pada siswa kelas vii smp negeri 1 sempu kabupaten banyuwangi)", Universitas Negeri Surabaya.
- Ahmad, S. N., & Soeparyanto, T. S. (2013). Tinjauan Perilaku Pejalan Kaki dan Penyeberang Jalan pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoleo. *Jurnal Stabilita*, 1(3), 275.
- Amin Abdullah. 2004. "Kesetaraan gender di perguruan tinggi islam". Yogyakarta: Kerjasama UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta dengan McGill-IAIN-Indonesia Social Equity Project.
- Backer, A. (2017). "What should be the objectives of sustainability of green transportation?", (Online), Quora, (<https://www.quora.com/What-should-be-the-objectives-of-sustainability-of-green-transportation>, diakses pada 11 januari 2022).
- Center for Sustainable Development. (1997). "Definition and vision of sustainable transportation", Toronto, Canada.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1997). "Perekayasaan fasilitas pejalan kaki di wilayah kota", Jakarta.
- Ghani, F. dan Rachele, J.N. dan Washington, S. dan Turrell, G. (2015). "Gender and age differences in walking for transport and recreation: Are the relationships the same in all neighborhoods?", Queensland University of Technology, Brisbane, Australia.
- Hasan, M.I. (2005). "*Pokok-pokok materi statistik 2*", PT Bumi Aksara, Jakarta, Cetakan ketiga.
- Notoatmodjo, S. (2010). "*Metodologi penelitian kesehatan*". Jakarta: Rineka Cipta.
- Nurdiani, N. (2014). "*Teknik sampling snowball dalam penelitian lapangan*", Architecture Department, Faculty of Engineering, BINUS University.
- Prasetyaningsih, I. (2010). "Analisis karakteristik dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki di kawasan pasar malam ngarsopuro surakarta", Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Puspaningtyas, Retno. (2011). *Jurnal efektifitas jalur trotoar terhadap pola pergerakan pedestrian di pusat kota makassar, Teknik Perencanaan Transportasi*. Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Physical Activity Task Force. (2012). "The co-benefits of physical activity", (Online) (<http://www.beactive.wa.gov.au/index.php?id=483>, diakses pada 02 Maret 2022).
- Setiawan, M.F. (2011). "Studi perilaku pejalan kaki pada trotoar (pedestrian ways) di Surakarta ditinjau dari kenyamanan iklim", Universitas Negeri Semarang.
- Suprpto, A. (2013). "Konsepsi penataan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki di wilayah perkotaan", (Online), Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, (<http://dishub.jabarprov.go.id/artikel/view/275.html>, diakses pada 4 Maret 2022).
- Setyoadi. dan Rini, IS. (2015). "Hubungan penggunaan waktu perilaku kurang gerak (sedentary behaviour) dengan obesitas pada anak usia 9-11 tahun di sd negeri beji 02 kabupaten tulungagung", *Ilmu Keperawatan* 3, 155–167.
- Surakhmad, W. (1986). "*Pengantar interaksi mengajar belajar dasar dan teknik metodologi pengajaran*". Bandung: Tarsito.
- Sugiyono. (2007). "*Statistik untuk penelitian*", Penerbit Alfabeta : Bandung.
- Sugiyono. (2008). "*Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan r&d*", Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (1997). "*Metodologi penelitian administrasi*". Yogyakarta: CV Alfabeta.
- Tamin, O.Z. (2007). "Menuju terciptanya sistem transportasi berkelanjutan di kota-kota besar di indonesia", Institut Teknologi Bandung, Jln. Ganesha No. 10, Bandung.
- Utami, N. E. S., & Yonanda, D. A. (2020, November). Hubungan gender terhadap prestasi belajar siswa. In *Prosiding Seminar Nasional Pendidikan* (Vol. 2, pp. 144-149).
- Wardani, M.P., Fahrudin, A., & Yulianda, F. (2017). "Analysis of successful strategy to develop sustainable marine ecotourism in gili bawean island, gresik, east java", *Earth and Environmental Science*, IOP Publishing.
- Widyastuti. (2015). "6 Fakta manfaat jalan kaki setiap hari", (Online), Politeknik Negeri Jakarta, (<https://pasarjaya.co.id/info/detail/6-Fakta-Manfaat-Jalan-Kaki-Setiap-Hari>, diakses pada 11 Maret 2022).
- Widodo, J. (2001). "*Etika birokrasi dalam pelayanan publik*", Citra, Malang.
- William, D. (1995). "*Metode penelitian kualitatif dan kuantitatif*", Rosda.
- Zimring, C. dan Joseph, A. (2007). "Where active older adults walk: understanding the factors related to path choice for walking among active retirement community residents", Washington.