

ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN BERJALAN MAHASISWA PADA JALUR PEDESTRIAN DI KOTA BANDARLAMPUNG

Lia Mardalena, Haris Murwadi*

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Bandar Lampung,
Jalan Z.A. Pagar Alam No. 26 Bandar Lampung, 35142
murwadi@ubl.ac.id

Diterima: 24-05-2021

Direview : 29-07-2021

Direvisi : 02-11-2021

Disetujui: 23-02-2022

ABSTRAK. Berjalan kaki merupakan salah satu moda transportasi yang sangat sederhana, murah, dan populer pada sepanjang Jalan Zainal Abidin Pagar Alam (selanjutnya disebut Jalan ZAPA). Sepanjang Jalan ZAPA ini terdapat banyak perguruan tinggi dengan berbagai aktivitas mahasiswa, namun kondisi trotoar yang tersedia terlihat kurang memadai. Kondisi trotoar yang kurang memadai tersebut berpotensi menurunkan minat mahasiswa untuk melakukan kegiatan di sekitar kampus dengan menggunakan jalur pedestrian. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kenyamanan mahasiswa dalam menggunakan jalur pedestrian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif berupa menggunakan teknik observasi lapangan guna mengetahui kondisi sebenarnya di lapangan serta menyebarkan kuesioner kepada mahasiswa. Hasil penelitian diketahui bahwa indeks tingkat kenyamanan para mahasiswa terhadap jalur pedestrian yang tersedia masih dirasa kurang. Untuk memberikan kenyamanan bagi mahasiswa dalam menggunakan jalur pedestrian maka pembangunan jalur pedestrian seharusnya lebih diperhatikan dengan mempertimbangkan kondisi di lapangan kualitas struktur, permukaan harus rata, elevasi yang landai, ketersediaan ram. Tersedianya jalur pedestrian yang layak diharapkan akan mampu meningkatkan motivasi para mahasiswa untuk berjalan kaki.

Kata Kunci: analisis, tingkat kenyamanan, mahasiswa, jalur pedestrian

ABSTRACT *Walking is a very simple, cheap, and popular mode of transportation along Jalan Zainal Abidin Pagar Alam (hereinafter referred to as Jalan ZAPA). Along ZAPA Street there are many universities with various student activities, but the available pavement conditions look inadequate. The inadequate sidewalk conditions have the potential to reduce student interest in carrying out activities around campus using pedestrian paths. This study aims to determine the level of comfort of students in using the pedestrian path. The method used in this study is a quantitative method in the form of using field observation techniques to determine the actual conditions in the field and distributing questionnaires to students. The results showed that the index of the comfort level of the students towards the available pedestrian paths was still lacking. To provide comfort for students in using pedestrian paths, the development of pedestrian paths should be more considered by considering the conditions in the field, the quality of the structure, the surface must be flat, the elevation is gentle, the availability of ram. The availability of proper pedestrian paths is expected to be able to increase the motivation of students to walk.*

Keywords: *analysis, comfort level, students, pedestrian path*

PENDAHULUAN

Jalur pedestrian adalah jalur yang disediakan khusus bagi pejalan kaki, dimana pada jalur ini terdapat kemungkinan terjadinya interaksi sosial baik interaksi antara manusia dengan lingkungan sekitar maupun dengan sesama manusia (Noviandini et al., 2020).

Keberadaan jalur pedestrian termasuk faktor yang cukup penting dalam segi keamanan maupun kenyamanan sebuah kota. Durasi kunjungan para pejalan kaki dalam menggunakan jalur pedestrian dapat dipengaruhi oleh jalur pedestrian yang

nyaman. Kegiatan berjalan kaki juga merupakan moda transportasi yang cukup sederhana dan juga ramah lingkungan (Fisher-Gewirtzman, 2018).

Keberadaan jalur pedestrian memiliki fungsi utama yakni menjadi sebuah wadah bagi para pejalan kaki untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, leluasa. Fungsi jalur pedestrian seharusnya menjadi tempat yang nyaman bagi para penggunaannya sesuai dengan yang telah disebutkan diawal. Namun kenyataannya, jalur pedestrian sering

kali tidak sesuai dengan harapan. Fakta menunjukkan bahwa banyak ditemukan jalur yang belum memiliki fasilitas yang memadai. Padahal, fasilitas pejalan kaki yang baik akan mendorong orang untuk berjalan menggunakan jalur pedestrian.

Jalur pedestrian yang layak akan memberikan rasa nyaman para pejalan kaki dalam berjalan kaki sehingga jarak yang ditempuh cenderung lebih jauh (Moura et al., 2017). Jalur pedestrian seharusnya memberikan rasa nyaman bagi pejalan kaki justru sering kali tidak sesuai dengan kenyataan. Adanya pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar jalur pedestrian menghabiskan sebagian besar area jalur pedestrian yang seharusnya digunakan para pejalan kaki untuk berjalan kaki. Tidak memadainya jalur pedestrian yang tersedia terkait dalam memenuhi kebutuhan para pejalan kaki akan menjadikan lingkungan tersebut tidak ramah bagi pejalan kaki.

Jalur pedestrian berada di Jalan Z. A. Pagar Alam merupakan salah satu jalur pedestrian utama yang berada di Kota Bandar Lampung karena banyaknya institusi perguruan tinggi. Kota Bandar Lampung sendiri memiliki tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Agar Kota Bandar Lampung dapat menyediakan tempat yang nyaman untuk ditinggali maka fasilitas yang disediakan di Kota Bandar Lampung perlu ditingkatkan, salah satunya berupa sarana dan prasarana (Artemisia et al., 2020).

Jalur pedestrian yang berlokasi diantara beberapa perguruan tinggi seperti Universitas Mitra Indonesia, Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Panca Bhakti, Institut Informatika dan Bisnis Darmajaya, Universitas Muhammadiyah Lampung, Universitas Bandar Lampung, dan Universitas Teknokrat Indonesia merupakan jalur yang cukup ramai. Lokasi tersebut memungkinkan terjadinya kegiatan mahasiswa melakukan aktivitas sehari-hari mereka dengan menggunakan jalur pedestrian. Guna mawadahi aktivitasnya, para mahasiswa ini membutuhkan jalur pedestrian yang dapat memberikan rasa aman dan juga nyaman. Berdasarkan fenomena yang terjadi maka penelitian kenyamanan mahasiswa pada jalur pedestrian di sekitar kampus mereka penting dilakukan.



Gambar 1 Lokasi Penelitian
Sumber (Data Pribadi 2020)

Penelitian ini membahas mengenai tingkat kenyamanan mahasiswa pada jalur pedestrian di Jalan ZAPA dimana pada sepanjang jalur ini terdapat beberapa universitas (Gambar 1) yang mengakibatkan jalur ini berpotensi digunakan lebih sering oleh mahasiswa.

Jalur pedestrian yang saat ini tersedia sayangnya justru dialih fungsi oleh para pedagang kaki lima sebagai tempat berjualan secara bergantian baik saat pagi, siang, hingga malam n hari. Kerusakan-kerusakan juga ditemukan di beberapa titik jalur pedestrian, seperti terdapat lubang, adanya perbedaan elevasi, dan terdapat beberapa paving blok yang terlepas. Vegetasi pada sekitar jalur pedestrian yang dapat berfungsi sebagai peneduh pun tidak tersedia.

Kenyamanan

Topik yang paling dominan dalam pembahasan sejenis merupakan topik kenyamanan, karena kenyamanan hal yang cukup penting yang sudah sepatutnya diperhatikan. Alasan inilah yang mendasari penulis untuk meneliti mengenai kenyamanan jalur pedestrian. Topik lainnya yang dibahas pada beberapa jurnal merupakan topik keamanan dan desain. Jurnal jurnal yang telah dibedah juga dikelompokkan berdasarkan tujuan, terdapat beberapa tujuan yaitu kelayakan, sirkulasi, material, perilaku pejalan kaki, dan desain. Metode yang banyak digunakan dalam penelitian sebelumnya adalah metode kualitatif. Metode kuantitatif dipilih dalam penelitian kali ini bertujuan agar penelitian menjadi lebih terukur dibanding dengan penelitian-penelitian terdahulu.

Jalur pedestrian

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani yang berarti kaki, maka pedestrian menurut Rahman (2014) dapat diartikan sebagai orang yang

berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang berguna bagi manusia untuk berjalan (Sanjaya, Rian, Soedarsono, 2017). Akses jalur pedestrian seharusnya mudah dijangkau bagi semua orang agar dapat secara optimal dimanfaatkan sebagai ruang publik (Silitonga, 2017).

Jalur pedestrian yang tidak memadai terkait dengan kebutuhan pejalan kaki dapat menyebabkan lingkungan berjalan yang tidak ramah bagi pejalan kaki. Hal ini dapat menciptakan perasaan takut dan tidak aman saat melewati jalur pedestrian (Monterde-i-Bort et al., 2019).

Jalur pedestrian merupakan fasilitas utama bagi keberlangsungan mobilitas mahasiswa di lingkungan kampus. Jalur tersebut berguna sebagai penghubung antara mahasiswa dengan aktivitasnya. Kegiatan para mahasiswa di sekitar kampus tersebut merupakan kegiatan yang melibatkan banyak orang, maka perlu disediakan jalur pedestrian yang ideal agar menciptakan kenyamanan bagi para mahasiswa (Murwadi & Dewancker, 2017).

Laju pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi semestinya diimbangi dengan penyediaan sarana serta prasarana yang memadai guna menghadirkan jalur pedestrian yang nyaman, aman, serta ramah pejalan kaki (Agustin, 2017).

Kenyamanan Jalur pedestrian

Kenyamanan menurut Weisman (1991) adalah keadaan lingkungan yang memberi pengertian pada panca indera dan antropometri disertai fasilitas yang sesuai dengan aktivitasnya. Hal tersebut juga dikemukakan oleh Utterman (1984) dimana kriteria yang harus dipenuhi dalam desain promenade yang baik adalah keamanan, dimana jalur pejalan kaki harus aman dari ancaman kecelakaan, bahkan kriminalitas (Silitonga, 2017).

Kenyamanan jalur pedestrian dipengaruhi oleh sirkulasi, aksesibilitas, kebisingan, keamanan, aroma, keindahan, fasilitas dan keindahan. Dengan memenuhi faktor-faktor tersebut maka para pengguna jalur pedestrian akan nyaman dalam melakukan aktivitas menggunakan jalur pedestrian (Novrial & Lubis, 2020).

Selain jalur pedestrian yang memadai, indikator daya tarik juga merupakan hal yang perlu diperhatikan karena mampu meningkatkan motivasi untuk berjalan kaki. Selain mudah diakses, membuat lingkungan

yang menarik bagi pejalan kaki adalah hal mendasar (Moura et al., 2017).

Pejalan Kaki

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang paling sederhana, universal, menyehatkan dan juga menyenangkan. Tujuan disediakan jalur pejalan kaki atau disebut jalur pedestrian adalah untuk mengurangi tingkat ketergantungan masyarakat terhadap lalu lintas kendaraan bermotor dan menciptakan aspek lingkungan dengan memperkenalkan sistem skala manusia.

Pejalan kaki diartikan sebagai perpindahan orang dari satu tempat ke tempat tujuan dengan berjalan kaki (Utterman, 1984). Jalur pedestrian juga merupakan area yang menarik untuk acara sosial, jiwa, dan pengembangan spiritual, misalnya untuk nostalgia, pertemuan mendadak, rekreasi, dan lain sebagainya. Jalur pejalan kaki saat ini bisa berupa trotoar, alun-alun dan mall. (Silitonga, 2017). Berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling ramah lingkungan dan menyehatkan (Pooley, 2020).

Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

Fasilitas pendukung pada jalur pedestrian merupakan hal yang penting bagi pejalan kaki karena mampu mempengaruhi minat untuk berjalan baik dalam jarak dekat maupun jauh. Kurangnya fasilitas dapat mengambat pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian (Rahman et al., 2020). Fasilitas yang memadai akan meningkatkan kemauan orang untuk berjalan kaki, sedangkan fasilitas yang kurang memadai akan menghalangi para pejalan kaki (Cepolina et al., 2018). Fasilitas pendukung pada jalur pedestrian dapat berupa lampu pejalan kaki, rambu dan marka jalan, lampu penerangan jalan, halte bus, *drainase*, telepon umum, tempat sampah, tempat duduk, dan juga vegetasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan mengalisis data yang berupa angka dari hasil penyebaran kuesioner.

Pengumpulan data dilakukan dengan membuat kuesioner yang disebar via *online* melalui media social *instagram*, *twitter*, dan *whatsapp* kepada mahasiswa Universitas Mitra Indonesia, Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Panca Bhakti, Institut Informatika

dan Bisnis Darmajaya, Universitas Muhammadiyah Lampung, Universitas Bandar Lampung, dan Universitas Teknokrat Indonesia. Dokumentasi juga dilakukan dengan mengambil gambar (foto) jalur pedestrian guna mengetahui keadaan di lapangan.

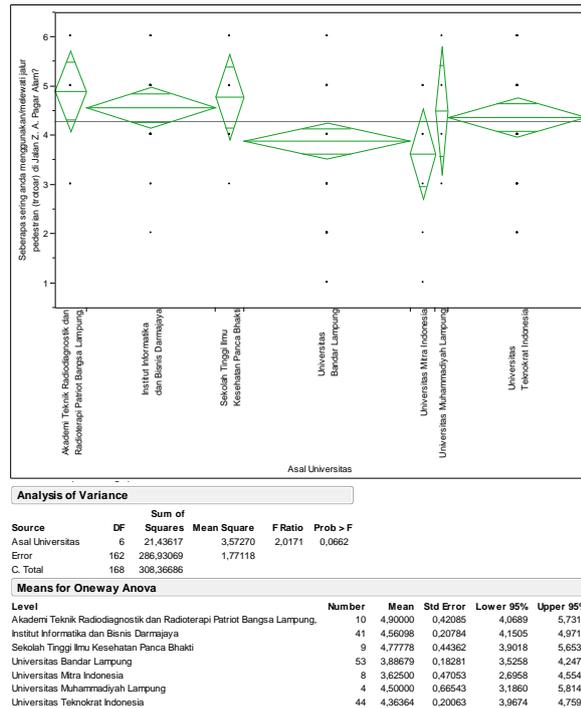
Kuesioner hanya ditujukan kepada mahasiswa karena mereka yang berpotensi menggunakan jalur pedestrian lebih sering dibandingkan dengan masyarakat yang sudah bekerja atau bukan mahasiswa. Total responden 170 orang yang memenuhi kriteria sebagai mahasiswa Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung, Institut Informatika dan Bisnis Darmajaya, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Panca Bhakti, Universitas Bandar Lampung, Universitas Mitra Indonesia, Universitas Muhammadiyah Lampung dan Universitas Teknokrat Indonesia. Pertanyaan penelitian diawali dengan pertanyaan yang berisikan mengenai identitas responden meliputi: jenis kelamin, asal universitas, jurusan, angkatan mahasiswa, usia, tempat tinggal asal, tempat tinggal saat ini (tinggal di kos atau bukan), lama tinggal di Kota Bandarlampung. Pertanyaan berikutnya merupakan pertanyaan substansi berupa seberapa sering mereka menggunakan jalur pedestrian, alasan mereka menggunakan jalur pedestrian, serta kesan positif maupun negatif yang mereka rasakan mengenai jalur pedestrian yang tersedia saat ini?

Analisis data dilakukan dengan menggunakan *software statistic*. Data yang diperoleh dikategorisasikan menjadi variabel atribut responden dan variable terkait substansi. Analisis yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian adalah *analysis of variance* (ANOVA). ANOVA ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan nilai tingkat kenyamanan mahasiswa dalam menggunakan jalur pedestrian.

HASIL DAN DISKUSI

Analisis Aktivitas Mahasiswa Menggunakan Jalur Pedestrian Berdasarkan Karakteristik Responden

1. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Berdasarkan Asal Universitas

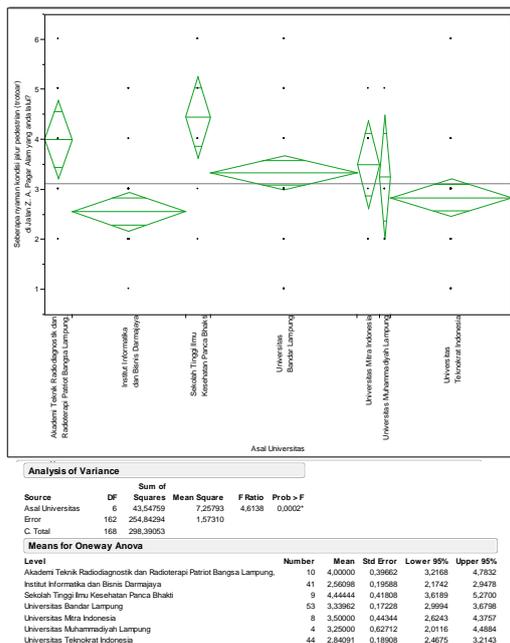


Gambar 2 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 2 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering mahasiswa menggunakan jalur pedestrian dengan asal universitas. Hasil analisis menunjukkan bahwa mahasiswa yang berasal dari Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung memiliki indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian paling tinggi, yaitu sebesar 4,9. Indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian paling rendah yaitu mahasiswa yang berasal dari Universitas Mitra Indonesia, yaitu sebesar 3,6.

Indeks tingkat kenyamanan menggunakan jalur pedestrian tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara responden (mahasiswa). Mahasiswa cukup sering menggunakan jalur pedestrian saat melakukan aktivitas baik pada pagi, siang, maupun malam hari.

2. Perbandingan Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Berdasarkan Asal Universitas



Gambar 3 Perbandingan Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Berdasarkan Asal Universitas
Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 3 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa nyaman kondisi jalur pedestrian dengan asal universitas responden. Hasil analisis dapat dikategorikan menjadi 3 kategori, yaitu tingkat kenyamanan tinggi, tingkat kenyamanan sedang dan tingkat kenyamanan rendah.

Tingkat kenyamanan jalur pedestrian tinggi berasal dari Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung (4,0) dan Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Panca Bhakti (4,4). Tingkat kenyamanan tinggi dikarenakan permukaan jalur pedestrian di depan kedua perguruan tinggi tersebut memiliki permukaan yang rata serta tidak terdapat lubang yang dapat membahayakan pengguna jalur pedestrian.



Jalur Pedestrian Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung



Jalur Pedestrian Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Panca Bhakti

Gambar 4 Jalur Pedestrian Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung dan Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Panca Bhakti
Sumber (Dokumentasi Pribadi 2021)

Tingkat kenyamanan jalur pedestrian sedang berasal dari Universitas Bandar Lampung (3,3), Universitas Mitra Indonesia (3,5), dan Universitas Muhammadiyah Lampung (3,2). Tingkat kenyamanan sedang pada jalur pedestrian di depan Universitas Bandar Lampung ini disebabkan adanya beberapa kerusakan kecil pada jalur pedestrian berupa paving yang terlepas menyebabkan adanya perbedaan ketinggian elevasi, serta sebagian badan jalur pedestrian tertutup oleh banner dari pedagang kaki lima di sekitar jalur tersebut.



Gambar 5 Jalur Pedestrian Universitas Bandar Lampung
Sumber (Dokumentasi Pribadi 2021)

Tingkat kenyamanan sedang pada jalur pedestrian di depan Universitas Mitra Indonesia disebabkan oleh adanya lubang di pertengahan jalur pedestrian yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna.



Gambar 6 Jalur Pedestrian Universitas Mitra Indonesia

Sumber (dokumentasi Pribadi 2021)



Gambar 8 Jalur Pedestrian Universitas Teknokrat Indonesia

Sumber (Dokumentasi Pribadi 2021)

Tingkat kenyamanan sedang pada jalur pedestrian di depan Universitas Muhammadiyah Lampung disebabkan kondisi jalur pedestrian yang landai sehingga kendaraan bermotor dapat menerobos masuk jalur pedestrian, hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan karena tidak adanya perbedaan elevasi antara jalur pedestrian dengan badan jalan raya.



Gambar 7 Jalur Pedestrian Universitas Muhammadiyah Lampung

Sumber (Dokumentasi Pribadi 2021)

Untuk indeks tingkat kenyamanan rendah dimiliki oleh responden yang berasal dari Institut Informatika dan Bisnis Darmajaya (IIB Darmajaya) (2,5) dan Universitas Teknokrat Indonesia (2,8).

Jalur pedestrian di depan Universitas Teknokrat Indonesia memiliki tingkat kenyamanan rendah karena jalur pedestrian ini terletak tepat di depan *flyover* Mall Boemi Kedaton, dengan kondisi ruas jalan yang sempit ini kemungkinan terjadinya kecelakaan serta tindak kejahatan lebih besar.

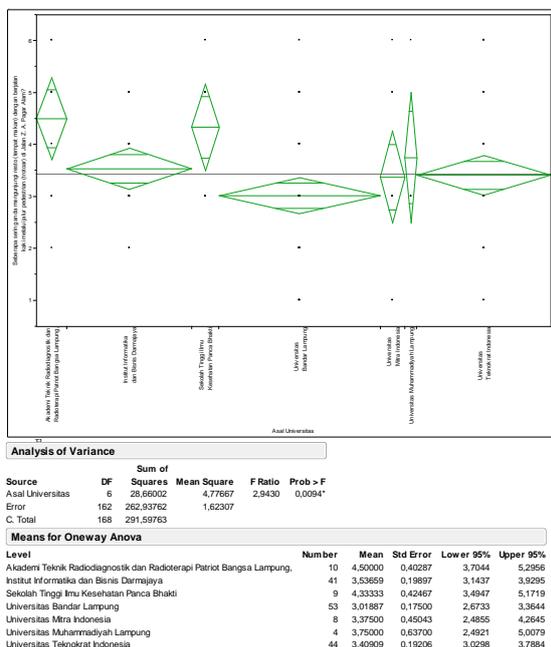
Responden yang berasal dari Institut Informatika dan Bisnis Darmajaya memiliki tingkat kenyamanan paling rendah karena pada jalur pedestrian di depan IIB Darmajaya terdapat bagian yang terputus yang berada di tengah jalur pedestrian sehingga dapat membahayakan para pejalan kaki yang melewati jalur tersebut. Kondisi pada jalur pedestrian ini dapat menyebabkan mahasiswa enggan melalui jalur tersebut dan memilih menggunakan moda transportasi lainnya seperti sepeda motor, mobil, dan sepeda yang dinilai lebih aman.



Gambar 9 Jalur Pedestrian Institut Informatika dan Bisnis Darmajaya

Sumber (Dokumentasi Pribadi 2021)

3. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Resto (Tempat Makan) Berdasarkan Asal Universitas

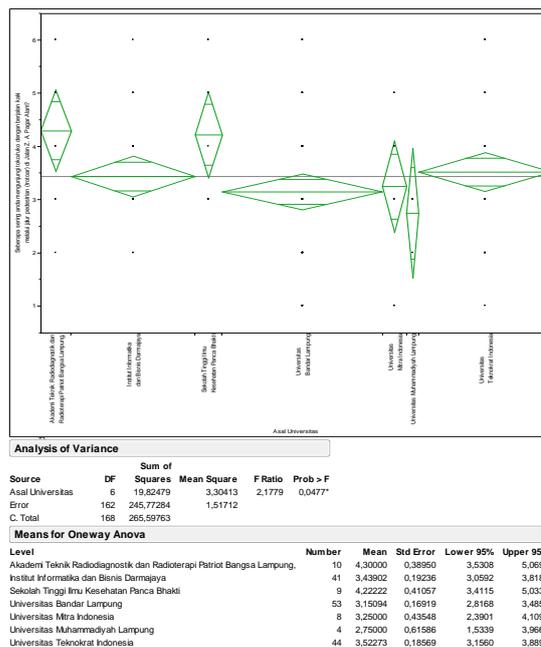


Gambar 10 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Resto (Tempat Makan) Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 10 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering anda menggunakan jalur pedestrian mengunjungi resto (tempat makan) dengan asal universitas. Responden dengan asal Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung memiliki indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian mengunjungi resto (tempat makan) paling tinggi yaitu sebesar 4,5. Responden yang memiliki indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian mengunjungi resto (tempat makan) paling rendah berasal dari Universitas Bandar Lampung (3,0).

Responden dari Universitas Bandar Lampung memiliki indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian menuju resto (tempat makan) paling rendah karena cenderung menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasinya. Dengan maraknya penggunaan sepeda motor menyebabkan kurangnya minat berjalan kaki para mahasiswa untuk mengunjungi resto (tempat makan).

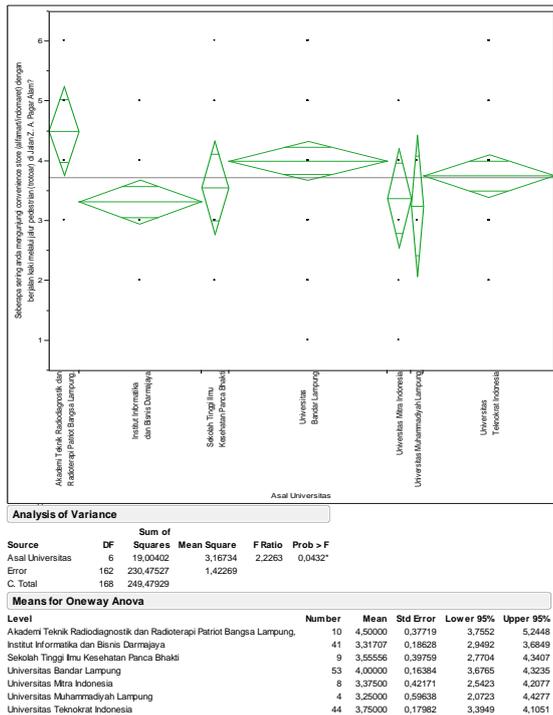
4. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Toko/Ruko Berdasarkan Asal Universitas



Gambar 11 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Toko/Ruko Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 11 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering anda menggunakan jalur pedestrian mengunjungi toko/ruko dengan asal universitas. Indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian menuju toko/ruko terbesar berasal dari Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung, yaitu sebesar 4,3. Indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian menuju toko/ruko terendah berasal dari Universitas Muhammadiyah Lampung sebesar 2,7 karena lokasi toko/ruko yang berada si seberang mengharuskan para mahasiswa menyebrang dengan lokasi jembatan penyeberangan yang cukup jauh.

5. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Convenience Store (Alfamart/Indomaret) Berdasarkan Asal Universitas



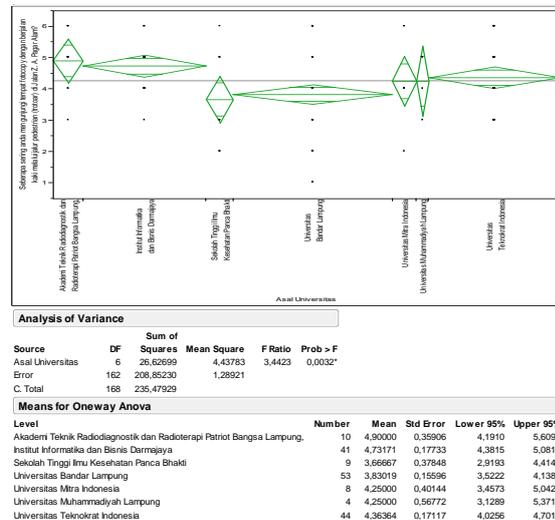
Gambar 12 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Convenience Store (Alfamart/Indomaret) Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 12 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering penggunaan jalur pedestrian mengunjungi *convenience store* (alfamart/indomaret) dengan asal universitas. Responden yang berasal dari Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung memiliki indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian menuju *convenience store* (alfamart/indomaret) paling besar, yaitu sebesar 4,5.

Responden dengan indeks tingkat penggunaan jalur pedestrian menuju *convenience store* (alfamart/indomaret) paling rendah berasal dari Universitas Muhammadiyah Lampung, yaitu sebesar 3,2.

Responden Universitas Muhammadiyah Lampung memiliki tingkat penggunaan jalur pedestrian paling rendah karena letak *convenience store* (alfamart/indomaret) berseberangan dengan Universitas tersebut. Lokasi yang berseberangan membuat mahasiswa Universitas Muhammadiyah Lampung kesulitan mengakses *convenience store* (alfamart/indomaret) dengan berjalan kaki.

6. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Tempat Fotokopi Berdasarkan Asal Universitas



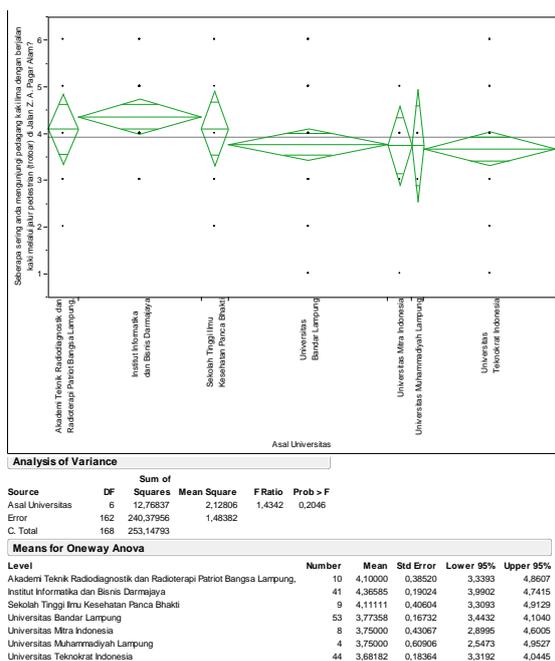
Gambar 13 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Tempat Fotokopi Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Gambar 13 di atas menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering penggunaan jalur pedestrian mengunjungi tempat fotokopi dengan asal universitas. Responden yang berasal dari Akademi Teknik Radiodiagnostik dan Radioterapi Patriot Bangsa Lampung memiliki indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi tempat fotokopi paling tinggi, sebesar 4,9.

Responden yang berasal dari Universitas Mitra Indonesia dan Universitas Muhammadiyah Lampung memiliki indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi tempat fotokopi yang sama, yaitu sebesar 4,25. Indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi tempat fotokopi paling rendah yaitu berasal dari Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Panca Bhakti.

7. Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Asal Universitas

Gambar 14 di bawah menunjukkan hasil analisis antara variabel seberapa sering penggunaan jalur pedestrian mengunjungi pedagang kaki lima dengan asal universitas. Indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi pedagang kaki lima paling tinggi berasal dari responden (mahasiswa) yang berasal dari Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Panca Bhakti yaitu sebesar 4,3.



Gambar 14 Perbandingan Intensitas Penggunaan Jalur Pedestrian Mengunjungi Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Asal Universitas Sumber (Analisis Pribadi 2021)

Responden yang berasal dari Universitas Mitra Indonesia dan Universitas Muhammadiyah Lampung memiliki indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi pedagang kaki lima yang sama, yaitu sebesar 3,75. Indeks tingkat intensitas penggunaan jalur pedestrian mengunjungi pedagang kaki lima paling rendah berasal dari responden (mahasiswa) yang berasal dari Universitas Teknokrat Indonesia, sebesar 3,6.

KESIMPULAN

Jalur pedestrian merupakan fasilitas umum yang perlu diperhatikan dalam menunjang sebuah kota. Dengan menyediakan jalur pedestrian yang nyaman dan aman akan meningkatkan motivasi pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian.

Meskipun beberapa aktivitas dilakukan di sekitar jalur pedestrian, namun tingkat kenyamanan para mahasiswa akan jalur pedestrian yang tersedia masih kurang. Mulai dari kurangnya fasilitas pendukung seperti tidak tersedianya tempat sampah dan tempat duduk, banyaknya lubang baik besar maupun kecil di pertengahan jalur pedestrian, dan adanya pedagang kaki lima yang memanfaatkan sebagian badan jalur pedestrian demi keuntungan pribadi.

Moda transportasi yang paling banyak dan paling sering digunakan oleh mahasiswa adalah jenis moda transportasi sepeda motor, hal ini menunjukkan bahwa berjalan kaki belum menjadi moda transportasi pilihan utama bagi para mahasiswa dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari.

Untuk memberikan kenyamanan bagi mahasiswa dalam menggunakan jalur pedestrian maka pembangunan jalur pedestrian seharusnya lebih diperhatikan dengan mempertimbangkan kondisi di lapangan. Tersedianya jalur pedestrian yang layak akan meningkatkan minat berjalan kaki para mahasiswa dalam melakukan kegiatan di sekitar kampus.

Hasil analisis yang telah dilakukan dan dari kesimpulan yang telah didapatkan, maka saran yang dapat diberikan adalah memperbaiki kondisi jalur pedestrian serta menyediakan fasilitas berdasarkan indeks kondisi jalur pedestrian di lapangan. Penelitian ini diharapkan mampu membantu perencana dalam menjadikan Kota Bandar Lampung menjadi kota yang ramah bagi pejalan kaki kedepannya. Mahasiswa diharapkan mulai menjadikan moda transportasi berjalan kaki sebagai moda transportasi utamanya dalam melakukan aktivitas sehari-hari sehingga akan menyebabkan dampak baik seperti berkurangnya kemacetan terutama di Jalan ZAPA yang merupakan jalur yang cukup sibuk pada jam-jam tertentu.

DAFTAR PUSTAKA

Agustin, I. W. (2017). Penerapan Konsep Walkability Di Kawasan Alun-Alun Kota Malang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 5(1), 45. <https://doi.org/10.14710/jpk.5.1.45-57>

Artemisia, B. C., Munawaroh, A. S., & Murwadi, H. (2020). *Jurnal Arsitektur. Analisis Ekspektasi Mahasiswa Terhadap Kota*, 6(2), 20–27. <http://www.archiplan.ugm.ac.id/wp-content/uploads/2014/06/JAP-Vol.6-No.2-2013.pdf>

Cepolina, E. M., Menichini, F., & Gonzalez Rojas, P. (2018). Level of service of pedestrian facilities: Modelling human comfort perception in the evaluation of pedestrian behaviour patterns. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 365–381. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.028>

Fisher-Gewirtzman, D. (2018). Perception of

- density by pedestrians on urban paths: an experiment in virtual reality. *Journal of Urban Design*, 23(5), 674–692. <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1444471>
- Monterde-i-Bort, H., Basbas, S., Johansson, C., Leden, L., & Gårder, P. (2019). Have information technologies forgotten pedestrians? To what extent can it/its improve Pedestrian's mobility and safety. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 879, 3–10. https://doi.org/10.1007/978-3-030-02305-8_1
- Moura, F., Cambra, P., & Gonçalves, A. B. (2017). Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning*, 157, 282–296. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.07.002>
- Murwadi, H., & Dewancker, B. (2017). Study of quassessment model for campus pedestrian ways, case study: Sidewalk of the University of Lampung. *Sustainability (Switzerland)*, 9(12). <https://doi.org/10.3390/su9122285>
- Noviandini, Z. P., Dewi, O. C., Laksitoadi, B., & Widyarta, M. N. (2020). The Effect of Permeable Pavement on Pedestrian Walkway for Human Comfort. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 409(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/409/1/012009>
- Novrial, & Lubis, H. F. (2020). Analysis of Pedestrian Lane Users' Comfort at Padangsidempuan. *International Journal of Architecture and Urbanism*, 4(1), 112–119. <https://doi.org/10.32734/ijau.v4i1.3862>
- Pooley, C. (2020). Walking spaces: Changing pedestrian practices in Britain since c. 1850. *Journal of Transport History*, 1–20. <https://doi.org/10.1177/0022526620940558>
- Rahman, M. M., Tanzila, M., Shawon, A., & Sharmin, S. (2020). *Walkability and Pedestrian Settings in Dhanmondi R / A , Dhaka City: Approach of Sidewalk Condition Index (SCI) and Perception*. 1(2), 1–16.
- Rahman, Nurhidayanti (2014) “Studi Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Kawasan Water Front” (Studi Kasus: Jalan Penghibur Dan Jalan Somba Opu).
- Silitonga, S. (2017). Can We Walk? Visibility of the Pedestrian Ways. *Jurnal Koridor*, 8(2), 223–228. <https://doi.org/10.32734/koridor.v8i2.1350>
- Utterman, R. K. (1984) *Accommodating The Pedestrian way*. Van Nostrand Rainhord Company. New York.
- Weisman, J. (1981) *Modelling Environment Behavior System*. Journal of Man Environment Relation.