

ANALISIS PERSEPSI MAHASISWA TERHADAP JALUR PENDESTRIAN KAMPUS (STUDI KASUS JALUR PENDESTRIAN UNIVERSITAS PANCASILA)

Wita Meutia¹, Prima Jiwa Osly¹, Nuryani Tinumbia¹, Radithya Rio Arvian¹

¹ Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila

Jl. Raya Lenteng Agung N0. 56 – 80, Srengseng Sawah, Jakarta Selatan, Telp. (021) 7864730

Email: wita.meutia@univpancasila.ac.id, primajiwa.osly@univpancasila.ac.id, nuryani@univpancasila.ac.id, rioarvian70@gmail.com

ABSTRAK

Banyak mahasiswa berjalan kaki di koridor yang menghubungkan Fakultas Komunikasi dan Fakultas Psikologi dengan Lapangan Bola Fakultas Hukum kampus Universitas Pancasila untuk menuju beberapa gedung di sepanjang koridor tersebut. Pada segmen jalur pedestrian ini terdapat beberapa halangan seperti pohon dan terkadang di beberapa titik jalur pedestrian sering dijadikan tempat berkumpul sekelompok mahasiswa. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis persepsi mahasiswa terhadap kondisi jalur pedestrian di Universitas Pancasila khususnya jalur pedestrian pada koridor ini. Metode analisis yang digunakan dalam makalah ini adalah statistik deskriptif yang diperoleh dari penyebaran kuesioner. Kuesioner berisikan pertanyaan persepsi yang didasarkan dari indikator Walkability dan karakteristik responden. Berdasarkan hasil survei yang diperoleh adanya persepsi ketidaksetujuan responden terhadap ketersediaan fasilitas penyebrangan dan kemudahan dalam menyebrang, sementara itu terdapat persepsi ketersetujuan responden pada indikator lainnya

Kata Kunci: Persepsi, Mahasiswa, Jalur pedestrian, Kampus.

ABSTRACT

Many students walk on Faculty of Communication and Faculty of Psychology to Lapangan Bola FH Corridor to access some building along the corridor. There are several obstacles such as trees and assembly points of students on walking paths. This study aims to analyse pedestrians' perception toward the walking paths in Universitas Pancasila campus especially the condition of walking paths in this corridor. The analysis method is descriptive statistics; the data were obtained by spreading online questionnaires. A questionnaire consists of some perception questions based on Walkability indicators and respondents' characteristics. The result found there was a disapproval perception of respondents related to the availability of crossing facilities and the ease on crossing, while there was approval perception on the other indicators.

Keywords: Perception, Students, Walking path, Campus

1. PENDAHULUAN

Universitas Pancasila merupakan tempat aktivitas perkuliahan yang aktif. Sebagai kawasan pendidikan, Universitas Pancasila memiliki berbagai fasilitas dalam menunjang jalannya aktivitas akademik. Salah satunya adalah jalur pedestrian yang merupakan salah satu elemen penting dalam melakukan mobilisasi di dalam kampus. Jalur pedestrian di dalam kampus Universitas Pancasila menghubungkan beberapa tempat di dalam kampus, beberapa tempat lain belum difasilitasi. Jalur pedestrian ini juga merupakan elemen penting dalam perancangan

kota/suatu ruang lingkup wilayah karena tidak lagi berorientasi pada keindahan visual semata, akan tetapi juga pada masalah kenyamanan bagi penggunaannya [1]. Pentingnya jalur pedestrian ini juga dibutuhkan di dalam kampus dalam menunjang aktivitas yang ada di dalamnya.

Jalur pedestrian yang terdapat pada kawasan perkuliahan di Universitas Pancasila merupakan fasilitas penting untuk menunjang kegiatan gerak mahasiswa dari lokasi satu ke lokasi lainnya. Rutinitas mahasiswa ketika beristirahat setelah

kuliah memungkinkan mahasiswa melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya di dalam area kampus. Jalur pendestrian yang jelas aman, nyaman dan mendukung interaksi antar civitas akademika diperlukan untuk memperlancar sirkulasi di dalam kampus [2]. Penelitian ini mengambil studi kasus jalur pendestrian Fakultas Komunikasi dan Psikologi sampai dengan Lapangan Bolah Fakultas Hukum. Jalur ini merupakan jalur pedestrian sering kali digunakan oleh banyak mahasiswa Fakultas Komunikasi dan Psikologi untuk menuju tempat

tujuan seperti lapangan bola fakultas umum, tempat istirahat mahasiswa, kantin dan gedung lainnya. Pada segmen jalur pendestrian ini terdapat beberapa halangan seperti pohon dan terkadang di beberapa titik jalur pendestrian sering dijadikan tempat berkumpul sekelompok mahasiswa. Adanya beberapa masalah ini dirasa perlu diteliti berdasarkan persepsi dari mahasiswa yang notabene adalah pengguna jalur pendestrian tersebut.



Gambar 1. Kondisi jalur pendestrian pada segmen yang diteliti

Persepsi adalah suatu gambaran, pengertian serta interpretasi seseorang mengenai suatu objek,

terutama bagaimana orang tersebut menghubungkan informasi ini dengan dirinya dan

lingkungan dimana ia berada [3]. Proses yang melandasi persepsi berawal dari adanya informasi dari lingkungan [4].

Parameter dalam mengukur keseluruhan kondisi berjalan disuatu daerah telah banyak dikembangkan dan ini tercermin dalam *Walkability*. Salah satu kunci tujuan dari *Walkability* adalah melakukan identifikasi mengenai jalur pejalan kaki secara spesifik, serta melakukan perbandingan dengan kota lain, memberikan rekomendasi serta langkah untuk peningkatan kondisi jalur pejalan kaki [6]. ADB (*Asian Development Bank*) mengembangkan parameter yang digunakan dalam mengukur *walkability*, parameter tersebut tersaji dalam

Tabel 1. Beberapa penelitian terdahulu mengenai *walkability* [5] penting untuk dijadikan dalam parameter untuk mengupayakan aktivitas berjalan kaki di lingkungan kampus.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis persepsi mahasiswa terhadap kondisi jalur pedestrian di Universitas Pancasila khususnya jalur pedestrian yang menghubungkan fakultas Komunikasi dan Psikologi menuju Lapangan Bola Kampus Universitas Pancasila.

Tabel 1. Parameter ADB Tentang *Walkability* sebagai Indikator Penelitian [6] yang dimodifikasi

No.	Parameter	Keterangan
1.	Jalur ini memiliki konflik yang minimum antara pejalan kaki dengan kendaraan (Sepeda dan Motor)	Tingkat konflik antara pejalan kaki dan moda lain di jalan, seperti sepeda, sepeda motor dan mobil
2.	Tersedia trotoar/jalur pejalan kaki di hampir sepanjang rute	Kebutuhan, ketersediaan dan kondisi jalur berjalan
3.	Tersedia fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (contoh: Peneduh, Tempat sampah, dll.)	Ketersediaan penunjang fasilitas dalam aktivitas berjalan kaki di sepanjang rute
4.	Tersedia fasilitas pejalan kaki untuk kelompok penyandang disabilitas	Ketersediaan, letak posisi, dan pemeliharaan infrastruktur untuk kebutuhan penyandang disabilitas
5.	Tersedia penyeberangan jalan (zebra cross, jembatan penyeberangan, dsb.)	Ketersediaan fasilitas penyeberangan saat pejalan kaki melakukan aktivitas penyeberangan melewati arus lalu lintas
6.	Pejalan kaki dapat menyebrang jalan dengan aman	Rasa aman para pejalan kaki saat melakukan aktivitas penyeberangan pada persimpangan arus lalu lintas
7.	Pejalan kaki relatif tidak terganggu oleh pedagang atau aktivitas lain di jalur pedestrian	Rasa tidak terganggu dengan adanya/tidak adanya aktivitas lain yang dilakukan di fasilitas pejalan kaki yang tersedia
8.	Pejalan kaki tidak terganggu oleh halangan di trotoar (pohon, taman, rambu,dll)	Adanya penghalang permanen dan sementara di jalur pejalan kaki yang akan mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki sehingga dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki
9.	Relatif cukup aman dari tindak kejahatan untuk berjalan di rute tersebut	Rasa aman yang umum jika melakukan aktivitas berjalan kaki
10.	Lalu lintas kendaraan pada jalur ini tidak padat	Kondisi arus lalu lintas pada sekitar jalur pejalan kaki

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan survei dengan penyebaran kuesioner secara online. Lokasi penelitian ini dilaksanakan di sepanjang jalur pedestrian Universitas Pancasila. Segmen jalur pedestrian yang diteliti ialah diawali dari Fakultas Komunikasi dan Psikologi menuju depan Lembaga Pusat Bimbingan Belajar LIA (LPBBLIA) kemudian melewati jalur pedestrian

depan Pusat Kegiatan Mahasiswa (PKM) dan Fakultas Pariwisata lalu menuju jalur pedestrian lapangan bola Fakultas Hukum. Panjang segmen jalur pedestrian yang diteliti adalah sepanjang 270 meter. Target responden dari penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Psikologi dan Fakultas Ilmu Komunikasi dikarenakan responden ini yang dianggap sering menggunakan jalur pedestrian yang diteliti. Dalam survei diperoleh 96 responden.



Gambar 2. Peta Lokasi Segmen Jalur Pedestrian yang Diteliti

Format kuesioner yang dikembangkan mengacu pada parameter yang dikembangkan oleh ADB. Adapun butir pertanyaan dalam kuesioner adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Pengembangan Kuesioner

No	Pertanyaan
1.	Jenis kelamin
2.	Usia
3.	Kendaraan yang digunakan untuk pergi ke kampus
4.	Jalur ini memiliki konflik yang minimum antara pejalan kaki dengan kendaraan (Sepeda dan Motor)
5.	Tersedia trotoar/jalur pejalan kaki di hampir sepanjang rute
6.	Tersedia fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (contoh: Peneduh, Tempat sampah, dll.)
7.	Tersedia fasilitas pejalan kaki untuk kelompok penyandang cacat
8.	Tersedia penyeberangan jalan (zebra cross, jembatan penyebrangan, dsb.)
9.	Pejalan kaki dapat menyebrang jalan dengan aman
10.	Pejalan kaki relatif tidak terganggu oleh pedangan atau aktivitas lain di jalur pejalan kaki
11.	Pejalan kaki tidak terganggu oleh halangan di trotoar (pohon, taman, rambu,dll)
12.	Relatif cukup aman dari tindak kejahatan untuk berjalan di rute tersebut
13.	Lalu lintas kendaraan pada jalur ini tidak padat

Pertanyaan pertama hingga ketiga merupakan pertanyaan mengenai karakteristik responden dan pertanyaan keempat hingga ketigabelas merupakan parameter ADB. Pertanyaan ini diukur dengan menggunakan skala likert yaitu skala 1 sampai dengan skala 5. Dengan nilai skala sebagai berikut:

- Skala 1: Sangat tidak setuju
- Skala 2: Tidak Setuju
- Skala 3: Cukup Setuju
- Skala 4: Setuju
- Skala 5: Sangat Setuju

Setelah data terkumpul maka akan dikompilasi dan dikelompokkan pada masing-masing komponen dan indikator. Kemudian, dilakukan analisis secara deskriptif tiap variabel untuk mengetahui demografi dan persepsi para responden.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik Responden

Mahasiswa yang dijadikan target responden adalah sebagian besarnya pengguna fasilitas jalur pedestrian yang ada di wilayah kampus Universitas Pancasila. Para mahasiswa pengguna fasilitas pedestrian mempunyai karakteristik yang berbeda-beda. Karakteristik pengguna fasilitas pejalan kaki untuk mengetahui siapa saja dan bagaimana cara para pengguna jalan untuk menuju lokasi tempat pembelajaran didalam kampus. Karakteristik serta cara para pengguna jalan dapat dilihat dari 3 aspek yaitu jenis kelamin, usia, dan kendaraan untuk pergi ke kampus.

Tabel 3. Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Kelamin, Usia dan Kendaraan yang digunakan ke kampus

Karakteristik Responden	Persentase
Jenis Kelamin	Wanita (33%); Pria (67%)
Usia	<20 Tahun (39%); 20 – 30 Tahun (61%)
Kendaraan yang digunakan	Sepeda Motor (58%); Mobil (6%); Commuter Line (26%); Transportasi Umum (2%); Ojek Online (2%); Berjalan Kaki (5%)

3.2 Hasil Persepsi responden

1. Konflik minimum dengan kendaraan lain yang terjadi di jalur pendestrian



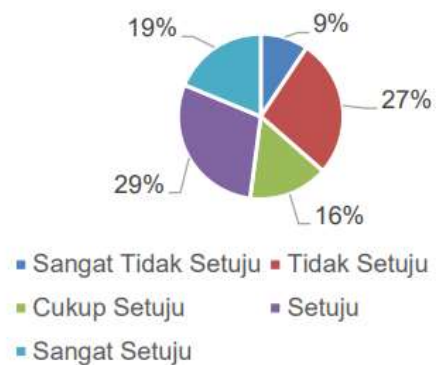
Gambar 3. Persepsi responden terhadap konflik yang terjadi pada jalur yang diteliti.

Pertanyaan ini menangkap persepsi kesetujuan dan ketidaksetujuan mahasiswa terhadap minimnya konflik yang terjadi pada jalur yang mereka lewati dari Fakultas Komunikasi dan Psikologi menuju Lapangan Bola Fakultas Hukum. Berdasarkan survei terlihat hampir sebagian mahasiswa yang beranggapan jalur ini memiliki konflik yang minimum dengan kendaraan lain. Hal ini ditunjukkan dengan tingkat kesetujuan mahasiswa pada indikator sangat setuju sebesar 25% dan setuju sebesar 18%

2. Ketersediaan dan kondisi trotoar/jalur pejalan kaki di hampir sepanjang rute.

Pendeskripsian pada parameter ini ialah ketersediaan trotoar pada jalur pejalan kaki di sepanjang segmen rute yang diteliti. Dilihat dari gambar 4, banyak respon mahasiswa menjawab setuju bahwa disepanjang rute dari Fakultas Komunikasi dan Psikologi sampai dengan Lapangan Bola Fakultas Hukum sudah tersedia trotoar untuk berjalan dengan nyaman. Hal ini ditunjukkan dari persentase yang memilih indikator “setuju” sebesar 29%. Selanjutnya persepsi “tidak setuju” juga memiliki persentase yang besar yaitu 27%. Kemungkinan mahasiswa memilih persepsi “tidak setuju” dikarenakan di sepanjang

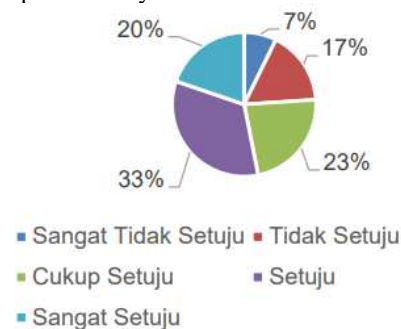
rute memang sudah tersedia trotoar akan tetapi ada di beberapa titik yang membuat kurang nyaman dalam berjalan seperti berlubang ataupun lainnya.



Gambar 4. Persepsi responden terhadap ketersediaan dan kondisi jalur pejalan kaki pada segmen yang diteliti.

3. Ketersediaan fasilitas pendukung untuk pejalan kaki (contoh peneduh, tempat sampah, dll.)

Pada Gambar 5 terlihat banyak mahasiswa yang menjawab setuju bahwa di sepanjang jalur pedestrian dari Fakultas Komunikasi dan Psikologi sampai dengan Lapangan Bola Fakultas Hukum sudah terdapat fasilitas pendukung seperti peneduh dan sebagainya. Hal ini ditunjukkan dari persentase yang memilih indikator “setuju” sebesar 33%. Kemudian diiringi pemilihan persentase “cukup setuju” sebesar 23%. Hanya sedikit mahasiswa yang beranggapan bahwa belum terdapat adanya fasilitas pendukung di sepanjang rute jalur pedestrian ini, dengan persentase yaitu 7%.



Gambar 5. Persepsi responden terhadap ketersediaan fasilitas pendukung untuk pejalan kaki

4. Tersedia fasilitas pejalan kaki untuk kelompok penyandang disabilitas.

Parameter ini mengukur persepsi mahasiswa dalam indikator kesetujuan mereka terhadap ketersediaan fasilitas disabilitas disepanjang rute. Sebagian besar mahasiswa menunjukkan respon ketidaksetujuan untuk parameter ini. Hal ini ditunjukkan dari

persentase yang memilih indikator “sangat tidak setuju” sebesar 32% dan “tidak setuju” sebesar 26%. Kemudian hanya sedikit mahasiswa yang menilai bahwa jalur pedestrian ini sudah menyediakan fasilitas untuk kelompok penyandang disabilitas, yaitu dengan persentase 7%. Hal ini sesuai dengan kondisi lapangan dimana jalur tersebut belum terdapat fasilitas untuk penyandang disabilitas



Gambar 6. Persepsi responden terhadap ketersediaan fasilitas disabilitas pada segmen yang ditinjau.

5. Ketersediaan penyeberangan jalan (zebra cross, jembatan penyeberangan, dsb.).

Gambar 7 memperlihatkan respon ketidaksetujuan mahasiswa mengenai sudah tersedianya penyeberangan jalan pada rute yang diteliti. Hal ini ditunjukkan dari persentase “sangat tidak setuju” sebesar 29% dan “tidak setuju” sebesar 20%. Hal ini sesuai dengan kondisi lapangan yang memperlihatkan bahwa belum ada fasilitas penyeberangan di rute tersebut.



Gambar 7. Persepsi responden terhadap ketersediaan fasilitas penyeberangan

6. Keamanan pejalan kaki ketika menyeberang jalan

Terlihat pada Gambar 8, mahasiswa memilih indikator “tidak setuju” dengan persentase sebesar 25% dan juga persentase 24% dalam memilih

“setuju”. Hal ini menunjukkan jika ada rasa aman yang sudah dimiliki banyak mahasiswa saat hendak menyeberang dan ada beberapa yang belum memiliki rasa aman dalam menyeberang.



Gambar 8. Persepsi responden terhadap keamanan pejalan kaki saat menyeberang

7. Kenyamanan pejalan kaki terhadap adanya pedagang atau aktivitas lain di jalur pedestrian

Parameter ini mengukur tingkat kesetujuan dan ketidaksetujuan mahasiswa terhadap kenyamanan mereka untuk aktivitas yang terjadi di jalur pedestrian yang dilakukan oleh orang lain. Parameter ini merepresentasikan rasa tidak terganggu dengan adanya/tidak adanya aktivitas lain yang dilakukan di fasilitas pejalan kaki yang tersedia. Tanggapan untuk hal ini ditunjukkan dengan nilai persentase “cukup setuju” sebesar 27%. Kemudian juga banyak yang memilih “sangat setuju” dengan nilai persentase sebesar 26%. Hal ini merepresentasikan bahwa kebanyakan mahasiswa merasa tidak terganggu dengan aktivitas lain yang terjadi sepanjang jalur pejalan kaki. Hal ini dapat dimungkinkan karena kebanyakan aktivitas di sepanjang jalur pejalan kaki tersebut dilakukan oleh teman mereka sendiri (Contoh: berkumpul secara berkelompok).



Gambar 9. Persepsi responden terhadap kenyamanan pejalan kaki terhadap adanya pedagang atau aktivitas lain di jalur pedestrian

8. Kenyamanan pejalan kaki terhadap halangan di trotoar (pohon, taman, rambu, dll).

Pada parameter kedelapan ini menangkap persepsi mahasiswa dalam menilai rasa ketidak tergangguannya mereka dalam berjalan terhadap halangan di trotoar seperti pohon, rambu-rambu, dan sebagainya. Dari Gambar 10 terlihat bahwa lebih banyak mahasiswa yang menilai respon “setuju” dengan persentase sebesar 27%, serta terdapat banyak juga yang menilai dengan respon “tidak setuju” dengan persentase sebesar 22%. Hal mengindikasikan banyak mahasiswa yang tidak merasa terganggu dan ada sebagian merasa terganggu dengan adanya halangan di trotoar, padahal ada beberapa pohon disepanjang jalur yang diteliti menghabiskan lebar lajur pejalan kaki.



Gambar 10. Persepsi responden terhadap kenyamanan terhadap halangan di trotoar

9. Perasaan aman dari tindak kejahatan untuk berjalan di rute tersebut.

Gambar 11 menunjukkan bahwa sebagian besar mahasiswa setuju jika jalur pedestrian ini aman. Hal ini ditunjukkan dari persentase indikator “sangat setuju” sebanyak 27% dan “setuju” sebesar 24%. Hal ini wajar karena jalur ini terbilang ramai dan ada beberapa *security* yang berpatroli.



Gambar 11. Persepsi responden terhadap keamanan

10. Ketidakpadatan lalu lintas kendaraan pada jalur.

Dari Gambar 12 terlihat bahwa banyak mahasiswa yang menilai jika lalu lintas kendaraan di sekitar

jalur pedestrian ini tidak padat, hal ditunjukkan dengan nilai persentase “sangat setuju” sebesar 31%. Selanjutnya, nilai persepsi respon “setuju” juga memiliki persentase yang besar yaitu 28%.



Gambar 12. Persepsi responden terhadap ketidakpadatan arus lalu lintas kendaraan

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survei diperoleh terlihat bahwa sebagian besar mahasiswa setuju jika jalur pedestrian yang diteliti memiliki konflik minimum, sudah tersedia jalur pedestrian yang layak, tersedia fasilitas pendukung, aman dari tindak kejahatan, lalu lintas yang tidak padat serta nyaman dilalui walaupun terdapat aktivitas lain dan halangan di sepanjang jalur tersebut.

Namun mereka menunjukkan tingkat ketidaksetujuan ketika diberikan pertanyaan mengenai ketersediaan fasilitas penyebrangan dan keamanan pada saat menyebrang. Jika dikaitkan dengan ketidakpadatan lalu lintas, hal ini bisa mengindikasikan kendaraan yang lewat volumenya sedikit namun memiliki kecepatan yang terbilang tinggi sehingga memberikan efek tidak aman ketika responden akan menyebrang.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan kuesioner secara online sehingga perlu dilakukan pengambilan sample langsung ke lapangan. Selain itu penelitian ini hanya melihat dari sudut pandang pengguna jalur pedestrian, sehingga diperlukan penelitian lanjutan dari sudut pandang ekspertis. Berdasarkan survei yang dilakukan sebaiknya perlu dibuat fasilitas jalur penyebrangan di beberapa titik pada jalur tersebut. Dalam jaringan jalanan pejalan kaki, trotoar dan penyebrangan harus bisa diakses oleh semua orang termasuk penyandang disabilitas. Universitas Pancasila memiliki lokasi yang dekat dengan stasiun dan bisa berpotensi untuk menjadi kawasan transit, sehingga penyediaan fasilitas sepeda dapat menjadi salah satu alternatif dalam menunjang pergerakan baik di dalam maupun luar kampus [7].

5. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*. New York: John Wiley & Sons.
- [2] Ahmad, Siti Nurjanah., Soeparyanto, Try Sugiyarto. 2013. Tinjauan Perilaku Pejalan kaki dan penyeberangan Jalan pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoelo. *Jurnal Stabilita* Vol. 1 No. 3 Oktober 2013 : 275-290
- [3] Porteus JD. 1977. *Environment and Behavioral : Planning and Everyday Urban Life*. Massachusset : Addison-Wesley Publishing Inc. Co.
- [4] Boedoyo P, Kumoro BJ, Supranoto T, Sasmita A, Prianto D, Sielie JT, Kusnadi TH. 1986. *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*. Djambatan. Jakarta. 120hal.
- [5] Tanan, N., S. Wibowo, S., & Tinumbia, N. 2017. Pengukuran Walkability Index Pada Ruas Jalan Di Kawasan Perkotaan. *Jurnal Jalan-Jembatan*, 115-127
- [6] Lether et all. 2011. *Walkability And Pedestrian Facilities In Asian Cities*. Filipina: Assian Development Bank.
- [7] Tjahjani, A.R.I., Samudro, B., Risky, A.R., & Meutia, W. 2019. Karakteristik Perjalanan Penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) pada Kawasan Transit Stasiun Sudirman. *KONTEKS* – 13.