

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERSEPSI RUTE BERJALAN TERBAIK MAHASISWA (STUDI KASUS JALUR PEDESTRIAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS PANCASILA)

Prima Jiwa Osly¹, Wita Meutia² dan Ilham Yahya³

¹Prodi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Jl. Lenteng Agung No.56 - 80, Jakarta, 12640
Email korespondensi: primajiwa.osly@univpancasila.ac.id

²Prodi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Jl. Lenteng Agung No.56 - 80, Jakarta, 12640
Email: wita.meutia@univpancasila.ac.id

³Prodi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Jl. Lenteng Agung No.56 - 80, Jakarta, 12640
Email: fadilahwa@gmail.com

ABSTRAK

Terdapat beberapa jalur pedestrian di dalam kampus Universitas Pancasila untuk menunjang aktivitas di dalam kampus, salah satunya adalah jalur pejalan kaki yang menghubungkan Pintu Gerbang Utama Kampus Universitas Pancasila menuju Fakultas Teknik. Aktivitas dalam melakukan kegiatan perpindahan dari Fakultas Teknik menuju gerbang utama kampus, sehingga jalur pedestrian merupakan fasilitas sangat penting guna mendorong serta memperlancar aktivitas perpindahan dengan kegiatan berjalan kaki. Jalur tersebut sering dilewati oleh mahasiswa padahal memiliki jalur pedestrian yang terputus dan fasilitas penyebrangan seperti zebra cross yang belum tersedia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam memilih rute jalur pedestrian terbaik di dalam kampus. Pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan kuisioner secara online. Responden dalam penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Pancasila dikarenakan responden ini dianggap telah memahami kondisi jalur pedestrian yang menjadi objek studi. Analisis menggunakan statistik deskriptif dan regresi linear (*Backward method*). Berdasarkan analisis, yang mempengaruhi kesetujuan mahasiswa mengenai rute terbaik adalah norma sosial, dukungan dan minimnya aktivitas lalu lintas lain di rute berjalan.

Kata kunci: Aktivitas, Jalur Pedestrian, Persepsi Mahasiswa, Kampus

ABSTRACT

*There are several pedestrian paths on the Pancasila University campus to support activities on campus, one of which is a pedestrian path that connects the Main Gate of the Pancasila University Campus to the Faculty of Engineering. Activities in moving activities from the Faculty of Engineering to the main gate of the campus, so that the pedestrian path is a very important facility to encourage and facilitate movement activities by walking. This route is often passed by students even though it has broken pedestrians and crossing facilities such as zebra crossings that are not yet available. This study aims to analyze what factors influence student preferences in choosing the best pedestrian route on campus. Data were collected by distributing questionnaires online. Respondents in this study were students of the Faculty of Engineering, University of Pancasila because these respondents were considered to have understood the condition of the pedestrian path which was the object of study. The analysis used descriptive statistics and linear regression (*Backward method*). Based on the analysis, what influences students' agreement on the best route are social norms, support and the lack of other traffic activities on the walking route.*

Keywords: Activity, pedestrian track, student perception, college

1. PENDAHULUAN

Jalur pedestrian yang terdapat pada kawasan kampus Universitas Pancasila merupakan fasilitas penting untuk menunjang kegiatan gerak mahasiswa dari lokasi satu ke lokasi lainnya. Terdapat beberapa jalur pedestrian di dalam kampus Universitas Pancasila untuk menunjang aktivitas di dalam kampus, salah satunya adalah jalur pejalan kaki yang menghubungkan Pintu Gerbang Utama Kampus Universitas Pancasila menuju Fakultas Teknik.

Gambar 1 memperlihatkan jalur yang sering dilewati oleh mahasiswa untuk menuju gerbang utama atau sebaliknya. Padahal untuk menuju gerbang utama atau sebaliknya, terdapat jalur lain. Berdasarkan kondisi lapangan, jalur yang sering dilewati mahasiswa (Gambar 1) memiliki jalur pedestrian yang terputus dan fasilitas penyebrangan seperti *zebra cross* yang belum tersedia. Selain itu mahasiswa yang melewati jalur pedestrian ini harus berhati-hati dikarenakan jalur tersebut bercampur dengan kendaraan yang melintas di dalam kampus dan terdapat halangan berupa kendaraan yang berhenti atau parkir. Hal ini bisa mengindikasikan bahwa jalur tersebut memiliki volume lalu lintas sedikit namun memiliki kecepatan yang terbilang Tinggi [1]. Gambar 2 memperlihatkan kondisi jalur pedestrian yang dikaji.



Gambar 1. Rute Berjalan yang Diteliti



Gambar 2. Kondisi Jalur Berjalan yang Diteliti

Hasil kontribusi penyebab ketidaknyamanan terbesar adalah malfungsi trotoar, yakni penggunaan trotoar sebagai laluan oleh kendaraan roda dua, sebagai tempat parkir, dan malfungsi trotoar oleh Pedagang Kaki Lima [2]. Setiap orang dalam memilih jalur pedestrian memiliki kecendrungan tersendiri tergantung kepentingan pribadi mereka. Misal, ada orang yang senang dengan jalur tertentu dikarenakan jalur pedestrian yang nyaman, namun ada juga orang yang memilih jalur pedestrian tertentu berdasarkan preferensi jarak [3]. *Walkability* atau kelayakan berjalan adalah interaksi antara fasilitas pejalan kaki dan dukungan keseluruhan untuk lingkungan pejalan kaki. *Asian Development Bank* (ADB), memberikan parameter *walkability*, yang dapat dilihat pada tabel berikut [4].

Tabel 1. Paramater yang digunakan pada penelitian ADB tentang *walkability* [4]

<i>Parameter</i>	<i>Penjelasan</i>
1. Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	Tingkat konflik antara pejalan kaki dan mode lain di jalan, seperti sepeda, sepeda motor dan mobil
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kebutuhan, ketersediaan dan kondisi jalur berjalan. Parameter ini diubah dari parameter "Pemeliharaan dan Kebersihan" dalam GWI
3. Ketersediaan penyeberangan	Ketersediaan dan panjang penyeberangan untuk menjelaskan apakah pejalan kaki cenderung jaywalk ketika tidak ada penyeberangan atau ketika penyeberangan terlalu jauh
4. Keselamatan penyeberangan	Arus lalu lintas moda lainnya saat melintasi jalan, waktu yang dihabiskan menunggu

<i>Parameter</i>	<i>Penjelasan</i>
	dan menyeberang jalan dan jumlah waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyeberang persimpangan dengan sinyal
5. Perilaku pengendara kendaraan bermotor	Perilaku pengendara terhadap pejalan kaki sebagai indikasi jenis lingkungan pejalan kaki
6. Fasilitas pendukung (<i>Amenities</i>)	Ketersediaan fasilitas pejalan kaki, seperti bangku, lampu jalan, toilet umum, dan pohon-pohon, yang sangat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki, dan juga daerah di sekitarnya.
7. Infrastruktur penunjang penyandang cacat	Ketersediaan, posisi dan pemeliharaan infrastruktur untuk penyandang cacat
8. Penghalang	Adanya penghalang permanen dan sementara di jalur pejalan kaki. Hal ini akhirnya mempengaruhi lebar efektif jalur pejalan kaki dan dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki
9. Keamanan dari kejahatan	Rasa aman yang umum terhadap kejahatan di jalan

Persepsi merupakan suatu gambaran serta interpretasi seseorang mengenai suatu objek dan menghubungkan informasi ini dengan dirinya dan lingkungannya. Preferensi merupakan suatu kecenderungan untuk memilih sesuatu diantara yang lain. Terdapat hubungan antara preferensi dan sikap yang didasarkan pada penilaian persepsi. Persepsi seseorang salah satunya

dipengaruhi oleh norma sosial [5]. Norma sosial mengacu pada asumsi seseorang terhadap orang lain (keluarga, teman, dll), apakah mereka berpikir rekan terdekat mereka akan menerima, dalam konteks ini adalah persepsi mengenai rute yang ditawarkan merupakan rute terbaik.

Berdasarkan kondisi tersebut, preferensi mahasiswa dalam memilih jalur pedestrian yang dilalui menjadi menarik untuk diteliti. Untuk itu penelitian ini menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam memilih rute jalur pedestrian terbaik di dalam kampus. Jalur penelitian yang menjadi studi kasus adalah jalur pedestrian yang paling sering dilewati oleh mahasiswa untuk rute Fakultas Teknik menuju Gerbang Utama Universitas Pancasila.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kampus Universitas Pancasila dengan rute jalur pedestrian Fakultas Teknik menuju gerbang utama dan sebaliknya. Pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner secara online. Responden dalam penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Pancasila dikarenakan responden ini dianggap telah memahami kondisi jalur pedestrian yang menjadi objek studi. Pendekatan persepsi mahasiswa mengenai rute terbaik dikaitkan dengan variabel kelayakan berjalan yang dikeluarkan oleh ADB [3]. Analisis menggunakan statistik deskriptif dan regresi linear (*Backward method*). Pertanyaan di dalam kuisisioner berisi informasi berikut:

1. Karakteristik Responden
 - a. Jenis Kelamin
 - b. Kendaraan yang digunakan di dalam kampus
2. Persepsi mengenai pengetahuan responden terhadap jalur yang disajikan
3. Persepsi mengenai kesetujuan responden bahwa rute yang disajikan merupakan rute terbaik

4. Persepsi mengenai norma sosial yaitu persepsi responden terhadap persepsi orang terdekat mengenai rute yang disajikan.
5. Persepsi mengenai dukungan yaitu persepsi responden terhadap perilaku yang akan dilakukan oleh orang lain dalam memilih rute yang disajikan.
6. Persepsi mengenai kondisi jalur pedestrian yang dilewati
 - a. Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya
 - b. Ketersediaan jalur pejalan kaki
 - c. Ketersediaan penyeberangan
 - d. Keselamatan penyeberangan
 - e. Perilaku pengendara kendaraan bermotor
 - f. Fasilitas pendukung (*Amenities*)
 - g. Infrastruktur penunjang penyandang cacat
 - h. Penghalang
 - i. Keamanan dari kejahatan

Hipotesis awal yang digunakan dalam penelitian ini adalah adanya keterhubungan antara persepsi mengenai pengetahuan responden terhadap jalur yang disajikan, persepsi mengenai kesetujuan responden bahwa rute yang disajikan merupakan rute terbaik, kondisi jalur pedestrian yang dilewati dengan persepsi mahasiswa terhadap kesetujuan mereka untuk menggunakan jalur tersebut.

3. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden

Para mahasiswa pengguna fasilitas pedestrian mempunyai karakteristik yang berbeda-beda. Berikut adalah karakteristik responden yang menjadi objek penelitian

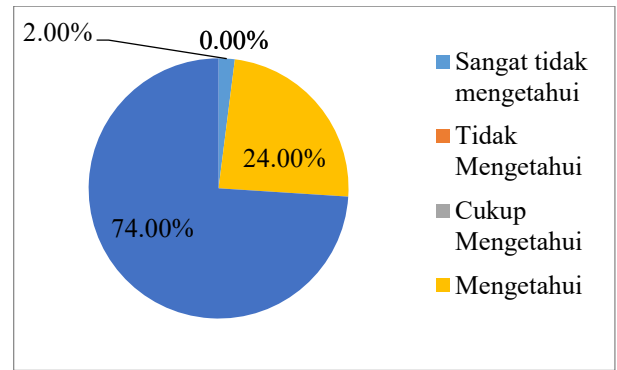
Tabel 2. Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	Persentase
Jenis Kelamin	Pria (57%); Wanita (43%)
Kendaraan yang digunakan	Motor (45%); Mobil (13%); Commuterline (30%); Transportasi Publik (5%); Ojek Online (3%); Berjalan Kaki (4%)

Responden terdiri dari 57% pria dan 43% wanita. Pertanyaan mengenai “kendaraan yang digunakan” menangkap karakteristik kepemilikan kendaraan dan cara bertransportasi mahasiswa untuk sampai ke kampus. Persentase penggunaan sepeda motor yang mendominasi sebanyak 45,45%, diikuti commuter line sebanyak 30,30%, kemudian penggunaan mobil 13,13%, dan cara ke kampus dengan transportasi umum sebanyak 5,5%, berjalan kaki sebanyak 4,4% serta penggunaan ojek online dan sebanyak 3,3%.

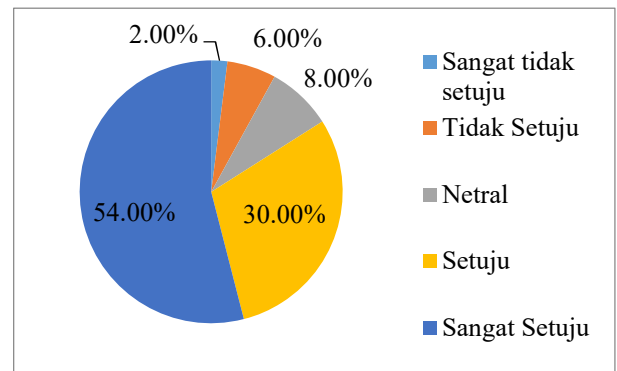
Persepsi mengenai pengetahuan responden terhadap jalur yang disajikan

Sebanyak 74% responden mengetahui rute yang menjadi daerah kajian dan sebanyak 24% responden mengetahui rute kajian. Artinya responden yang terjaring dari penelitian ini sangat mengenal kondisi rute jalur pedestrian Fakultas Teknik menuju Gerbang Utama dan sebaliknya.



Gambar 3. Persentase Persepsi Pengetahuan responden terhadap Jalur Pedestrian

Persepsi mengenai kesetujuan responden bahwa rute yang disajikan merupakan rute terbaik



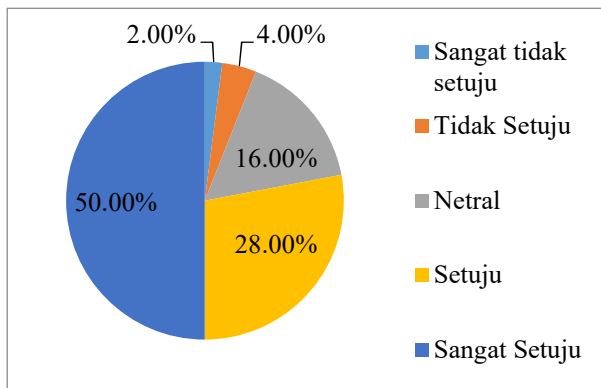
Gambar 4. Persentase Persepsi kesetujuan responden bahwa rute yang disajikan merupakan rute terbaik

Gambar 4 menunjukkan persepsi tingkat kesetujuan rute terbaik responden terhadap rute yang menjadi objek penelitian. Responden yang setuju dan sangat setuju dengan rute kajian merupakan rute terbaik sebesar 54% dan 30%. Hanya sedikit responden yang memberikan tingkat kesetujuan rendah (total sangat tidak setuju dan tidak setuju) yaitu sebesar 8%.

Persepsi mengenai norma sosial yaitu persepsi responden terhadap persepsi kesetujuan orang terdekat mengenai rute yang disajikan.

Norma sosial subjektif seperti yang disajikan mengacu pada asumsi responden tentang apakah orang-orang terdekat

(teman-teman) mereka berpikir bahwa mereka juga menerima bahwa jalur yang menjadi objek penelitian merupakan jalur terbaik. Faktor norma sosial ini mengacu kepada tekanan sosial yang dirasakan. Sebagai aturan umum, semakin menguntungkan para norma sosial subjektif terhadap kebijakan yang disajikan, semakin kuat penerimaan dari individu terhadap kebijakan. Hal inilah yang diadopsi pada penelitian, semakin menguntungkan norma sosial subjektif terhadap jalur pedestrian yang diteliti, maka tingkat kesetujuan akan semakin tinggi. Dengan demikian, norma sosial dianggap mempengaruhi tingkat kesetujuan mahasiswa terhadap persepsi rute terbaik. Berdasarkan hasil survey diperoleh bahwa mahasiswa menganggap sebesar 78% teman-teman mereka akan setuju dan sangat setuju bahwa rute kajian merupakan rute terbaik.

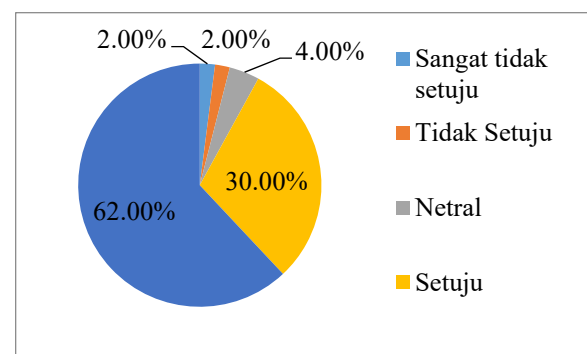


Gambar 5. Persentase Persepsi Mahasiswa mengenai norma sosial

Persepsi mengenai dukungan yaitu persepsi responden terhadap perilaku

yang akan dilakukan oleh orang lain mengenai rute yang disajikan.

Gambar 6 menyajikan persepsi responden mengenai dukungan yang akan dilakukan oleh orang lain. Dukungan tersebut dinyatakan melalui persepsi perilaku yang ditunjukkan oleh orang lain apakah akan melewati jalur yang disajikan atau tidak. Dari hasil survei terlihat bahwa responden merasa bahwa orang lain juga akan melewati jalur ini. Hal ini terlihat dari persentase nilai sangat setuju dan setuju sebesar 82%.



Gambar 6. Persepsi mengenai dukungan orang terdekat

Persepsi mengenai kondisi jalur pedestrian yang dilewati

Data yang diperoleh dari pembagian kuesioner kepada responden yang dilakukan secara *online*. Pendekatan persepsi mahasiswa mengenai rute terbaik dikaitkan dengan variabel kelayakan berjalan yang dikeluarkan oleh ADB dengan memberikan persepsi kesetujuan terhadap kondisi jalur pedestrian yang dilewati.

Tabel 3. Persepsi responden mengenai jalur pejalan kaki yang dilewati

Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Cukup	Setuju	Sangat Setuju
Memiliki konflik yang sedikit dengan pengendara bermotor	4	6	38	28	24
Memiliki jalur pejalan kaki di sepanjang rute	14	16	18	30	22

Tersedia Fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (peneduh, tempat sampah, dll)	14	16	36	24	10
Tersedia fasilitas untuk penyandang disabilitas	24	28	26	12	10
Tersedia penyeberangan jalan (zebra cross,dll)	20	28	18	18	16
Aman ketika menyebrang	10	18	26	22	24
Pejalan kaki tidak terganggu oleh aktivitas lain dilalut pejalan kaki (kendaraan parkir, dll)	12	18	20	24	26
Pejalan kaki tidak terganggu oleh halangan pada jalur pejalan kaki (pohon, tiang, dll)	8	6	26	32	28
Aman dari tindakan kejahatan untuk berjalan di rute tersebut	8	8	22	32	30
Lalu lintas kendaraan pada jalur ini tidak padat	10	8	26	32	24

Analisis regresi

Analisis regresi dalam penelitian ini bertujuan mengkaji persepsi kesetujuan mahasiswa bahwa rute yang menjadi kajian adalah rute terbaik. Variabel *independent* dalam penelitian ini adalah tingkat kesetujuan bahwa rute yang disajikan adalah rute terbaik, sedangkan variabel *dependent* adalah pengetahuan subjektif, norma sosial, dukungan dan variabel kelayakan berjalan yang dikeluarkan oleh ADB. Analisis regresi yang digunakan adalah metode *backwise* dengan menganalisis kesemua variabel dependen dan mengeliminasi satu persatu variabel *dependent* yang tidak memiliki pengaruh.

Analisis regresi digunakan untuk menentukan tujuan utama penelitian yaitu menentukan faktor-faktor yang paling mempengaruhi tingkat kesetujuan rute terbaik. Metode yang digunakan dalam analisis regresi ini adalah metode *backward*. Dalam hal ini semua variabel X diregresikan terhadap variabel Y selanjutnya dieliminasi berdasarkan nilai P value dan nilai F. Kriteria yang digunakan untuk P-Value dalam mengeliminasi variabel adalah variabel yang memiliki nilai P-Value lebih

besar dari 0,05. Tabel 4 merupakan hasil dari analisis regresi *backward*.

Tabel 4. Hasil Analisis Regresi (*Backward Method*)

Indikator	Iterasi ke -														
	1			2			3			4			5		
	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value
(Constant)	-0.87	-1.53	0.13	-0.92	-1.73	0.09	-0.97	-1.9	0.06	-1.05	-2.13	0.04	-0.74	-1.7	0.1
Jalur ini memiliki masalah yang sedikit antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor	-0.02	-0.26	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tersedia jalur pejalan kaki di sepanjang rute	-0.1	-1.49	0.14	-0.1	-1.5	0.14	-0.1	-1.54	0.13	-0.1	-1.51	0.14	-0.11	-1.7	0.1
Tersedia Fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (peneduh, tempat sampah, dll)	-0.13	-1.32	0.2	-0.13	-1.31	0.2	-0.12	-1.28	0.21	-0.16	-1.92	0.06	-0.15	-1.78	0.08
Tersedia fasilitas untuk penyandang g disabilitas	-0.04	-0.46	0.65	-0.05	-0.55	0.59	-0.06	-0.7	0.49	-	-	-	-	-	-
Tersedia penyeberangan jalan (zebra cross,dll)	0.22	2.72	0.01	0.22	2.87	0.01	0.23	3.07	0	0.22	3.02	0	0.23	3.03	0
Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman	0.04	0.38	0.7	0.04	0.4	0.69	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pejalan kaki tidak terganggu oleh aktivitas lain di jalur pejalan kaki (kendaraan parkir, dll)	-0.19	-2.05	0.05	-0.18	-2.06	0.05	-0.17	-2.13	0.04	-0.17	-2.18	0.04	-0.18	-2.25	0.03

Indikator	Iterasi ke -														
	1			2			3			4			5		
	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value
Pejalan kaki tidak terganggu oleh halangan pada jalur pejalan kaki (pohon, tiang, dll)	0.24	2.09	0.04	0.24	2.15	0.04	0.26	2.37	0.02	0.23	2.29	0.03	0.24	2.43	0.02
Aman dari tindakan kejahatan untuk berjalan di rute tersebut	0.08	0.87	0.39	0.07	0.85	0.4	0.08	0.98	0.33	0.11	1.39	0.17	0.1	1.36	0.18
Persepsi mengenai pengetahuan responden terhadap jalur yang disajikan	0.17	1.18	0.24	0.16	1.17	0.25	0.17	1.21	0.23	0.18	1.3	0.2	-	-	-
Persepsi mengenai norma sosial yaitu persepsi responden terhadap persepsi kesetujuan orang terdekat mengenai rute yang disajikan	0.68	6.75	0	0.68	6.84	0	0.68	6.91	0	0.69	7.09	0	0.71	7.28	0
Persepsi mengenai dukungan yaitu persepsi responden terhadap perilaku yang akan dilakukan oleh orang lain mengenai rute yang disajikan.	0.24	1.78	0.08	0.24	1.8	0.08	0.25	1.9	0.07	0.25	1.9	0.06	0.34	3.11	0
Adjusted R Square	0.81			0.81			0.81			0.82			0.81		

Indikator	Iterasi ke -														
	1			2			3			4			5		
	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value
F	17.9			20.01			22.49			25.25			27.73		
Sig	.000 ^b			.000 ^b			.000 ^b			.000 ^b			.000 ^b		

Tabel 4. Hasil Analisis Regresi (*Backward Method*) (Lanjutan)

Indikator	Iterasi ke -														
	6			7			8			9			10		
	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value
(Constant)	-0.59	-1.38	0.17	-0.56	-1.31	0.2	-0.52	-1.18	0.25	-0.23	-0.54	0.59	-0.35	-0.83	0.41
Jalur ini memiliki masalah yang sedikit antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tersedia jalur pejalan kaki di sepanjang rute	-0.1	-1.64	0.11	-0.12	-1.81	0.08	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tersedia Fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (peneduh, tempat sampah, dll)	-0.12	-1.52	0.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tersedia fasilitas untuk penyandang disabilitas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tersedia penyeberangan jalan (zebra cross, dll)	0.2	2.75	0.01	0.13	2.28	0.03	0.1	1.81	0.08	-	-	-	-	-	-
Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pejalan kaki tidak terganggu oleh aktivitas lain di jalur pejalan kaki (kendaraan parkir, dll)	-0.18	-2.23	0.03	-0.17	-2.05	0.05	-0.19	-2.29	0.03	-0.14	-1.74	0.09	-	-	-
m	0.31	3.58	0	0.3	3.4	0	0.26	2.97	0	0.26	2.88	0.01	0.14	2.36	0.02
Aman dari tindakan kejahatan untuk berjalan di rute tersebut	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Persepsi mengenai pengetahuan responden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Indikator	Iterasi ke -														
	6			7			8			9			10		
	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value	B	t	P-Value
terhadap jalur yang disajikan															
Persepsi mengenai norma sosial yaitu persepsi responden terhadap persepsi kesetujuan orang terdekat mengenai rute yang disajikan	0.74	7.82	0	0.7	7.6	0	0.66	7.19	0	0.67	7.11	0	0.65	6.81	0
Persepsi mengenai dukungan yaitu persepsi responden terhadap perilaku yang akan dilakukan oleh orang lain mengenai rute yang disajikan.	0.3	2.83	0.01	0.31	2.84	0.01	0.32	2.86	0.01	0.27	2.45	0.02	0.31	2.83	0.01
Adjusted R Square	0.81		0.8			0.79			0.79			0.77			
F	30.8		34.49			38.71			45.3			56.89			
Sig	.000 ^b		.000 ^b			.000 ^b			.000 ^b			.000 ^b			

Dengan taraf signifikan yang dipilih dibawah 0,05, maka model iterasi analisis regresi metode backward terbaik adalah iterasi ke 10. Iterasi. Iterasi ini memiliki *reliability* sebesar 0,77. Variabel yang berpengaruh terhadap variabel independent (persepsi kesetujuan mahasiswa terhadap rute terbaik yang disajikan) adalah norma sosial, dukungan dan minimnya aktivitas lalu lintas lain di rute berjalan.

Tingkat kesetujuan mahasiswa mengenai rute terbaik yang disajikan akan meningkat jika mahasiswa merasakan bahwa jalur yang mereka lewati tidak terdapat halangan lalulintas seperti parkir. Variabel ini berpengaruh sebesar 0,14 kali dalam mempengaruhi persepsi kesetujuan mahasiswa terhadap rute berjalan. Berdasarkan variabel ini dapat dikatakan bahwa keleluasaan dalam berjalan menjadi pengaruh dalam meningkatkan persepsi kesetujuan rute berjalan terbaik. Variabel norma sosial memiliki pengaruh sebesar 0,65 kali dalam meningkatkan persepsi rute berjalan terbaik di dalam kampus. Selanjutnya terdapat variabel dukungan yang mempengaruhi kesetujuan mengenai rute berjalan terbaik sebesar 0,31 kali. Variabel norma sosial dan dukungan ini mengindikasikan bahwa persepsi mahasiswa terhadap kesetujuan rute terbaik kampus dipengaruhi oleh persepsi dan perilaku orang lain dalam hal ini teman-teman responden.

5. KESIMPULAN

Secara keseluruhan, mahasiswa menyetujui bahwa rute yang menjadi objek penelitian merupakan rute terbaik untuk menuju gerbang utama atau sebaliknya. Tingkat kesetujuan ini dipengaruhi oleh persepsi mereka mengenai pendapat teman terdekat mereka untuk rute tersebut. Selain itu tingkat kesetujuan mereka dipengaruhi juga dengan karakteristik mahasiswa yang suka berjalan berkelompok, sehingga faktor keleluasaan dalam berjalan menjadi faktor yang berpengaruh.

Kedepannya, untuk meningkatkan kesetujuan mahasiswa perlu diterapkan sistem parkir di satu lokasi agar mahasiswa tidak terganggu dengan kendaraan parkir yang tidak pada tempatnya. Selain itu perlu diperhatikan fasilitas penyebrangan dan kemenurusan jalur pedestrian dalam memperlancar arus pedestrian di kampus Universitas Pancasila.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ajzen. (2005). "Attitudes, Personality and Behaviour". England. McGraw-Hill Education.
- [2] Lether et al. (2011). "Walkability And Pedestrian Facilities In Asian Cities". Filipina: Assian Development Bank.
- [3] Meutia, M., Osly.,J.O., Tinumbia, N., Arvian R,O. (2020). "Analisis Persepsi Mahasiswa terhadap Jalur Pedestrian Kampus". *Jurnal Teknik.*, 180 – 177
- [4] Roza A., Fikri A., Rusli.,A.M. (2020). "Analisis Kenyamanan Jalur Pedestrian Jalan PS. Baru Kota Padang". *CIVED: Journal of Civil Engineering and Vocatonal Education.*, 122- 132
- [5] Tanan, N., S. Wibowo, S., & Tinumbia, N. (2017). "Pengukuran Walkability Index Pada Ruas Jalan Di Kawasan Perkotaan". *Jurnal Jalan-Jembatan*, 115-127

