

Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar) Dalam Pergerakan di Ruas Jalan Ryacudu Bandar Lampung

Study Of Road Pedestration Users' Preferences in Movement on the Ryacudu Road Section in Bandar Lampung

Fery Hendi Jaya^{1*}, Diana Nur Afni², Yudi Afirta³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai, Lampung,
Indonesia

*Email: feryhjaya@gmail.com

Abstrak

Kawasan Pembangunan Trotoar untuk jalur pedestrian pada ruas jalan Ryacudu merupakan pusat akses utama menuju pintu Tol Itera Lampung. Konsep pembangunan jalur pedestrian pada kawasan Ruas Jalan Ryacudu memiliki kecenderungan tidak dapat berjalan sesuai dengan perencanaan. Trotoar yang disediakan sesuai peraturan tapi tidak sepenuhnya digunakan untuk jalur pedestrian walau fasilitas ini baru saja dibangun oleh pemerintah. Permasalahan yang muncul diantaranya adalah tidak lagi sesuai dengan tujuan awal dan kemanfaatannya sebagai jalur pedestrian, diantaranya banyaknya parkir liar, alih fungsi lahan, pedagang dadakan (PKL) dan faktor lainnya. Dari latar belakang tersebut maka perlu dilakukan studi preferensi terhadap karakteristik dan tujuan dari pengguna trotoar atau pejalan kaki di ruas jalan ini. Dari hasil penelitian didapat 43% pengguna trotoar berusia 36-45 tahun, Jenis Kelamin Responden didominasi 65% Laki-laki dan sisanya (35%) adalah Perempuan. 48% pendidikan Responden merupakan serjana setingkat atau di atasnya. 44% pekerjaan responden merupakan PNS/TNI/POLRI, 44% Pendapatan/Gaji berkisar pada Rp3.000.000-5.000.000. 33% responden bertujuan rekreasi, nongkrong, dan kuliner. Lama Penggunaan trotoar responden sebesar 30% kurang dari 10 menit, Frekuensi Kunjungan Responden sebesar 41% melakukan perjalanan jarang sekali, dikarenakan volume kendaraan yang tinggi di ruas ini. Sedangkan jika dilihat indikator satu persatu variabel maka yang berpengaruh signifikan hanya indikator sosial, ekonomi dan kesehatan.

Kata kunci: Jalur Pedestrian; Ruas Jalan; Trotoar

Abstract

The sidewalk construction area for the pedestrian route on the Ryacudu road section is the main access center to the Itera Lampung toll gate. The concept of building a pedestrian path in the Ryacudu Road section has a tendency not to proceed according to planning. The sidewalks provided comply with regulations but are not fully used as pedestrian paths even though this facility has just been built by the government. The problems that arise include the fact that it is no longer in accordance with its initial purpose and usefulness as a pedestrian route, including the large number of illegal parking lots, conversion of land, impromptu traders (PKL) and other factors. From this background, it is necessary to study the preferences of the characteristics and objectives of sidewalk users or pedestrians on this road section. From the research results, it was found that 43% of sidewalk users were aged 36-45 years. The gender of respondents was predominantly 65% male and the remainder (35%) were female. 48% of Respondents' education is graduate level or above. 44% of respondents' jobs are civil servants/TNI/POLRI, 44%'s income/salary ranges from IDR 3,000,000-5,000,000. 33% of respondents aimed at recreation, hanging out and culinary. The duration of use of the sidewalk by 30% of respondents is less than 10 minutes. The frequency of visits is 41%. Respondents travel very rarely, due to the high volume of vehicles on this section. Meanwhile, if you look at the indicators one by one, the only variables that have a significant effect are social, economic and health indicators.

Keywords: Pedestrian Path; Roads; Sidewalk

PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi suatu daerah menjadi perhatian utama dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Di dalam dinamika ekonomi sebuah wilayah, sektor perindustrian memegang peran strategis sebagai pendorong utama produktivitas dan pendapatan. Perkembangan sektor ini tidak hanya menciptakan lapangan kerja baru, tetapi juga memberikan kontribusi signifikan terhadap pendapatan daerah melalui pajak dan penerimaan lainnya. Oleh karena itu, untuk memastikan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, upaya perbaikan dan pengembangan fasilitas perindustrian menjadi suatu keharusan.

Salah satu aspek penting yang seringkali menjadi fokus dalam perbaikan infrastruktur perindustrian adalah pengembangan trotoar di sekitar area industri. Trotoar, yang awalnya dirancang sebagai jalur pejalan kaki, kini diakui memiliki peran yang lebih luas dalam dinamika transportasi perkotaan. Fungsi utamanya sebagai jalur aman bagi pejalan kaki di area industri ternyata membawa dampak yang lebih luas pada kinerja jalan di sekitarnya.

Trotoar bukan hanya sekadar tempat bagi pejalan kaki, tetapi juga menjadi elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan secara keseluruhan. Perbaikan trotoar dapat memengaruhi pola pergerakan kendaraan bermotor, memodifikasi tata guna lahan, dan merubah interaksi antara pejalan kaki dengan kendaraan. Dengan pemahaman mendalam terhadap perubahan ini, penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis dampak perbaikan perindustrian, khususnya pada trotoar terhadap kinerja jalan di sekitarnya.

Dengan menggali lebih dalam tentang dampak perubahan infrastruktur

perindustrian pada jalan, penelitian ini akan memfokuskan analisis pada potensi peningkatan efisiensi lalu lintas dan pemanfaatan trotoar oleh masyarakat. Pemahaman terhadap perubahan perilaku pengguna jalan dan pemanfaatan trotoar pasca-perbaikan menjadi kunci untuk merancang kebijakan dan perencanaan perkotaan yang lebih efektif.

Melalui analisis yang komprehensif, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi nyata dalam merinci dampak perbaikan pedestrian dan trotoar pada ruas jalan Ryacudu Kota Bandar Lampung, sehingga dapat menjadi landasan bagi pengambilan keputusan yang terinformasi dalam pengembangan infrastruktur perkotaan di masa depan

Definisi Klasifikasi Jalan

Menurut (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Trotoar

Menurut keputusan (Direktur Jenderal Bina Marga No.76/ KPTS/Db/1999, tanggal 20 Desember 1999) yang dimaksud dengan trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Fungsi utama trotoar adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat

meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki tersebut.

Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Ruang di bawah trotoar dapat digunakan sebagai ruang untuk menempatkan utilitas dan pelengkap jalan lainnya.

Namun menurut (Gunawan, 1988) menjelaskan bahwa trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Pengertian tersebut mengatakan bahwa antara trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebalahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki. Menurut (Danoe, Maret 2006), Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

Dari dua pengertian di atas dapat

disimpulkan bahwa trotoar merupakan jalan yang disediakan dan digunakan untuk berjalan kaki, jalan ini berada di pinggir jalan dan memiliki ketinggian tertentu serta terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Dapat dikatakan bahwa segala sesuatu bangunan yang berada di trotoar tidak diperkenankan karena tidak sesuai dengan fungsi dan tempatnya.

Dimensi Trotoar

Ruang Bebas trotoar

Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ketentuan ruang bebas trotoar, harus juga memenuhi ketentuan- ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

Lebar Trotoar

Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Trotoar yang sudah ada perlu ditinjau kapasitas (lebar), keadaan dan penggunaannya apabila terdapat pejalan kaki yang menggunakan jalur lalu lintas kendaraan. trotoar disarankan untuk direncanakan dengan tingkat pelayanan serendah-rendahnya C. Pada keadaan tertentu yang tidak memungkinkan trotoar dapat direncanakan sampai dengan tingkat pelayanan E.

Tabel 1. Tingkat Pelayanan Trotoar

| Tingkat Pelayanan | Modul (m ² /orang) | Volume (orang/meter/menit) |
|-------------------|-------------------------------|----------------------------|
| | $\geq 3,25$ | ≤ 23 |
| A | 2,30 - 3,25 | 23 - 33 |
| B | 1,40 - 2,30 | 33 - 50 |
| C | 0,90 - 1,40 | 50 - 66 |
| E | 0,45 - 0,90 | 66 - 82 |
| F | $\geq 0,45$ | ≥ 82 |

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan (1990)

Tabel 2. Lebar Minimum Trotoar Menurut Penggunaan Lahan

| Penggunaan Lahan Sekitarnya | Lebar minimum (m) |
|-----------------------------|-------------------|
| Perumahan | 1,5 |
| Perkantoran | 2,0 |
| Industri | 2,0 |
| Sekolah | 2,0 |
| Terminal/Stop Bus | 2,0 |
| Pertokoan/Perbelanjaan | 2,0 |

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan (1990)

Tabel 3. Ketentuan Lebar Trotoar Untuk Jalan Tipe 2

| Klasifikasi Rencana | Standar Minimum | Lebar Minimum (Pengencualian) |
|---------------------|-----------------|-------------------------------|
| KLS 1 | 3,0 | 1,5 |
| TIPE II KLS 2 | 3,0 | 1,5 |
| KLS 3 | 1,5 | 1,0 |

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan (1990)

Lang dalam Tisnaningtyas (2002) mengungkapkan bahwa jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Trotoar merupakan jalur pejalan kaki di luar bangunan dan merupakan bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki dan biasanya terletak di tepi jalan. Hal utama yang perlu dipertimbangkan dalam mengkaji trotoar adalah sirkulasi pejalan kaki tersebut.

Sirkulasi pejalan Kaki

Sirkulasi pejalan kaki berkaitan dengan beberapa hal berikut (Tisnaningtyas, 2002)

Tempat Asal dan Tujuan

Lokasi parkir dapat menjadi tempat asal pejalan kaki menuju tempat tujuan, sehingga peletakkan lokasi parkir akan mempengaruhi aktivitas pejalan kaki tersebut.

Karakteristik Perjalanan

Sebagian besar pejalan kaki melakukan perjalanan dari lokasi parkir atau pemberhentian umum yang tidak jauh sehingga perjalanan relatif dekat. Kriteria yang harus dimiliki oleh suatu trotoar adalah (Tisnaningtyas, 2002):

Kenyamanan

Uterman dalam Tisnaningtyas (2002) menjelaskan bahwa kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh. Weisman dalam Tisnaningtyas (2002) mendefinisikan kenyamanan sebagai suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera disertai dengan fasilitas yang sesuai dengan kegiatan. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dipengaruhi oleh kapasitas trotoar yang meliputi jumlah pejalan kaki per satuan waktu, penghentian, lebar jalur, ruang pejalan kaki, volume, tingkat pelayanan, harapan pemakai, dan jarak berjalan. Menurut Utermann dalam Indraswara (2007), kenyamanan seseorang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Jarak tempuh perjalanan kaki di Indonesia hanya berkisar kurang lebih 400 meter dan kenyamanan bias diperoleh apabila jarak tempuh kurang dari 300 meter.

Visibilitas

Wiesman dalam Tisnaningtyas (2002) mendefinisikan visibilitas sebagai jarak penglihatan dimana objek yang diamati dapat terlihat jelas. Jarak penglihatan tersebut tidak hanya berkaitan dengan jarak

yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja, tetapi juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa tidak adanya halangan untuk mencapai objek yang dituju.

Waktu

Menurut Utermann dalam (Indraswara, 2006), berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu akan mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh.

Ketersediaan Transportasi Publik

Transportasi publik sebagai moda pengantar sebelum dan sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki (Indraswara, 2007). Ketersediaan transportasi publik yang memadai akan mendorong orang berjalan kaki lebih jauh.

Pola Tata Guna Lahan

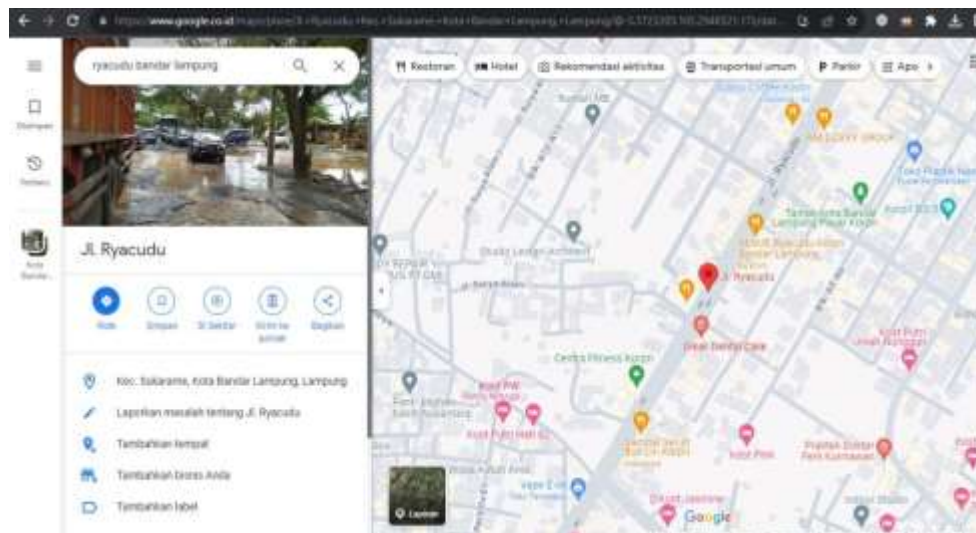
Indraswara (2007) mengungkapkan

bahwa perjalanan di daerah dengan penggunaan lahan mixed use seperti di pusat kota akan lebih cepat dilakukan dengan berjalan kaki dibandingkan dengan kendaraan bermotor. Menurut (Uniatty, 1992), jalur trotoar sebagai bagian ruang arsitektur kota merupakan prasarana penting dalam sistem transportasi kota dan menjadi bagian penting yang tidak terpisahkan dari transportasi kota. Penanganan jalur trotoar tidak sekedar menekankan pada penanganan secara kualitas dan kuantitas fisik saja, melainkan pula penanganan non fisik yang berkaitan dengan manusia sebagai pemakai jalur tersebut.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian dilakukan di Ruas Jalan Ryacudu Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Metode

Metode yang digunakan dalam survei ini adalah metode dengan cara deskriptif analisis. Deskriptif berarti survei yang memusatkan pada masalah-masalah yang ada pada saat sekarang, keadaan perbaikan trotoar, dan infrastruktur pedestrian bagi

pejalan kaki di Ruas Jalan Ryacudu yang diteliti, sedangkan analisis berarti data yang dikumpulkan dan disusun, sesuai teori-teori yang ada.

Tahapan Persiapan

Tahap persiapan merupakan rangkaian

kegiatan sebelum memulai pengumpulan dan pengolahan data. Tahap ini dilakukan dengan penyusunan rencana sehingga diperoleh efisiensi serta efektifitas waktu dan pekerjaan. Tahap ini juga dilakukan pengamatan pendahuluan agar didapat gambaran umum dalam mengidentifikasi dan merumuskan masalah yang ada di lapangan.

Tahap persiapan ini meliputi studi pustaka terhadap materi untuk proses analisis; dan menyiapkan alat survei, yang meliputi : alat tulis, roll meter, penggaris, kamera, formulir survei dll.

Pelaksanaan Survei dan Pengumpulan Data

Pelaksanaan survei dan pengumpulan data di lakukan pada Ruas Jalan Ryacudu Bandar Lampung. Data yang di butuhkan antara lain data primer berupa Data geometrik trotoar, perkerasan jalan dan sarana pendukung lainnya, Pencatatan lokasi dilakukannya perbaikan pedestrian bagi pejalan kaki, Kuisisioner dan google form yang telah disiapkan untuk analisis prefensi pejalan kaki. Serta data sekunder berupa Peta jaringan trotoar, dan ruas jalan ryacudu, jenis trotoar dan fasilitas pedestrian (pejalan kaki) lainnya.

Jumlah Responden

Data-data hasil pembahasan survei kuisisioner di lapangan yang dilakukan secara acak, baik kepada pengunjung wisata dan responden terkait sebesar 100 responden (menggunakan rumus populasi *Slovin*).

Dapat dilihat dibawah ini berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

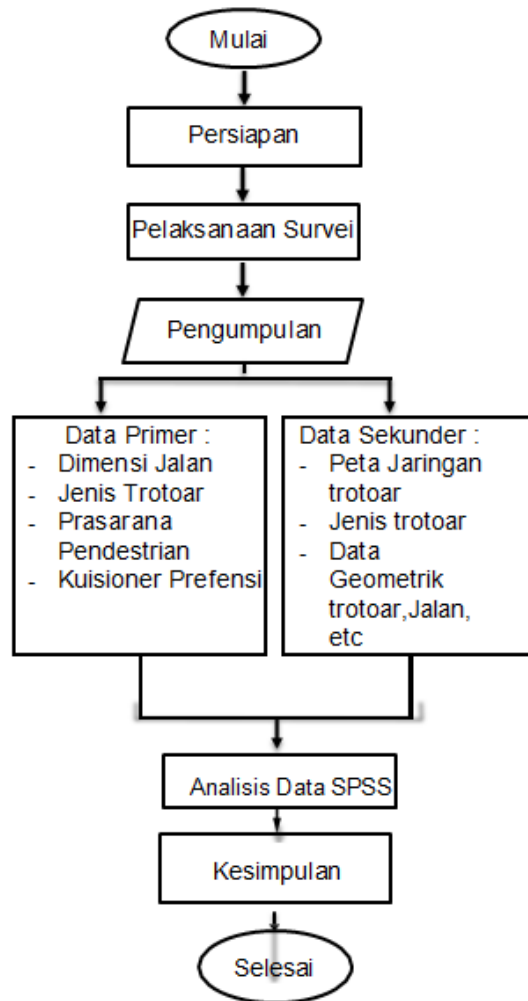
$$n = \frac{707966}{1 + 707966 \cdot (0,1)^2}$$

$$n = 99,99 \approx 100 \text{ responden}$$

Metode Penilaian Data

Penggalian teori mengenai transportasi dan pedestrian (pejalan kaki) terlebih dahulu dilakukan untuk mendapatkan variabel. Selanjutnya variabel-variabel tersebut menjadi hal yang diamati, dengan melihat langsung kondisinya di lapangan. Data yang didapat dari hasil observasi diberikan penilaian atau skor sehingga dapat diolah dalam bentuk angka dan dianalisis melalui prosedur statistik untuk mendapatkan hasil penelitian.

Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan purposive sampling, yaitu teknik pengambilan sampel hanya pada individu yang didasarkan pada pertimbangan dan karakteristik tertentu (Suharsaputra, 2012:118). Sampel penelitian ini ialah masyarakat pengguna/pejalan kaki yang pernah melakukan pergerakan atau menikmati fasilitas trotoar (pedestrian) di Ruas Jalan Ryacudu Kota Bandar Lampung. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner. Kuesioner yang digunakan merujuk pada alternatif jawaban skala Likert sehingga responden mudah memahami dan mudah menjawab pertanyaan.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilakukan selama \pm 1 minggu yang dimulai pada tanggal 4 – 9 Maret 2024 dengan cara penyebaran link kuisisioner kepada responden yang tersebar di

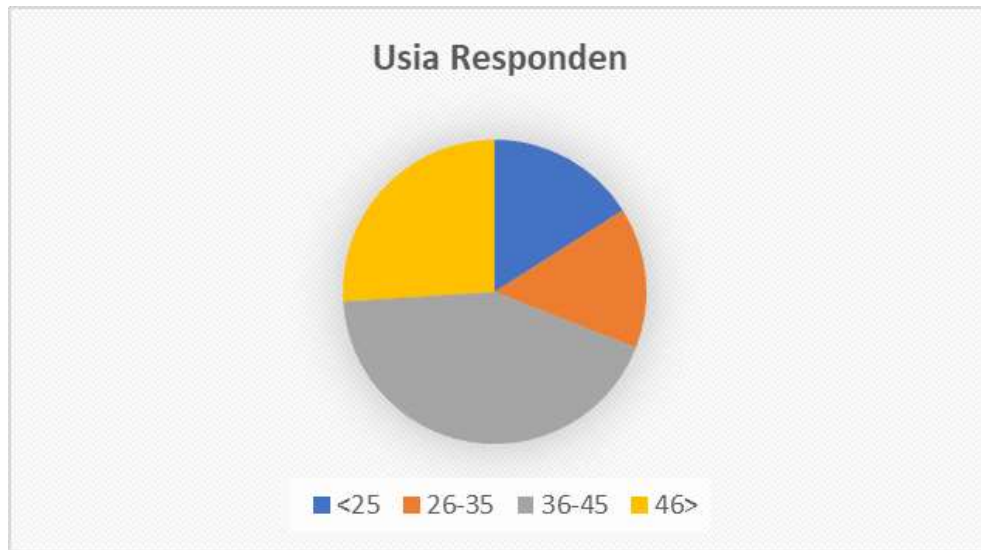
trotoar jalan Ryacudu Lampung.

Data Analisis Karakteristik Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar)

Berdasarkan Usia Responden

Tabel 4. Usia Responden Pengguna Trotoar

| Usia | Jumlah |
|-------|--------|
| <25 | 16 |
| 26-35 | 15 |
| 36-45 | 43 |
| 46> | 26 |



Gambar 3. Grafik Usia Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

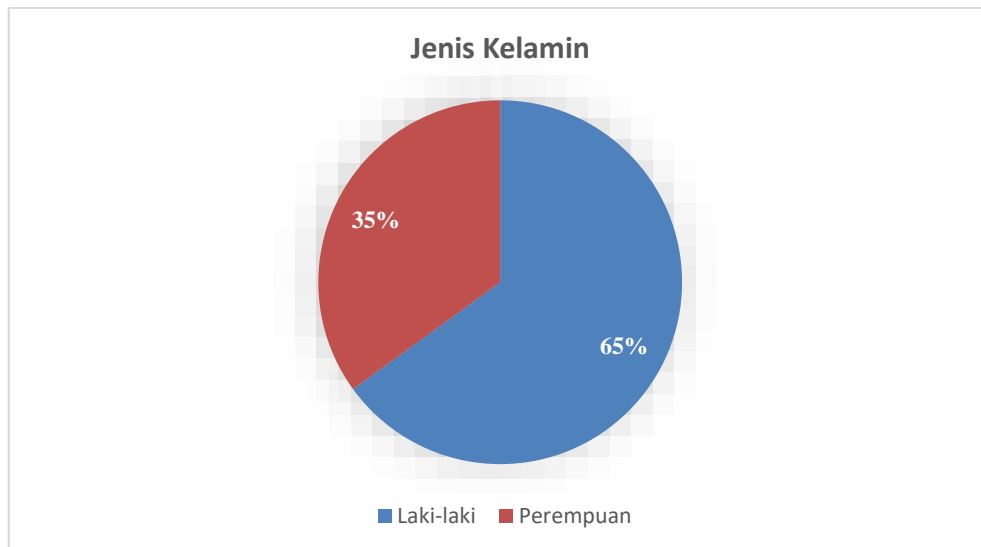
Pada tabel 4 dan gambar 3 di atas yaitu grafik usia responden pengguna jalan (trotoar), sebanyak 16 responden berusia kurang dari 25 tahun, 15 responden berusia antara 26 hingga 35 tahun, 26 responden

berusia lebih dari 45 tahun, dan yang paling banyak berada pada usia 36 hingga 45 dengan jumlah 54 responden.

Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 5. Jenis kelamin Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

| Jenis Kelamin | Jumlah |
|---------------|--------|
| Laki-laki | 65 |
| Perempuan | 35 |



Gambar 4. Grafik Jenis kelamin Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

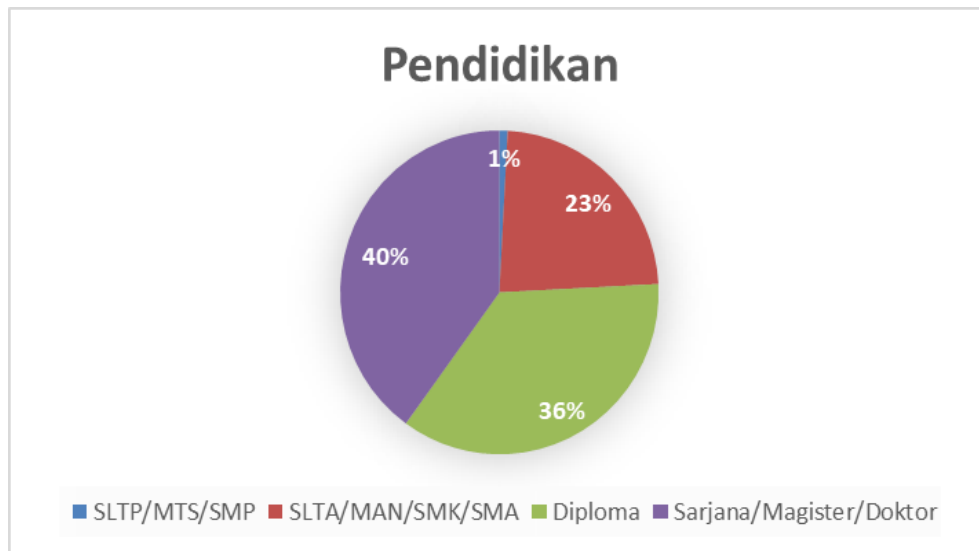
Pada tabel 5 dan gambar 4 di atas yaitu grafik jenis kelamin responden pengguna jalan (trotoar), sebanyak 35 responden adalah wanita dan 65 responden adalah laki-

laki.

Berdasarkan Pendidikan

Tabel 6. Pendidikan Responden Pengguna Trotoar

| Pendidikan | Jumlah |
|-------------------------|--------|
| SLTP/MTS/SMP | 1 |
| SLTA/MAN/SMK/SMA | 28 |
| Diploma | 43 |
| Sarjana/Magister/Doktor | 48 |



Gambar 5. Grafik Pendidikan Responden Pengguna Trotoar

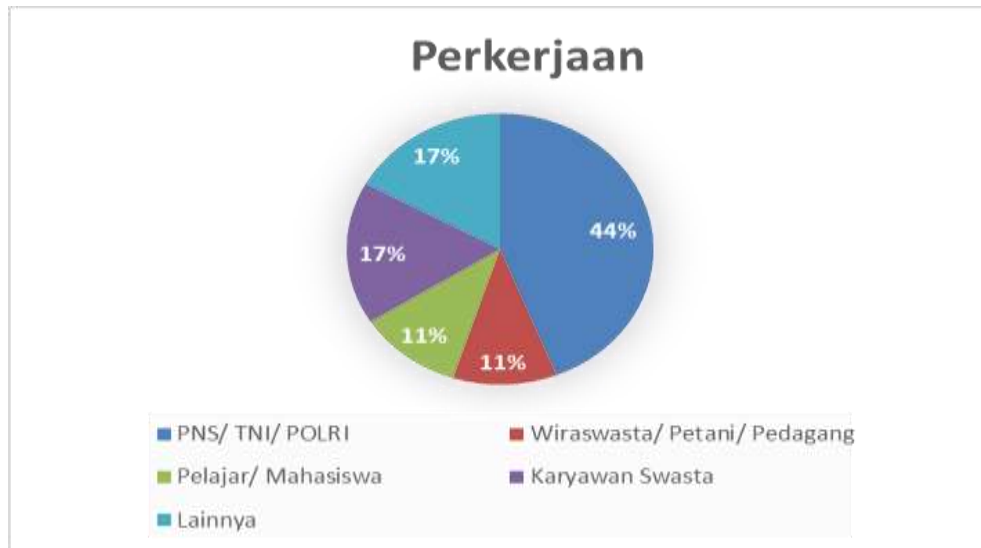
Pada Tabel 6 dan Gambar 5 merupakan tabel dan grafik tentang pendidikan responden pengguna pendestrian jalan (trotoar) dimana terdapat 1 responden yang berpendidikan SLTP/MTs/SMP, 28 responden berpendidikan SLTA/MAN

/SMK/SMA, 43 responden berpendidikan Diploma dan yang paling banyak berpendidikan Sarjana/Magister/Doktor berjumlah 48 responden.

Berdasarkan Pekerjaan

Tabel 7. Pekerjaan Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

| Perkerjaan | Jumlah |
|------------------------------|--------|
| PNS/ TNI/ POLRI | 44 |
| Wiraswasta/ Petani/ Pedagang | 11 |
| Pelajar/ Mahasiswa | 11 |
| Karyawan Swasta | 17 |
| Lain-lain | 17 |



Gambar 6. Grafik Pekerjaan Responden Pengguna Trotoar

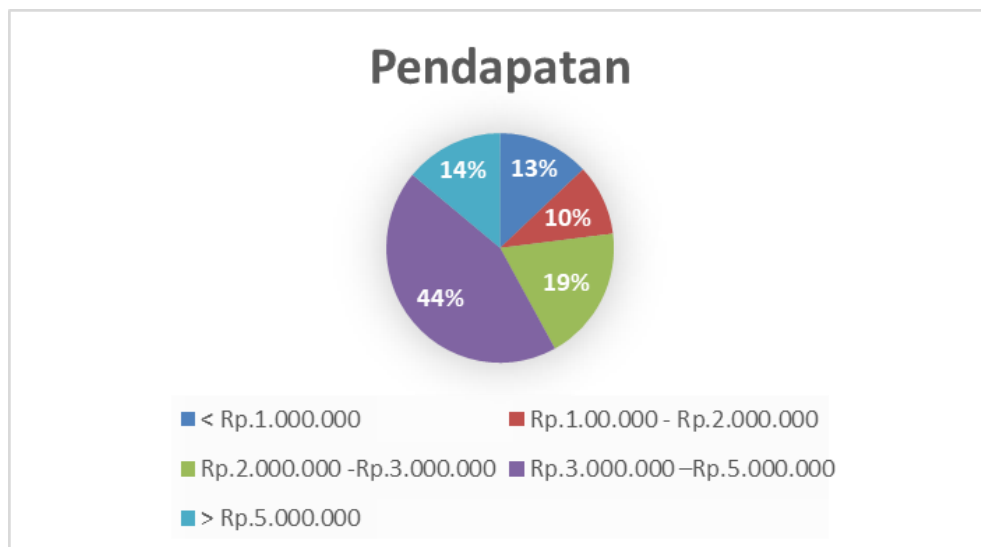
Analisis statistik yang didapat pada Tabel 7 dan Gambar 6 di atas, dapat disimpulkan bahwa 11 responden berprofesi sebagai wiraswasta/petani/pedagang, 11 responden pelajar/mahasiswa, 17 responden

karyawan swasta, 17 responden lain-lain dan 44 responden adalah PNS/TNI/POLRI.

Berdasarkan Pendapatan Perbulan

Tabel 8. Pendapatan Responden Pengguna Trotoar

| Pendapatan | Jumlah |
|-----------------------------|--------|
| < Rp.1.000.000 | 13 |
| Rp.1.00.000 - Rp.2.000.000 | 10 |
| Rp.2.000.000 - Rp.3.000.000 | 19 |
| Rp.3.000.000 - Rp.5.000.000 | 44 |
| > Rp.5.000.000 | 14 |



Gambar 7. Grafik Pekerjaan Responden Pengguna Trotoar

Data hasil pengolahan yang didapat pada tabel 8 dan gambar 7 di atas,

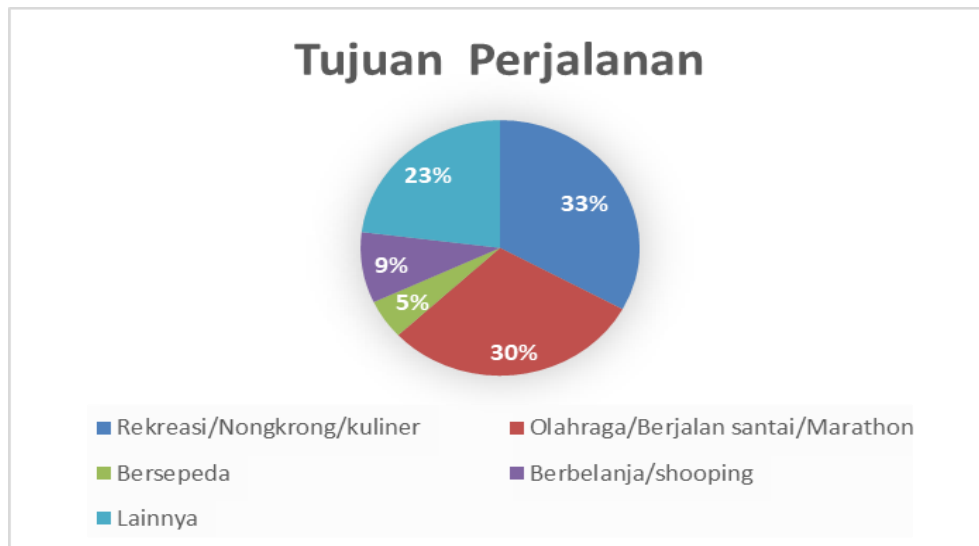
didapatkan 13 responden memiliki pendapatan di bawah Rp.1.000.000, 19 responden (Rp.2.000.000-Rp.3.000.000), 14 responden (di atas Rp.5.000.000), 44 responden (Rp. 3.000.000 – Rp. 5.000.000), dan 10 responden (Rp. 1.000.000 – Rp.

2.000.000) artinya secara sosial, kemampuan pendapatan rata-rata ekonomi menengah.

Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tabel 9. Tujuan Perjalanan Responden Pengguna Trotoar

| Tujuan Perjalanan | Jumlah |
|-----------------------------------|--------|
| Rekreasi/Nongkrong/kuliner | 33 |
| Olahraga/Berjalan santai/Marathon | 30 |
| Bersepeda | 5 |
| Berbelanja/shopping | 9 |
| Lainnya | 23 |



Gambar 8. Grafik Tujuan Perjalanan Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

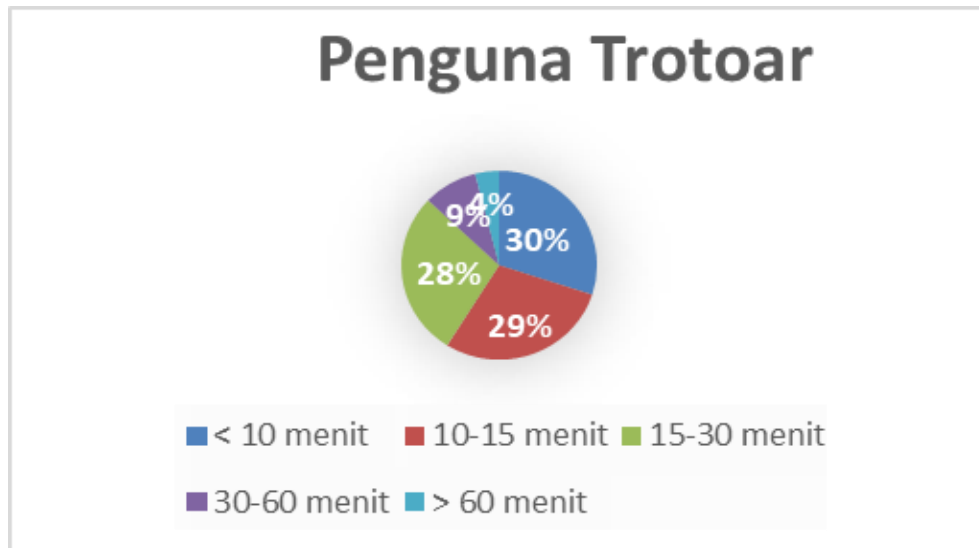
Dari data tabel 9 dan gambar 8 di atas, menunjukkan tujuan perjalanan responden pengguna pendestrian jalan (trotoar) yakni 30 responden (Olahraga/Berjalan santai/Marathon), 5 responden (bersepeda), 23 responden (lainnya), 33 responden

(Rekreasi/ Nongkrong/kuliner) dan sisanya 9 responden (Berbelanja) artinya secara garis besar tujuan perjalanan lebih banyak untuk rekreasi/nongkrong/ kuliner.

Berdasarkan Lama Penggunaan Trotoar

Tabel 10. Lama Penggunaan Trotoar

| Lama Penguna Trotoar | Jumlah |
|----------------------|--------|
| < 10 menit | 30 |
| 10-15 menit | 29 |
| 15-30 menit | 28 |
| 30-60 menit | 9 |
| > 60 menit | 4 |



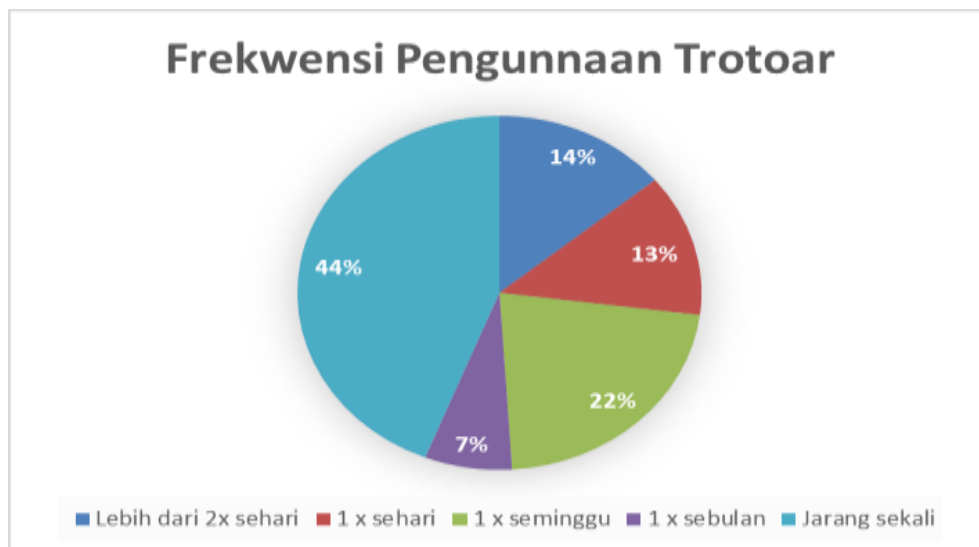
Gambar 9. Grafik Tujuan Perjalanan Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

Dari tabel 10 dan gambar 9 di atas menunjukkan lamanya waktu penggunaan pendestrian jalan (trotoar) yakni 29 responden berkisar 10 – 15 menit, 30 responden kurang dari 10 menit, 28 responden (15 – 30 menit), 9 responden (30 – 60) menit dan 4 responden berkisar lebih dari 60 menit.

Berdasarkan Lama Penggunaan Trotoar

Tabel 11. Frekuensi Kunjungan Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

| Frekuensi | Jumlah |
|---------------|--------|
| Lebih dari 2x | 14 |
| 2x sehari | 13 |
| 1x sehari | 22 |
| 1x seminggu | 7 |
| Jarang sekali | 44 |



Gambar 10. Grafik Frekuensi Kunjungan Responden Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)

Rata-rata frekuensi kunjungan pengguna pendestrian jalan (trotoar) di jalan

Ryacudu Bandar Lampung adalah jarang sekali.

Hasil Regresi

Pengujian model menggunakan

metode regresi model yang merupakan teknik analisis hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen untuk mendapatkan model persamaan regresi dengan variabel dependen berjenis.

Tabel 12. Hasil Estimasi

| Variabel | Persamaan regresi | | | | |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|--------|---------|----------------|--------|
| | $Y'' = b_0 + b_1 X1 + b_2 X2 + b_3 X3 + b_4 X4 + b_5 X5 + b_6 X6 + e$ | | | | |
| | Coefficient | t-stat | p-value | R ² | F-stat |
| Constant | .769 | .014 | .790 | 0.889 | 0.001 |
| X1 | .423 | 3.438 | .000 | | |
| X2 | .147 | 2.333 | .186 | | |
| X3 | .265 | 3.728 | .007 | | |
| X4 | .148 | 2.218 | .002 | | |
| X5 | .237 | .616 | .439 | | |
| X6 | .321 | 1.068 | .228 | | |

Uji-F

Hasil pengujian berdasarkan hasil estimasinya terlihat nilai probability sebesar 0.001 dengan tingkat kesalahan yang digunakan sebesar 0.05. Dari hasil estimasi yang diperoleh menunjukkan bahwa nilai probability yang dihasilkan sebesar $0.001 < 0.05$ maka keputusannya, H0 ditolak dan Ha diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa X1 (Sosial, Ekonomi dan Kesehatan), X2 (Keamanan dan Kenyamanan dalam pergerakan), X3 (Fasilitas dan Sarana Pendukung Pejalan Kaki), X4 (Prespektif Layanan,Keindahan dan Kebersihan), X5 (Prespektif Keselamatan Berlalu lintas), X6 (Prespektif Berkelanjutan Pendestrian & Trotoar) terhadap Y (Preferensi Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar)).

Uji-t

Pengujian t-statistik untuk Sosial, Ekonomi dan Kesehatan (X1)

Berdasarkan hasil estimasi Sosial, Ekonomi dan Kesehatan (X1), mempunyai nilai $probability > alpha$ yaitu $0.000 < 0.05$. Keputusannya H0 ditolak dan Ha diterima yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara Sosial, Ekonomi dan Kesehatan (X1), dengan Preferensi Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Pengujian t-statistik untuk variabel Keamanan dan Kenyamanan dalam pergerakan (X2)

Berdasarkan hasil estimasi terlihat bahwa nilai $probability < alpha$ yaitu $0.186 > 0.05$. Keputusannya H0 diterima dan Ha ditolak yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Keamanan dan Kenyamanan dalam pergerakan (X2) dengan Preferensi Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Pengujian t-statistik untuk variabel Fasilitas dan Sarana Pendukung Pejalan Kaki (X3)

Berdasarkan hasil estimasi terlihat nilai $probability > alpha$ yaitu $0.007 > 0.05$. Keputusannya H0 ditolak dan Ha diterima, yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Fasilitas dan Sarana Pendukung Pejalan Kaki (X3) dengan Preferensi Pengguna Pendestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Pengujian t-statistik untuk variabel Prespektif Layanan, Keindahan dan Kebersihan (X4)

Berdasarkan hasil estimasi terlihat nilai $probability > alpha$ yaitu $0.002 < 0.05$. Keputusannya H0 ditolak dan Ha diterima,

yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara Prespektif Layanan, Keindahan dan Kebersihan (X4) dengan Preferensi Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Pengujian t-statistik untuk variabel Prespektif Keselamatan Berlalu lintas (X5)

Berdasarkan hasil estimasi terlihat nilai $probability > \alpha$ yaitu $0.439 > 0.05$. Keputusannya H_0 diterima dan H_a ditolak, yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Prespektif Keselamatan Berlalu lintas (X5) dengan Preferensi Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Pengujian t-statistik untuk variabel Prespektif Berkelanjutan Pedestrian & Trotoar (X6)

Berdasarkan hasil estimasi terlihat nilai $probability < \alpha$ yaitu $0.228 > 0.05$. Keputusannya H_0 diterima dan H_a ditolak, yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Prespektif Berkelanjutan Pedestrian & Trotoar (X6) dengan Preferensi Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar) (Y).

Uji koefisien determinasi (Uji R^2)

Hasil olah data menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi yang diperoleh dari hasil estimasi adalah sebesar 0.789. Hal ini berarti bahwa variabel X1 (Sosial, Ekonomi dan Kesehatan), X2 (Keamanan dan Kenyamanan dalam pergerakan), X3 (Fasilitas dan Sarana Pendukung Pejalan Kaki), X4 (Prespektif Layanan, Keindahan dan Kebersihan), X5 (Prespektif Keselamatan Berlalu lintas), X6 (Prespektif Berkelanjutan Pedestrian & Trotoar) mampu memberikan kontribusi dalam mempengaruhi terhadap Y (Preferensi Pengguna Pedestrian Jalan (Trotoar)) sebesar 79% sedangkan sisanya sebesar 21% persen dipengaruhi oleh variabel lain diluar model penelitian ini.

KESIMPULAN

Dari analisis yang dilakukan, didapat kesimpulan bahwa pengguna trotoar memiliki karakteristik antara lain 1) Usia: 43% (36-45 tahun), 15% (26-35 tahun), 26% (lebih dari 46 tahun), dan 16% (kurang dari 25 tahun); 2) Jenis Kelamin: 65% laki-laki, 35% perempuan; 3) Pendidikan: 48% sarjana atau lebih tinggi, 43% diploma, 28% SLTA, 1% SLTP; 4) Pekerjaan: 11% pelajar/mahasiswa, 44% PNS/TNI/POLRI, 17% lainnya, 17% karyawan swasta, 11% wiraswasta; 5) Pendapatan: 13% (di bawah Rp1.000.000), 19% (Rp1.000.000-2.000.000), 44% (Rp3.000.000-5.000.000), 14% (lebih dari Rp5.000.000), 10% (Rp2.000.000-3.000.000); 6) Tujuan Perjalanan: 33% rekreasi/nongkrong/kuliner, 30% olahraga, 23% lainnya, 9% berbelanja, 5% bersepeda; 7) Lama Penggunaan: 30% kurang dari 10 menit, 29% 10-15 menit, 28% 15-30 menit, 9% 30-60 menit, 4% lebih dari 60 menit; dan 8) Frekuensi Kunjungan: 41% jarang sekali, 13% 1x seminggu, 4% 1x sehari, 2% 2x sehari, 29% lebih dari 2x sehari.

Selain itu, Berdasarkan analisis data perhitungan regresi juga didapatkan secara keseluruhan indikator pengguna pergerakan pedestrian dan trotoar baik secara mobilitas dan berlalu lintas secara berkelanjutan berpengaruh secara signifikan dimana dapat dilihat dari uji F dimana nilainya kecil dari pada alfa. Sedang jika dilihat indikator satu persatu maka yang berpengaruh signifikan hanya indikator Sosial, Ekonomi dan Kesehatan, Fasilitas dan Sarana Pendukung Pejalan Kaki dan Prespektif Layanan yang mempengaruhi mobilitas dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Agusman, Ofin, W., Daru, L., & Wally, S. (2021). Studi Kenyamanan

- Pejalan Kaki Di Trotoar. *Jurnal Teknik Sipil : Rancang Bangun*, 20-25.
- [2] Arikunto. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta: Jakarta.
- [3] Bertarina, Mahendra, O., Lestari, F., & Safitr, D. (2022). Analisis Pengaruh Hambatan Samping (Studi Kasus: Jalan Raya Zainal Abidin Pagar Alam di Bawah Flyover Kedaton Kota Bandar Lampung). *Jurnal Teknik Sipil Institut Teknologi Padang*, 30-36.
- [4] Danoe, I. (Maret 2006). Pengaruh Elemen- Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, Volume 5 Nomor 1.
- [5] Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999. (tanggal 20 Desember 1999).
- [6] Gujarati, D. N. (2007). *Dasar-Dasar Ekonometrika*. Kabupaten Bulungan: Erlangga.
- [7] Gunawan, W. M. (1988). *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan*. Direktorat Jendral Bina Marga-Departemen Pekerjaan Umum.
- [8] Indraswara, M. (2006). *Kajian Perilaku Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan*. *Enclosure Jurnal*, Vol 5 No.2.
- [9] Khosasi, A. M., Kusumaningtyas, D. M., Halsted, T., & Sasongko, G. (2018). *Studi Kasus Dampak Pembangunan Trotoar terhadap Pedagang Kaki Lima*. *Jurnal Studi Pembangunan Interdisiplin*, 150-162.
- [10] Pattipawaej, O. C., Tallar, R. Y., Pranata, Y. A., Wiyono, D. R., Kristianto, A., & Sutandi, M. C. (2023). *Program Kemitraan Masyarakat untuk Meningkatkan Ketercapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Melalui Perbaikan Trotoar di Universitas Kristen Maranatha*. *Journal of Community Service*, 304-315.
- [11] Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. (2006). Jakarta.
- [12] Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [13] Sugiyono. (2013). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [14] Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitati dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [15] *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*, Ditjen Bina Marga, UU 22 tahun 2009. (n.d.).
- [16] Tisnaningtyas, E. Y. (2002). *Fungsi Jalur Pedestrian Di Kawasan Simpang Lima Semarang Pada Malam Hari Ditinjau Dari Aspek Kenyamanan Dan Visibilitas Penggunaanya*. Doctoral dissertation, Program Pendidikan Pasca sarjana Universitas Diponegoro.
- [17] Trisna Wahyuni Yunus, S. M. (2021). *Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Pembangunan Saluran dan Trotoar Pada Kawasan Jalan Nusantara dan Jalan Sulawesi*. *Journal Flyover (JFO)*, 33-40.
- [18] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (n.d.).
- [19] Uniatty, Q. (1992). *Model jalur Pedestrian : Kajian Perseptual Terhadap Fenomena danm Karakteristik Jalur Pedestrian Sebagai Bagian Dari Ruang Arsitektur Kota*. In Thesis. Bandung: ITB.