

Laporan Penelitian Semester Ganjil Tahun 2018/2019

**Studi Tingkat Kepentingan Mahasiswa
Pada Jalur Pedestrian Kampus**



Oleh:

Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.

NIDN 0223107901

Fakultas Teknik

Universitas Bandar Lampung

2019



**UNIVERSITAS BANDAR LAMPUNG
FAKULTAS TEKNIK**

Jl. Z.A. Pagar Alam No. 26 Labuhan Ratu Bandar Lampung Phone 0721-701979

SURAT TUGAS
No. 39 /ST/FT-UBL/X/2018

Dekan Fakultas Teknik Universitas Bandar Lampung dengan ini menugaskan kepada:

Nama : Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.
NIDN : 0223107901
Fakultas : Teknik
Program Studi : Arsitektur
Jabatan : Dosen Fakultas Teknik Universitas Bandar Lampung

Untuk melaksanakan kegiatan di bidang penelitian yaitu:

'Studi Tingkat Kepentingan Mahasiswa Pada Jalur Pedestrian Kampus'.

Demikian surat tugas ini dibuat untuk dapat dilaksanakan dengan sebagaimana semestinya dan setelah dilaksanakan kegiatan tersebut agar melaporkan kepada dekan.

Bandar Lampung, 08 Oktober 2018

Dekan,

FAKULTAS TEKNIK
UBL
SOLUTION FOR PRESENT AND FUTURE
Ir. Junardi, M.T.

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul Penelitian : Studi Tingkat Kepentingan Mahasiswa Pada Jalur Pedestrian Kampus
2. Peneliti :
Nama : Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.
Jenis Kelamin : Laki-laki
NIDN : 0223107901
Pangkat/Golongan : Penata Muda Tingkat I/IIIB
Jabatan : Asisten Ahli
Fakultas/Prodi : Teknik/Arsitektur
Perguruan Tinggi : Universitas Bandar Lampung
Pusat Penelitian : LPPM Universitas Bandar Lampung
Alamat : Jl. Z.A. Pagar Alam No. 26 Labuhanratu Bandarlampung
3. Waktu Pelaksanaan : Empat (4) Bulan

Dekan Fakultas Teknik,

Bandarlampung, 8 Februari 2019
Peneliti,



Ir. Junardi, M.T.



Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.

Menyetujui,

Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM)



Drs. Soewito, S.E., M.M.

Drs. Soewito, S.E., M.M.

LEMBAR PERNYATAAN PENGESAHAN HASIL VALIDASI KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini, Pimpinan Perguruan Tinggi Universitas Bandar Lampung menyatakan dengan sebenarnya bahwa karya ilmiah sebanyak satu judul yang diajukan sebagai bahan Laporan Beban Kerja Dosen atas nama:

Nama	: Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.
Jenis Kelamin	: Laki-laki
NIDN	: 0223107901
Pangkat/Golongan	: Penata Muda Tingkat I/IIIB
Jabatan, TMT	: Asisten Ahli/1 November 2014
Bidang Ilmu/Mata Kuliah	: Arsitektur/Arsitektur
Fakultas/Prodi	: Teknik/Arsitektur
Unit Kerja	: Universitas Bandar Lampung, Fakultas Teknik, Program Studi Arsitektur

Telah diperiksa dan divalidasi dengan baik, dan kami turut bertanggung jawab bahwa karya ilmiah tersebut telah memenuhi syarat kaidah ilmiah, norma akademik, dan norma hukum, sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional No. 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana semestinya.

Bandarlampung, 8 Februari 2019
Validasi:

An. Rektor Universitas Bandar Lampung
Wakil Rektor I Bidang Akademik,



Dr. Ir. Hery Riyanto, M.T.

SURAT KETERANGAN
Nomor: 076 /S.Ket/LPPM/II/2019

Kepala Lembaga Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat (LPPM) Universitas Bandar Lampung dengan ini menyatakan bahwa:

Nama : Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.
Jenis Kelamin : Laki-laki
NIDN : 0223107901
Pangkat/Golongan : Penata Muda Tingkat I/IIIB
Jabatan, TMT : Asisten Ahli/1 November 2014
Bidang Ilmu/Mata Kuliah : Arsitektur/Arsitektur
Fakultas/Prodi : Teknik/Arsitektur
Unit Kerja : Universitas Bandar Lampung, Fakultas Teknik, Program Studi Arsitektur

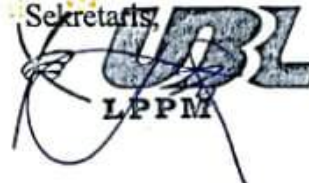
Telah melaksanakan Penelitian dengan judul: '**Studi Tingkat Kepentingan Mahasiswa Pada Jalur Pedestrian Kampus**'.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

Bandarlampung, 8 Februari 2019

A.n. Kepala LPPM UBL

Sekretaris



Drs. Soewito, S.E., M.M.

Tembusan:

1. Rektor UBL (sebagai laporan)
2. Yang bersangkutan
3. Arsip

ABSTRAK

Ativitas mahasiswa di lingkungan kampus cenderung beragam. Keragaman aktivitas tersebut membuat mereka sering berpindah dari satu bangunan ke bangunan lainnya. Akomodasi perpindahan mahasiswa menggunakan jalur pedestrian yang tersedia di lingkungan kampus. mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka. Penelitian mengetahui tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka serta untuk mengetahui perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka. Pengumpulan data kuantitatif dilakukan melalui kuesioner tertutup secara online. Responden merupakan mahasiswa yang tersebar pada tiga universitas terpilih. Pengumpulan data dilakukan berdasarkan sebaran fakultas pada setiap universitas. Penelitian ini menemukan bahwa profil yang memiliki perbedaan tingkat kepentingan adalah gender dan batch. Perbedaan profil Gender terhadap variabel adequacy of light at night sedangkan perbedaan profil batch terhadap variabel safe from traffic accident. Mahasiswa Polinela merupakan mahasiswa yang memiliki persepsi paling tinggi terhadap tingkat kepentingan pada kedua faktor. Artinya, perhatian pada variabel ini merupakan hal serius khususnya pada kampus Polinela. Temuan lainnya adalah aktivitas mahasiswa yang memiliki perbedaan tingkat kepentingan adalah duration of daily activity on campus, return frequency, dan walking frequency.

Kata kunci: Studi, tingkat kepentingan, mahasiswa, jalur pedestrian

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah atas terselesainya penelitian yang berjudul '**Studi Tingkat Kepentingan Mahasiswa Pada Jalur Pedestrian Kampus**'. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hal-hal apa saja yang dianggap penting oleh mahasiswa serta bagaimana perbedaan tingkat kepentingan berdasarkan latar belakang mereka. Kami banyak memperoleh bantuan, pengarahan, dan dorongan dari berbagai pihak khususnya kepada:

1. Bapak Ir. Juniardi, M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik
2. Bapak Dr. Hendri Dunan, S.E., M.M., selaku Kepala LPPM UBL yang telah memberikan motivasi hingga terlaksananya penelitian ini.
3. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu atas bantuannya dalam pelaksanaan penelitian ini.

Kritik dan saran membangun sangat diharapkan agar penelitian-penelitian berikutnya dapat terlaksana dengan baik.

Bandarlampung, 8 Februari 2019

Peneliti,

Dr.Eng. Haris Murwadi, S.T., M.T.

DAFTAR ISI

SURAT TUGAS DEKAN	II
HALAMAN PENGESAHAN	III
LEMBAR PERNYATAAN PENGESAHAN HASIL VALIDASI KARYA ILMIAH	IV
SURAT KETERANGAN LPPM UBL	V
ABSTRAK	VI
KATA PENGANTAR	VII
DAFTAR ISI	VIII
DAFTAR GAMBAR	IX
DAFTAR TABEL	X
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 PERTANYAAN PENELITIAN	3
1.3 TUJUAN PENELITIAN	3
1.4 KONTRIBUSI PENELITIAN	3
BAB II KAJIAN LITERATUR	4
2.1 JALUR PEDESTRIAN.....	4
2.2 PENELITIAN-PENELITIAN PADA JALUR PEDESTRIAN	5
2.3 METODE EVALUASI PADA JALUR PEDESTRIAN	6
BAB III METODE PENELITIAN	8
3.1 METODE PENGUMPULAN DATA	8
3.2 METODE ANALISIS DATA	8
BAB IV PEMBAHASAN	9
4.1 ANALISIS TINGKAT KEPENTINGAN MAHASISWA	9
4.2 FAKTOR DOMINAN YANG DINILAI PENTING OLEH MAHASISWA	9
4.3 PERBEDAAN TINGKAT KEPENTINGAN DOMINAN BERDASARKAN PROFILE MAHASISWA.....	18
<i>Jenis Kelamin</i>	18
<i>Tahun Angkatan Mahasiswa</i>	20
<i>Pertisipasi Mahasiswa</i>	21
<i>Moda Transportasi</i>	22
4.4 PERBEDAAN TINGKAT KEPENTINGAN MAHASISWA BERDASARKAN DURASI AKTIVITAS	23
<i>Frekuensi pulang melebihi jam 7 malam</i>	27
BAB V KESIMPULAN	29
DAFTAR PUSTAKA	31

DAFTAR GAMBAR

Gambar I-1 Lokasi Penelitian.....	3
Gambar II-1 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Kampus	5
Gambar II-2 Metode Penelitian	6
Gambar II-3. Segmentasi yang dievaluasi	7
Gambar IV-1 Faktor Dominan Dimensi Kualitas.....	10
Gambar IV-2 Perbedaan factor dominan Dimensi Kualitas	10
Gambar IV-3 Faktor Dominan Dimensi Disain.....	11
Gambar IV-4 Perbedaan factor dominan Dimensi Disain	12
Gambar IV-5 Dominan Kualitas Keamanan.....	13
Gambar IV-6 Perbedaan factor dominan Dimensi Keamanan.....	13
Gambar IV-7 Faktor Dominan Kualitas Sensori	14
Gambar IV-8 Perbedaan factor dominan Dimensi Sensori.....	15
Gambar IV-9 Faktor Dominan Dimensi Kelengkapan	16
Gambar IV-10 Perbedaan factor dominan Dimensi Kelengkapan.....	17
Gambar IV-11 Kecukupan cahaya berdasarkan jenis kelamin	20
Gambar IV-12 Perbedaan Tingkat Kepentingan Mahasiswa terhadap Variabel Safe from traffic accident.....	21
Gambar IV-13 Perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap durasi aktivitas mahasiswa di kampus.....	25
Gambar IV-14 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari kecelakaan lalu lintas terhadap durasi aktivitas di kampus	26
Gambar IV-15 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari tergelincir terhadap durasi aktivitas di kampus	26
Gambar IV-16 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari kecelakaan lalu lintas terhadap kepulangan di atas pukul 19.00.....	28

DAFTAR TABEL

Tabel I-1 Teknik evaluasi yang lazim digunakan	1
Tabel III-1 Distribusi Responden	8
Tabel IV-1 Sebelas Variabel Dominan pada tingkat kepuasan mahasiswa	17
Tabel IV-2 Perbedaan tingkat kepentingan berdasarkan jenis kelamin	18
Tabel IV-3 Perbedaan Kecukupan cahaya berdasarkan jenis kelamin	20
Tabel IV-4 ANOVA Partisipasi mahasiswa pada organisasi	22
Tabel IV-5 ANOVA Moda transportasi mahasiswa	23
Tabel IV-6 ANOVA Durasi aktivitas mahasiswa di kampus	24
Tabel IV-7 ANOVA frekuensi pulang di atas jam 19.00	27
Tabel V-1 Perbedaan tingkat kepentingan tersignifikan berdasarkan profil	29
Tabel V-2 Perbedaan tingkat kepentingan tersignifikan berdasarkan aktivitas	30

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mahasiswa memiliki jenis aktivitas yang bervariasi saat berada di lingkungan kampus. Jenis aktivitas yang beragam membuat mereka sering berpindah dari satu bangunan ke bangunan lainnya. Akomodasi perpindahan mahasiswa menggunakan jalur pedestrian yang tersedia di lingkungan kampus. Sehingga, keberadaan jalur pedestrian merupakan hal penting bagi mahasiswa dalam aktivitas mereka sehari-hari.

Di kota-kota pada negara berkembang, jalur pedestrian cenderung kurang mendapatkan perhatian. Begitupun dengan lingkungan kampusnya. Fakta yang terdapat di lapangan menunjukkan masih banyaknya temuan kondisi jalur pedestrian yang rusak, tidak menerus, serta kondisi yang memprihatinkan lainnya. Sehingga, penelitian evaluasi pada jalur pedestrian merupakan hal penting untuk dilakukan agar proses perbaikan jalur dapat terlaksana dengan baik.

Tabel I-1 Teknik evaluasi yang lazim digunakan

No.	Teknik Evaluasi	Peneliti
1	Kepuasan	(Rahimiashtiani & Ujang, 2013)(Luis M. Martínez, 2014)(Iamtrakul & Zhang, 2014)(Zainol, Ahmad, Nordin, & Aripin, 2014)(Kim, Park, & Lee, 2014)(Zakaria & Ujang, 2015)(Sotoude, Ziari, & Gharakhlo, 2015)(Pratiwi, Zhao, & Mi, 2015)(Arshad, Bahari, Hashim, & Abdul Halim, 2016)
2	Penilaian	(Moura, Paulo, & Gonçalves, 2014)(Nuzir & Dewancker, 2015)(Ranasinghe, Amarawickrama, Rathnayake, Randeniya, & Rathnasiri,

		2015)(Erna, Antariksa, Surjono, & Amin, 2016)
3	Tingkat Pelayanan terhadap Pedestrian	(Kang, Xiong, & Mannering, 2013)(H. Tuydes-Yaman, O. Altintasi, P. Karatas, 2014)(Asadi-Shekari et al., 2014)(Kadali & Vedagiri, 2015)
4	Pengukuran	(Zhou, Guo, Dong, Zhao, & Yang, 2016)(Lefrandt, Sulistio, & Wicaksono, 2016)(Moura, Cambra, & Gonçalves, 2017)
5	Indeks Pedestrian	(Ghani Abdul, Shimizu, & Mokhtar, 2015)(Asadi-Shekari, Moeinaddini, & Zaly Shah, 2015)
6	<i>Focus Group</i>	(Martokusumo, Kusuma, & Octaviana, 2013)(Ferrer, Ruiz, & Mars, 2015)
7	Evaluasi	(Mateo-Babiano, 2016)

Teknik evaluasi pada telah dilakukan pada penelitia-penelitian sebelumnya meliputi: evaluasi kepuasan, penilaian, tingkat pelayanan, pengukuran, indeks, focus group, dan evaluasi umum. Table 1 menunjukkan teknik-teknik yang paling lazim digunakan pada tema penelitian ini. Sedangkan penelitian ini merupakan penelitian yang yang bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kepentingannya terlebih dahulu. Hal ini disebabkan bahwa pengetahuan tingkat kepentingan terhadap variable-variabel jalur pedestrian akan berdampak positif pada evaluasi tahap selanjutnya.

Penelitian ini berlokasi pada universitas negeri yang terdapat di Provinsi Lampung. Kampus yang dipilih adalah tiga kampus terbesar dan terlama serta memiliki kompleksitas yaitu: Universitas Lampung (UNILA), Universitas Islam Negeri Raden Intan (UINRIL), dan Politeknik Negeri Lampung (POLINELA).



Gambar I-1 Lokasi Penelitian

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang disusun adalah:

1. Bagaimanakah tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka?
2. Bagaimanakah perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka.
2. Untuk mengetahui perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur pedestrian di kampus mereka.

1.4 Kontribusi Penelitian

Kontribusi penelitian ini meliputi:

- Hasil penelitian dapat mengetahui persepsi tingkat kepentingan mahasiswa terhadap jalur.
- Hasil penelitian dapat dikembangkan untuk mengembangkan model evaluasi selanjutnya.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab ini berisi pemaparan definisi terkait judul penelitian, perkembangan penelitian, studi-studi kepuasan terhadap jalur pedestrian, serta konteks penelitian pada jalur pedestrian kampus.

2.1 Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian merupakan ruang yang digunakan bagi aktivitas berjalan. Ruang ini sering kali terabaikan dan belum mendapatkan perhatian yang serius (Martokusumo et al., 2013). Kondisi jalur sering kali dibangun apa adanya tanpa perencanaan yang jelas. Konstruksi fisik jalur dibangun secara asal serta pemilihan material yang buruk. Selain itu aspek universal desain juga sering terabaikan. Sehingga, penyandang difable sangat kesulitan saat mengakses jalur pedestrian.

Di Indonesia, jalur pedestrian mulai mendapat perhatian yang serius. Di beberapa kota besar, jalur pedestrian sudah mulai dibangun dengan baik. Para pemangku kebijakan sudah mulai merealisasi beberapa spot jalur dengan kondisi yang baik. Artinya, kecenderungan kota-kota mulai memiliki jalur pedestrian semakin positif.

Namun, belum demikian pada jalur pedestrian di lingkungan kampus. Observasi lapangan menemukan beberapa kondisi jalur pedestrian yang sangat beragam. Ragam kondisi ini meliputi; kondisi baik, kondisi rusak (sedikit berlubang), kondisi rusak (parah), kondisi banyak penghalang, kondisi tanpa perkerasan, dan sebagainya. Sehingga, evaluasi jalur pedestrian kampus sangat penting dan perlu dilakukan secara masif untuk mengetahui persepsi pengguna. Evaluasi ini juga diperlukan untuk mengetahui kondisi jalur pedestrian terkini agar strategi peningkatan kualitas jalur dapat segera direalisasikan.



Gambar II-1 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Kampus

2.2 Penelitian-penelitian Pada Jalur Pedestrian

Penelitian mengenai evaluasi jalur pedestrian sudah banyak dilakukan. Namun, perkembangan penelitian ini masih terpusat pada wilayah urban secara umum. Hal ini disebabkan perilaku dan aktivitas orang pada wilayah urban cenderung dinamis. Sehingga, ruang yang mewadahi aktivitasnya perlu mengikuti perkembangan keduanya. Jadi, penelitian mengenai evaluasi pada pedestrian pada objek lainnya masih prospek sebagai upaya peningkatan kualitas lingkungan pedestrian.

Teknik yang paling dominan dalam penelitian evaluasi adalah teknik pengukuran kepuasan pedestrian. Teknik ini memiliki kelebihan berupa kemudahan dalam memahami hal yang dievaluasi. Evaluasi dilakukan dengan cara menyampaikan variabel-variabel yang dinilai dengan level kepuasan terhadap jalur. Evaluasi ini bukanlah melihat kelemahan suatu kondisi namun sebagai bahan rekomendasi dalam peningkatan kualitas jalur.

Kepuasan didefinisikan sebagai terpenuhinya keinginan (harapan). Jadi, kepuasan terhadap jalur pedestrian adalah terpenuhinya harapan pedestrian dalam memperoleh kualitas jalur yang memadai. Jika pedestrian telah merasakan puas pada jalur-jalur yang sering dia lalui, maka frekuensi penggunaan jalur akan cenderung meningkat. Hal ini menyebabkan akan berdampak positif pada mobilitas berjalan.

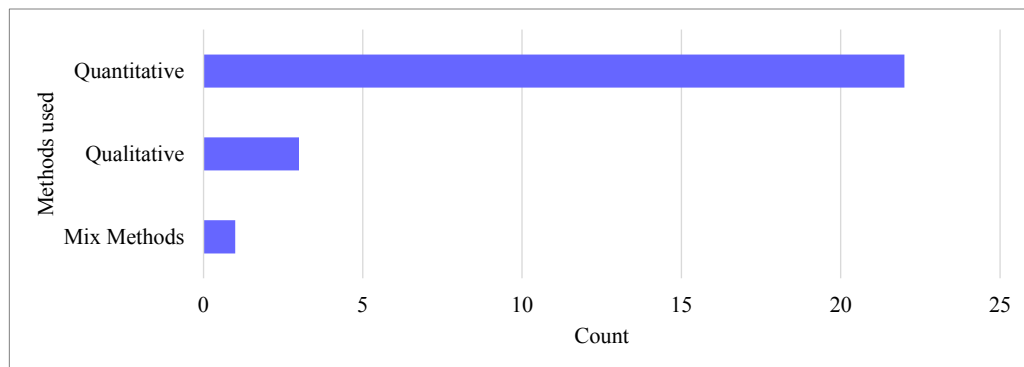
Dampak positif dari tren meningkatkan *walkability* adalah penggunaan kendaraan bermotor pada jarak dekat akan semakin berkurang hingga mengurangi emisi karbon (Luis M. Martínez, 2014). Hal ini senada dengan pernyataan Iamtrakul

& Zhang (2014) bahwa kendaraan bermotor menimbulkan efek negative yang menyebabkan perubahan iklim

2.3 Metode Evaluasi Pada Jalur Pedestrian

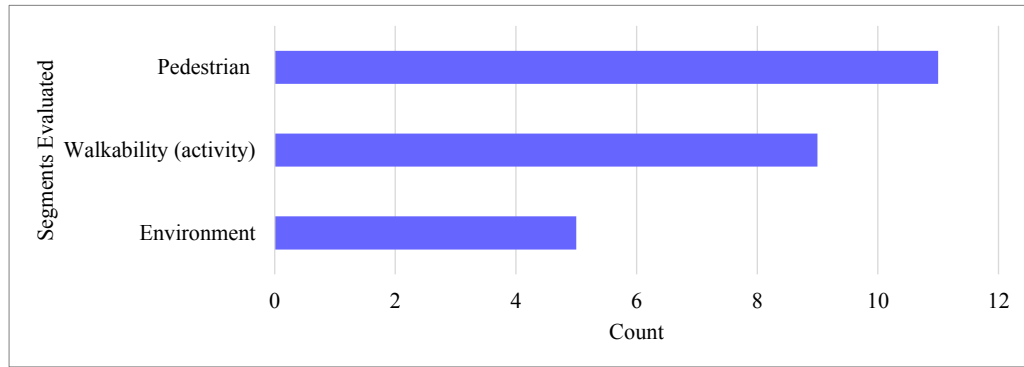
Metode kuantitatif merupakan metode yang paling sering digunakan. Metode ini dipilih karena merupakan metode yang sesuai untuk pengukuran tingkat kepuasan. Selain itu, banyak ragam analisis yang bisa digunakan untuk melihat tingkat kepuasan, hubungan antar variabel kepuasan, perbedaan kepuasan, pengaruh yang menyebabkan kepuasan, dan sebagainya.

Metode kualitatif biasanya digunakan sebagai sarana eksplorasi fenomena yang terjadi. Metode ini sangat signifikan dalam memahami persepsi, sikap, dan perilaku secara mendalam Iamtrakul & Zhang (2014). Sedangkan Metode gabungan digunakan untuk memperoleh manfaat dari keduanya.



Gambar II-2 Metode Penelitian

Segmen yang dievaluasi pada topik ini terdiri dari tiga hal yaitu: pedestrian, aktivitas, dan environment. Segmen pedestrian merupakan hal yang paling dominan. Sedangkan segmen environment merupakan segmen yang paling sedikit distudi. Pemilihan segmentasi environment cenderung dilakukan pada kondisi environment yang berkualitas rendah. Sehingga, perlu banyak upaya evaluasi. Sedangkan, studi pada segmentasi pedestrian dan aktivitas cenderung dilakukan untuk meningkatkan aspek sikap dan kesadaran pedestrian.



Gambar II-3. Segmentasi yang dievaluasi

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi metode yang digunakan dalam penelitian. Untuk menjawab pertanyaan penelitian, metode kuantitatif digunakan secara efektif dan efisien. Metode pengumpulan data dan analisis data disesuaikan dengan metode yang digunakan yaitu metode kuantitatif.

3.1 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data kuantitatif dilakukan melalui kuesioner tertutup secara online. Responden merupakan mahasiswa yang tersebar pada tiga universitas terpilih. Pengumpulan data dilakukan berdasarkan sebaran fakultas pada setiap universitas. Batas minimal jumlah responden pada setiap fakultas sebanyak 30 mahasiswa. Data terkumpul sebanyak 632 responden yang terdiri dari 314 responden UNILA, 231 responden UINRIL, dan 87 responden POLINELA

Tabel III-1 Distribusi Responden

No	Distribusi Responden	Jumlah
1	UNILA	314
2	UINRIL	231
3	POLINELA	87
	Jumlah	632

3.2 Metode Analisis Data

Analisis data menggunakan perangkat lunak berupa Microsoft Excel and JMP. Pertanyaan penelitian dijawab menggunakan analisis berikut:

1. Analisis Distribusi

Analisis distribusi digunakan untuk mengetahui variable dominan pada setiap dimensi.

2. *Analysis of Variants* (ANOVA)

ANOVA digunakan untuk membandingkan antar variable nominan terhadap data pada variable ordinal.

BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini berisi mengenai faktor-daktor tingkat kepentingan dominan quassessment model yang terjadi pada public campus secara keseluruhan maupun detail setiap kampus, perbedaan tingkat kepentingan pada profil student dan aktivitas mahasiswa.

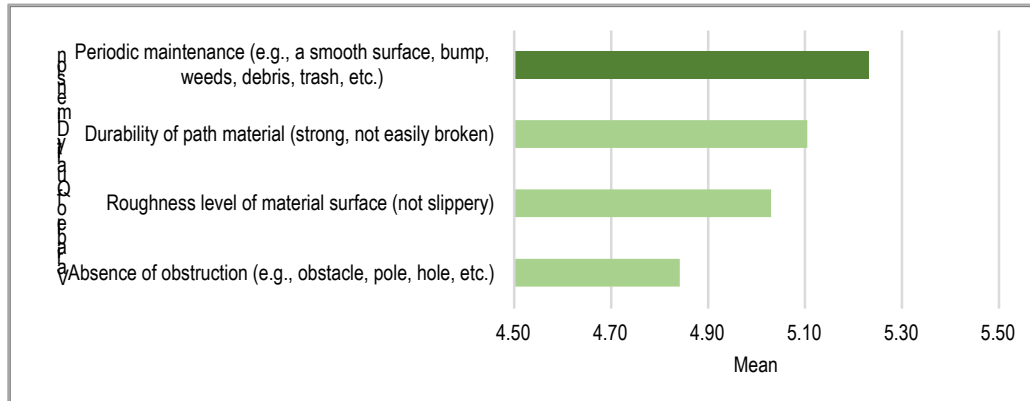
4.1 Analisis Tingkat Kepentingan Mahasiswa

Evaluasi tingkat kepentingan merupakan pengukuran persepsi hal yang dianggap penting agar menjadi pertimbangan utama dalam mengambil keputusan. Bab ini bertujuan untuk memahami persepsi tingkat kepentingan mahasiswa pada variabel quassessment.

Jumlah variabel dominan diambil dari maksimal 40% dari total variabel pada setiap dimensi. Kriteria ini diambil untuk mencapai konsistensi proporsi jumlah faktor dominan antara dimensi yang memiliki variabel paling sedikit (quality: 4 variabel) dan dimensi yang memiliki variabel paling banyak (amenities: 12 variabel).

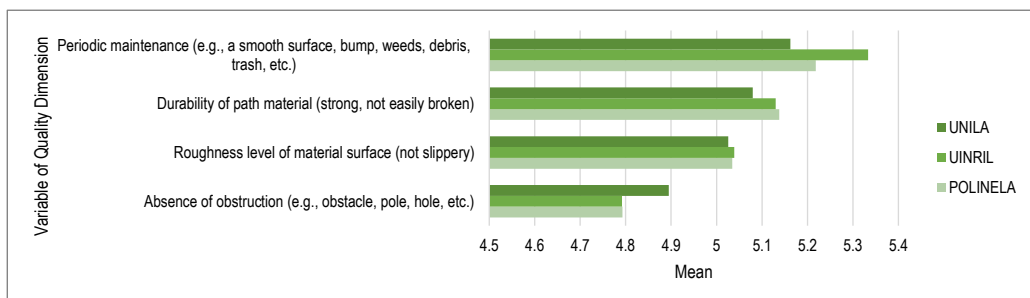
4.2 Faktor Dominan Yang Dinilai Penting Oleh Mahasiswa

Gambar I-1 menunjukkan distribusi faktor-faktor pada dimensi kualitas. Faktor yang dianggap dominan hanya satu yaitu faktor periodic of maintenance. Faktor ini merupakan faktor yang paling tinggi rata-rata tingkat kepentingan pada dimensi kualitas (5.23) sehingga dianggap paling penting oleh mahasiswa. Hal ini berarti bahwa mahasiswa menginginkan jalur pedestrian yang terawat dengan kondisi permukaan yang halus, rata, dan bersih. Variabel lainnya dengan tingkat kepentingan yang lebih meliputi variable *durability of material path*, *roughness level of material surface*, dan *absence of obstruction*.



Gambar IV-1 Faktor Dominan Dimensi Kualitas

Urutan tingkat kepentingan pada dimensi kualitas ini terjadi pada seluruh kampus. Artinya, mahasiswa pada semua kampus memiliki kecenderungan persepsi yang sama mengenai tingkat kepentingan mereka terhadap dimensi kualitas. Namun, setiap kampus memiliki tingkat kepentingan mahasiswa yang berbeda pada suatu variabel. Pada variabel yang paling dominan, mahasiswa Uinril memiliki persepsi kepentingan yang paling tinggi dibandingkan mahasiswa kampus lainnya. Hal ini disebabkan jalur pedestrian yang terdapat pada kampus Uinril sebagian besar bermaterial rumput dan jalan tanah kotor (foto). Sehingga, perawatan terhadap material ini perlu frekuensi lebih besar dibandingkan dengan perawatan pada jalur pedestrian dengan material perkerasan.

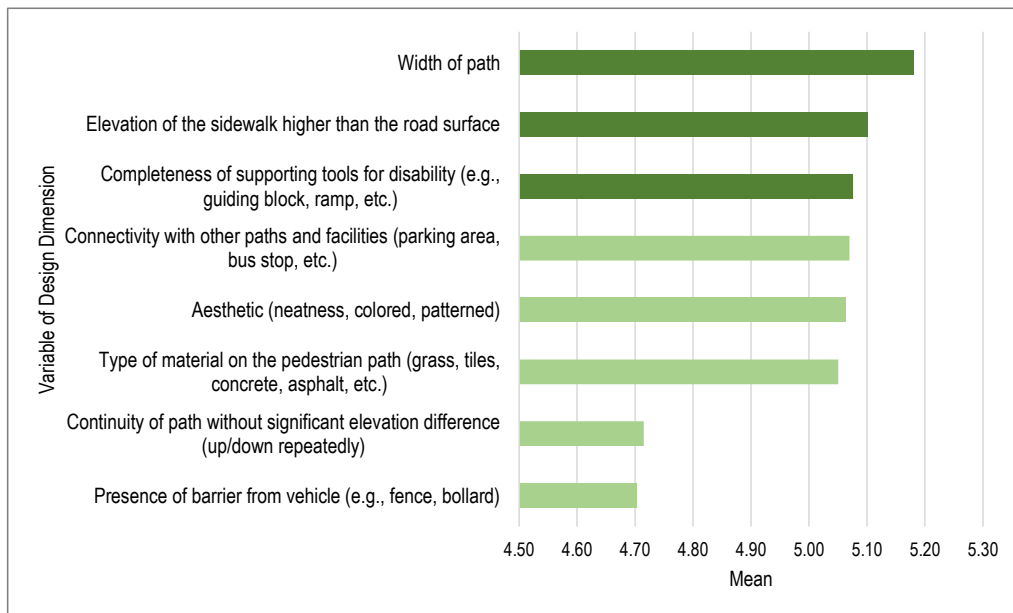


Gambar IV-2 Perbedaan factor dominan Dimensi Kualitas

Gambar IV-3 menunjukkan bahwa *variabel of width of path* and *variable of elevation of the sidewalk higher than the road surface* merupakan faktor yang paling tinggi rata-rata tingkat kepentingan pada dimensi desain. Variabel *width of path* menjadi variabel paling dominan berarti bahwa lebar jalur perlu menjadi

perhatian serius dalam penyediaan jalur pedestrian. Artinya, mahasiswa menginginkan jalur yang cenderung lebar. Hal ini disebabkan aktivitas berjalan mahasiswa sering bersama-sama teman. Sehingga, hal ini berpotensi menimbulkan kontak fisik dengan pedestrian lainnya terutama yang berlawanan arah.

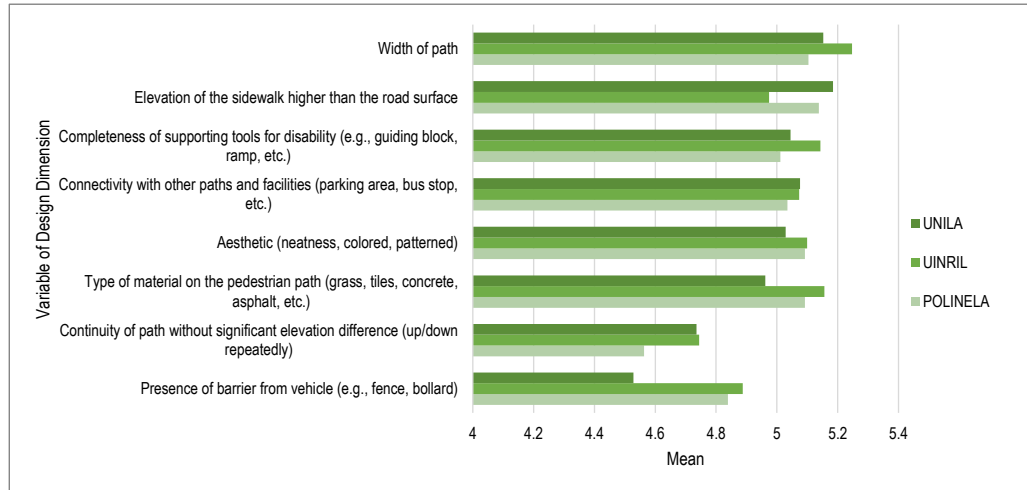
Mahasiswa yang memiliki persepsi paling penting terhadap variabel ini berasal dari kampus Uinril, Unila, dan Polinela. Mahasiswa Uinril dan Polinela menganggap variabel ini paling penting karena jalur pedestrian kampus mereka cenderung paling dominan dengan kondisi sempit. Selain itu, adanya penyalahgunaan fungsi pada jalur sebagai parkir kendaraan semakin membuat akses pada jalur semakin sulit. Sedangkan pada kampus Unila, meskipun terdapat jalur pedestrian yang sempit, namun hanya pada skala kecil.



Gambar IV-3 Faktor Dominan Dimensi Disain

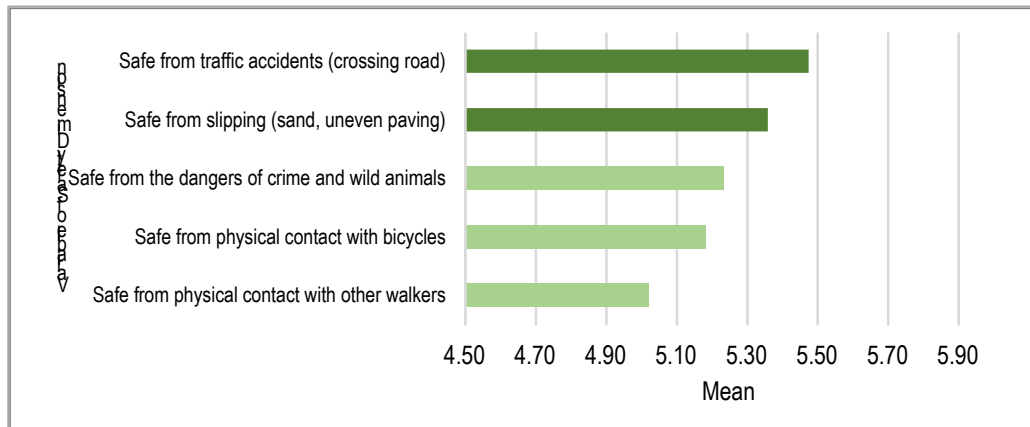
Sedangkan, variabel *elevation of the sidewalk higher than road surface* menjadi variabel dominan kedua berarti peninggian elevasi pada jalur pedestrian merupakan hal yang penting dilakukan. Mahasiswa Unila merupakan mahasiswa yang paling merasa bahwa variabel ini penting sedangkan mahasiswa Uinril sebaliknya. Tingkat kepentingan mahasiswa Unila ini dipengaruhi oleh intensitas aktivitas kendaraan bermotor pada lingkungan kampus. Selain itu, juga kampus ini masih terdapat sebagian kecil jalur yang cenderung memiliki elevasi yang sama

dengan jalan. Sehingga, kenyamanan dan keamanan berjalan mereka akan meningkat jika elevasi jalur lebih tinggi daripada jalan.



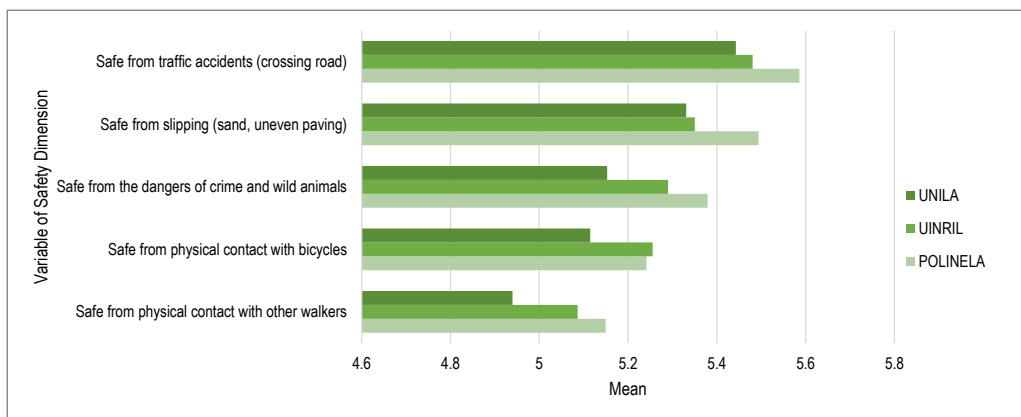
Gambar IV-4 Perbedaan factor dominan Dimensi Disain

Gambar IV-5 menunjukkan bahwa variabel *safe from traffic accident* dan *variable of safe from slipping* merupakan faktor yang paling tinggi rata-rata tingkat kepentingan pada dimensi safety. Variabel *safe from traffic accident* merupakan variabel paling dominan karena menyangkut tingkat keselamatan pedestrian. Tingkat keselamatan pedestrian merupakan hal yang paling utama dalam implementasi jalur. Sedangkan variabel *safe from slipping* merupakan variabel terkait kondisi fisik jalur yang menyebabkan terjatuhnya pedestrian.



Gambar IV-5 Dominan Kualitas Keamanan

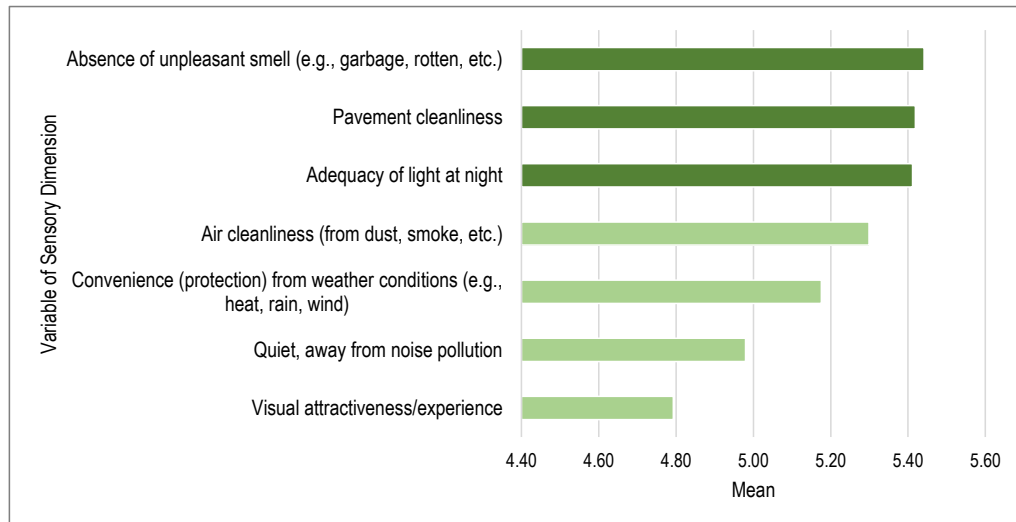
Urutan dominasi variabel safety ini terjadi pada ketiga kampus. Mahasiswa Polinela memiliki tingkat kepentingan paling tinggi terhadap semua variabel yang ada. Sedangkan mahasiswa Unila merupakan mahasiswa yang persepsi tingkat kepentingannya paling rendah. Mahasiswa Polinela memiliki tingkat kepentingan paling tinggi pada kedua variabel ini diduga karena faktor faktor dominan angkatan (2017), durasi aktivitas mahasiswa (>9 jam), pulang melebihi jam 7 malam (sangat sering). Salah satu kondisi inilah secara langsung mempengaruhi persepsi keamanan mereka.



Gambar IV-6 Perbedaan factor dominan Dimensi Keamanan

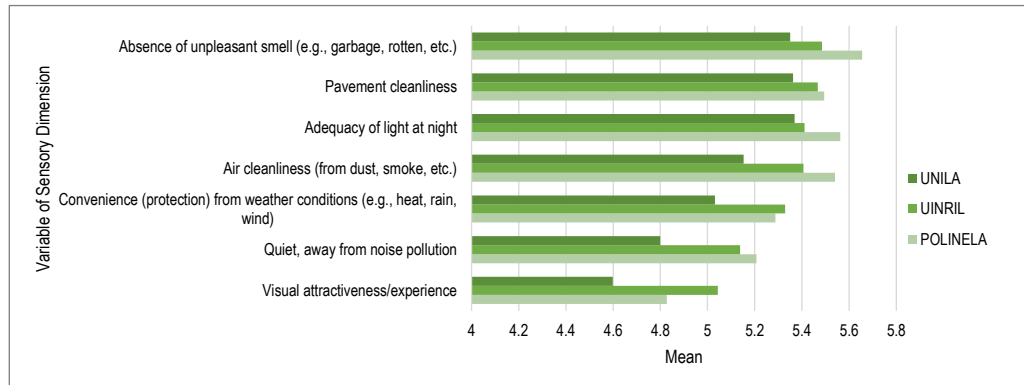
Gambar IV-7 menunjukkan bahwa *variable of absence of unpleasant smell*, *pavement cleanliness*, and *variable of adequacy of lighth at night* merupakan faktor yang paling tinggi rata-rata tingkat kepentingan pada dimensi sensory. *Variable absence of unpleasant smell* merupakan variabel paling dominan karena tingkat ketidaknyamanan yang ditimbulkan oleh bau merupakan paling tinggi

dibandingkan variabel lainnya. Namun, Ketiga variabel hanya memiliki sedikit perbedaan nilai mean kepentingan. Artinya, mahasiswa juga sangat berharap agar jalur pedestrian kampus bersih dan memiliki pencahayaan yang memadai pada malam hari.



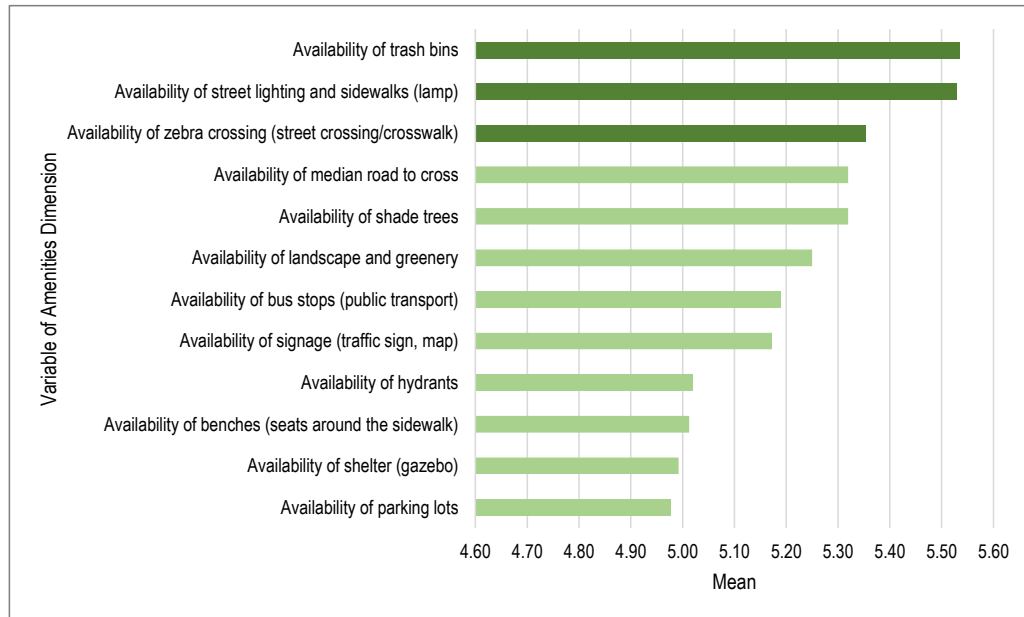
Gambar IV-7 Faktor Dominan Kualitas Sensori

Pada tiga variabel dominan ini, tingkat kepentingan paling tinggi adalah mahasiswa Polinela, Uinril, dan Unila. Artinya, persepsi harapan mahasiswa Polinela untuk memperoleh kondisi jalur pedestrian yang tidak bau, bersih, dan kecukupan cahaya malam hari lebih tinggi dibandingkan kampus lainnya. Hal ini disebabkan variabel dominan pada dimensi sensori cenderung dipengaruhi oleh durasi aktivitas mahasiswa atau frekuensi berjalan mahasiswa. Ini berarti bahwa semakin tinggi durasi aktivitas dan frekuensi berjalan mahasiswa akan mempengaruhi tingkat kepentingan mereka pada dimensi sensori.



Gambar IV-8 Perbedaan factor dominan Dimensi Sensori

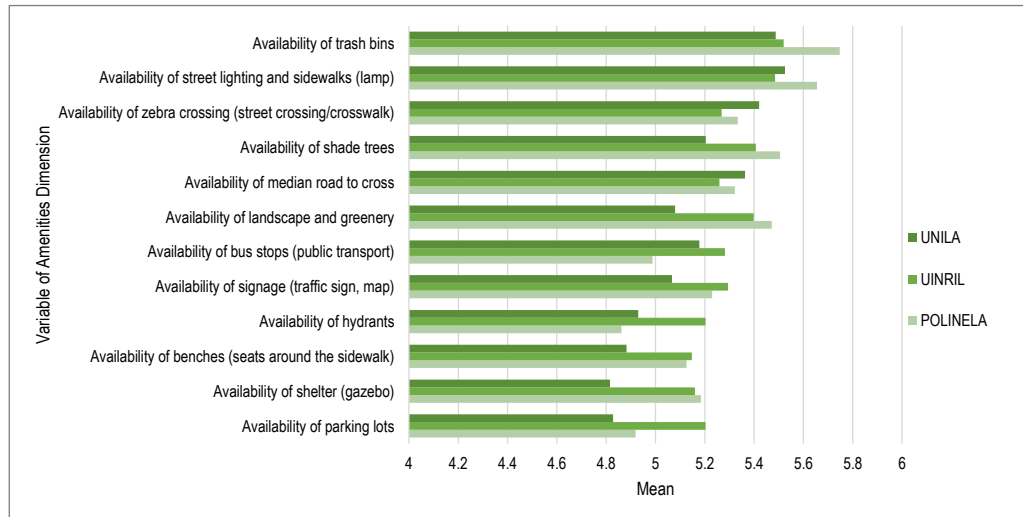
Gambar IV-9 menunjukkan bahwa variabel dominan pada dimensi *amenities* meliputi *availability of trash bins*, *availability street lighting and sidewalks*, dan *availability zebra crossing*. Dominasi variabel *availability of trash bins* ini berhubungan dengan dominasi pada dimensi sensory pada *variable absence of unpleasant smell*. Artinya, dominasi variabel ini mengonfirmasi variabel *absence of unpleasant smell*. Selain itu, variabel *availability of street lighting and sidewalk* juga mengonfirmasi variabel *adequacy of ligh at night*. Sedangkan, variabel *availability of zebra crossing* mengonfirmasi variabel dominan pada dimensi *safety from traffic accident*.



Gambar IV-9 Faktor Dominan Dimensi Kelengkapan

Mahasiswa Polinela merupakan mahasiswa dengan tingkat kepentingan yang paling tinggi pada dua variabel paling dominan yaitu availability of trash bin dan availability of street lighting and sidewalks. Variabel availability of trash bin dipengaruhi oleh faktor dominan pada dimensi sensori berupa variabel absence of unpleasant smell dan pavement cleanliness. Sedangkan, variabel availability of street lighting and sidewalk dipengaruhi oleh adequacy of light at night.

Variabel dominan pada dimensi amenities (availability of zebra crossing) dipengaruhi oleh variabel safe from accident. Hal ini disebabkan kampus Unila lebih kompleks dan kepadatan kendaraan lebih tinggi. Sehingga, ketersediaan variabel ini dipersepsi paling penting oleh mahasiswa Unila.



Gambar IV-10 Perbedaan factor dominan Dimensi Kelengkapan

Berdasarkan uraian di atas, ditemukan sebelas variabel dominan yang terdiri dari satu variabel dari dimensi quality, dua variabel dari dimensi design, dua variabel dari dimensi safety, tiga variabel dari dimensi sensory dan empat variabel dari dimensi amenities. Secara umum, tingkat kepentingan mahasiswa Polinela terhadap sebelas faktor dominan cenderung lebih tinggi dibandingkan mahasiswa lainnya (sembilan variabel) sedangkan dua variabel lainnya didominasi oleh mahasiswa Uniril. Hal ini berarti tingkat kepentingan mahasiswa Unila cenderung rendah dibandingkan kampus lainnya. Rendahnya tingkat kepentingan mahasiswa Unila disebabkan kondisi jalur pedestrian di Unila lebih baik dari kampus lainnya. Kondisi tersebut ditunjukkan dengan jalur pedestrian di Unila sudah memiliki lebih dari 80% perkerasan yang memadai, bersih, tidak licin. Meskipun di beberapa spot kecil masih ditemukan kerusakan permukaan trotoar, sampah, dan kotoran lainnya.

Tabel IV-1 Sebelas Variabel Dominan pada tingkat kepuasan mahasiswa

No	Variable	Dimension
1.	<i>Periodic Maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	<i>Quality</i>
2.	<i>Width of path</i>	<i>Design</i>
3.	<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>	<i>Design</i>
4.	<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>	<i>Safety</i>

5.	<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>	<i>Safety</i>
6.	<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>	<i>Sensory</i>
7.	<i>Pavement cleanliness</i>	<i>Sensory</i>
8.	<i>Adequacy of light at night</i>	<i>Sensory</i>
9.	<i>Availability of trash bins</i>	<i>Amenities</i>
10.	<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>	<i>Amenities</i>
11.	<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>	<i>Amenities</i>

4.3 Perbedaan Tingkat Kepentingan Dominan berdasarkan Profile Mahasiswa

Subbab ini menjelaskan tentang perbedaan tingkat kepentingan pada profil mahasiswa terhadap sebelas variabel domain. Setiap variabel dominan dilakukan analisis of Varian (ANOVA) untuk mengetahui adakah perbedaan tingkat kepentingan suatu variabel berdasarkan profil mahasiswa

Jenis Kelamin

Tabel IV-2 merupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan berdasarkan universitas. Hasil anova menunjukkan bahwa dari sebelas variabel dominan hanya satu yang memiliki perbedaan yang signifikan yaitu variabel Adequacy of light at night (sig. 0.016*). Hal ini berarti bahwa sepuluh variabel lainnya cenderung dipersepsikan sama oleh mahasiswa pria dan wanita.

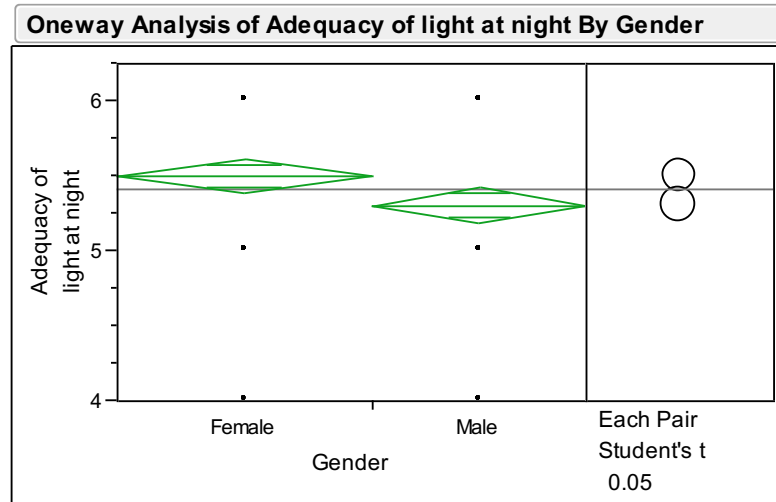
Tabel IV-2 Perbedaan tingkat kepentingan berdasarkan jenis kelamin

<i>Oneway Analysis</i>	<i>By</i>	<i>F Ratio</i>	<i>Prob > F</i>
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	<i>Gender</i>	0.904	0.3421
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		3.5641	0.0595
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		0.7776	0.3782

<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		2.7808	0.0959
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		2.5815	0.1086
<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		2.198	0.1387
<i>Pavement cleanliness</i>		3.7809	0.0523
<i>Adequacy of light at night</i>		5.8383	0.016*
<i>Availability of trash</i>		3.5069	0.0616
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		2.1934	0.1391
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		1.2612	0.2618

Gambar IV-11 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan terhadap variabel Adequacy of light at night. Tingkat kepentingan tertinggi dipersepsikan oleh mahasiswa female. Mahasiswa female memiliki tingkat persepsi kepentingan paling tinggi disebabkan mereka memiliki perhatian yang lebih tinggi pada aspek ini. Selain itu, mahasiswa female beraktivitas paling lama dibandingkan male. Sehingga, jika mereka pulang di atas jam 19.00 mereka tetap dapat merasakan kenyamanan dan keamanan. Meskipun, frekuensi mereka pulang terlambat cenderung sangat jarang.

Tingginya tingkat kepentingan mahasiswa female ini dipengaruhi oleh mahasiswa Polinela. Pertama, mahasiswa female Polinela merupakan mahasiswa dengan frekuensi yang paling besar. Kedua, mahasiswa Polinela merupakan return frequency over 7 pm melebihi mahasiswa lainnya yaitu 1-3 a month.



Gambar IV-11 Kecukupan cahaya berdasarkan jenis kelamin

Tahun Angkatan Mahasiswa

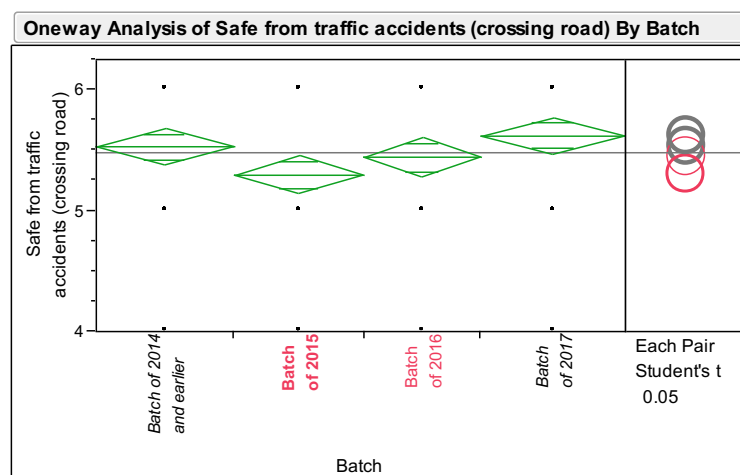
merupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan berdasarkan batch. Hasil anova menunjukkan bahwa dari sebelas variabel dominan hanya satu yang memiliki perbedaan yang signifikan yaitu Safe from traffic accidents (crossing road) (sig. 0.0257*). Hal ini berarti bahwa sepuluh variabel lainnya cenderung dipersepsikan sama oleh mahasiswa di semua kampus.

Tabel IV-3 Perbedaan Kecukupan cahaya berdasarkan jenis kelamin

<i>Oneway Analysis</i>	By	F Ratio	Prob > F
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	Batch	1.2989	0.2738
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		0.2674	0.8489
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		0.7474	0.5241
<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		3.1159	0.0257*
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		2.0728	0.1026

<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		1.4057	0.24
<i>Pavement cleanliness</i>		1.5398	0.203
<i>Adequacy of light at night</i>		1.7305	0.1595
<i>Availability of trash</i>		1.5329	0.2048
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		1.5913	0.1903
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		0.819	0.4836

Gambar IV-12 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan terhadap variabel Safe from traffic accidents (crossing road). Batch 2015 dan 2016 merupakan batch yang memiliki persepsi tingkat kepentingan rendah dibanding angkatan lainnya. Persepsi ini dipengaruhi oleh rendahnya durasi berjalan mahasiswa pada angkatan ini. Sehingga, sensitivitas mereka terhadap variabel ini cenderung kurang



Gambar IV-12 Perbedaan Tingkat Kepentingan Mahasiswa terhadap Variabel *Safe from traffic accident*

Pertisipasi Mahasiswa

Tabel IV-4 ANOVA Partisipasi mahasiswa pada organisasimerupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan berdasarkan student participant. Hasil anova menunjukkan bahwa tidak ada satupun variable dominan yang memiliki perbedaan signifikan

berdasarkan student participant. Hal ini berarti bahwa semua variabel cenderung dipersepsikan sama oleh mahasiswa pada semua tingkat partisipasi organisasi. Artinya, tingkat partisipasi organisasi mahasiswa kurang mempengaruhi tingkat kepentingan mereka terhadap variabel ini.

Tabel IV-4 ANOVA Partisipasi mahasiswa pada organisasi

<i>Oneway Analysis</i>	By	F Ratio	Prob > F
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	Participation in student organizations	0.6823	0.5631
<i>Width of Path</i>		1.6922	0.1674
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		1.3855	0.2461
<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		1.5159	0.2092
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		1.8237	0.1416
<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		1.0841	0.3552
<i>Pavement cleanliness</i>		1.9647	0.118
<i>Adequacy of light at night</i>		1.526	0.2066
<i>Availability of trash</i>		0.5412	0.6543
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		0.5769	0.6304
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		1.2162	0.3029

Moda Transportasi

Tabel IV-5 ANOVA Moda transportasi mahasiswa merupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan berdasarkan transportasi mode. Hasil anova menunjukkan bahwa tidak ada satupun variable dominan yang memiliki perbedaan signifikan berdasarkan student participant. Hal ini berarti bahwa semua variabel cenderung dipersepsikan sama oleh mahasiswa pada semua pengguna moda transportasi. Hal ini berarti perbedaan

moda transportasi tidak mempengaruhi perbedaan tingkat kepentingan pada faktor-faktor dominan.

Tabel IV-5 ANOVA Moda transportasi mahasiswa

<i>Oneway Analysis</i>	By	F Ratio	Prob > F
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	Transportation modes to campus	1.1354	0.3387
<i>Width of Path</i>		2.1515	0.0731
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		0.3317	0.8567
<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		2.2498	0.0624
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		1.378	0.24
<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		0.8421	0.4988
<i>Pavement cleanliness</i>		1.8969	0.1093
<i>Adequacy of light at night</i>		1.0146	0.3991
<i>Availability of trash</i>		1.3658	0.2443
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		0.9093	0.458
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		1.0517	0.3797

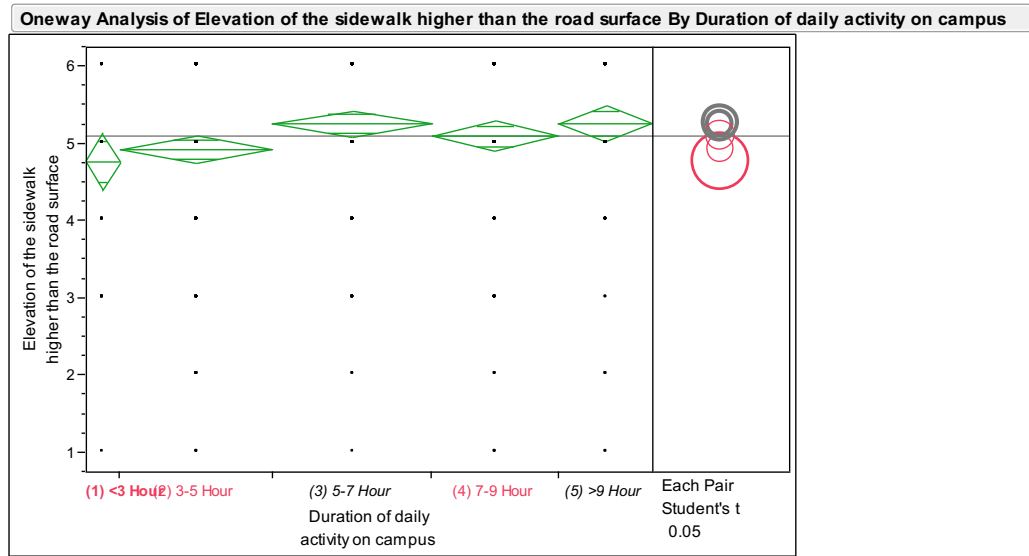
4.4 Perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa berdasarkan durasi aktivitas

Tabel IV-6 ANOVA Durasi aktivitas mahasiswa di kampus merupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan berdasarkan duration of activity. Hasil anova menunjukkan bahwa tiga dari sebelas variabel dominan memiliki perbedaan yang signifikan yaitu Elevation of the sidewalk higher than the road surface (sig. 0.0216*), Safe from traffic accidents (0.0403*), Safe from slipping (0.0433*). Hal ini berarti bahwa delapan variabel lainnya cenderung dipersepsikan sama oleh jenis durasi aktivitas lainnya.

Tabel IV-6 ANOVA Durasi aktivitas mahasiswa di kampus

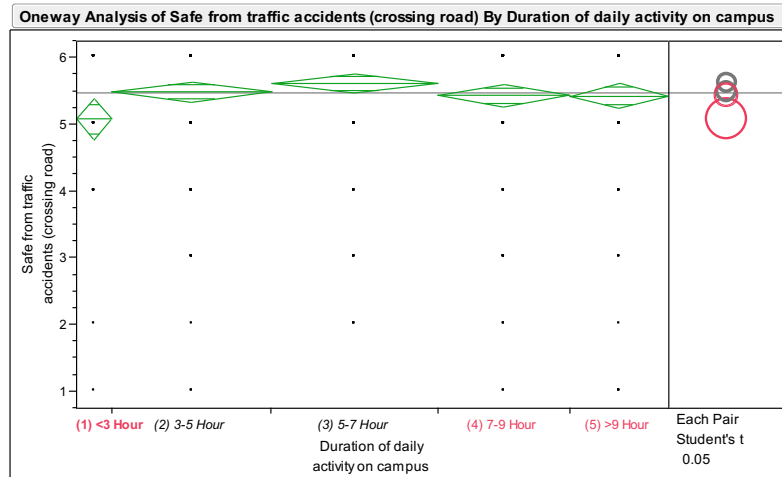
<i>Oneway Analysis</i>	By	F Ratio	Prob > F
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	Duration of daily activity on campus	1.1387	0.3372
<i>Width of Path</i>		1.3463	0.2513
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		2.8938	0.0216*
<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		2.5178	0.0403*
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		2.4743	0.0433*
<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		1.5214	0.1943
<i>Pavement cleanliness</i>		2.1071	0.0784
<i>Adequacy of light at night</i>		2.1299	0.0756
<i>Availability of trash</i>		1.8052	0.1261
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		2.2952	0.058
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		1.4573	0.2137

Gambar IV-13 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan duration of daily activity on campus terhadap variabel Elevation of the sidewalk higher than the road surface. Durasi aktivitas lima (>9 jam per hari) dan tiga (5-7 jam per hari) merupakan jenis aktivitas yang membuat persepsi tingkat kepentingan terhadap faktor ini menjadi tinggi. Durasi aktivitas lima memiliki kedekatan hubungan dengan kampus Polinela. Artinya, keberadaan elevasi yang cenderung sama dengan jalan pada kampus polinela menyebabkan persepsi mahasiswanya menganggap variabel ini penting. Sedangkan aktivitas tiga memiliki hubungan paling dekat dengan kampus Unila. Namun, kampus Unila memiliki hubungan yang lebih dekat dengan aktivitas empat (7-9 jam per hari). Artinya, mahasiswa unila memiliki pengaruh pada durasi aktivitas tiga namun pengaruh yang diberikan tidak dominan.



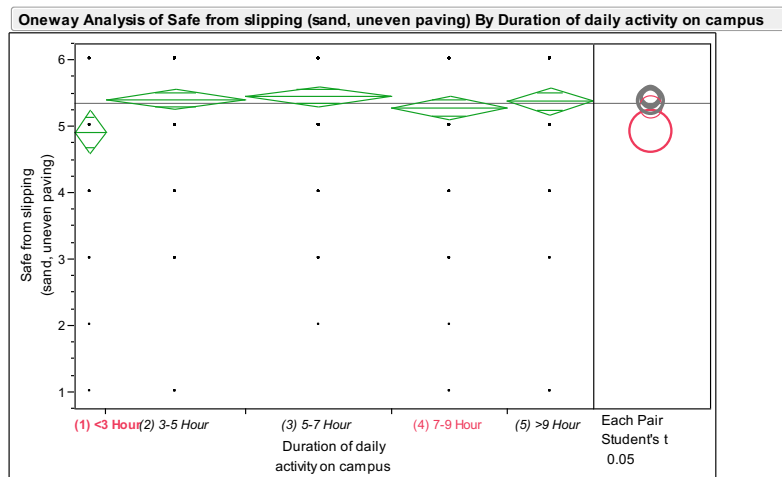
Gambar IV-13 Perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap durasi aktivitas mahasiswa di kampus

Gambar IV-14 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan duration of daily activity on campus terhadap variabel Safe from traffic accidents (crossing road). Aktivitas dua (3-5) dan aktivitas tiga (5-7) merupakan jenis aktivitas yang membuat persepsi tingkat kepentingan terhadap faktor ini menjadi tinggi. Durasi aktivitas tiga memiliki kedekatan hubungan dengan kampus Unila. Artinya, kampus Unila cenderung memiliki pengaruh meskipun tidak dominan. Namun kampus unila dengan kompleksitas yang paling tinggi di antara kampus lainnya menyebabkan tingginya persepsi mahasiswa yang beraktivitas tiga pada variabel safe from traffic accident. Sedangkan, aktivitas satu memiliki hubungan yang sangat dekat dengan kampus Uinril.



Gambar IV-14 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari kecelakaan lalu lintas terhadap durasi aktivitas di kampus

Gambar IV-15 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan *duration of daily activity on campus* terhadap variabel *Safe from slipping (sand, uneven paving)*. Aktivitas tiga, dua, dan lima merupakan aktivitas dengan tingkat persepsi kepentingan tinggi. Dari tiga kampus ini, kampus unila merupakan kampus yang paling memiliki tingkat persepsi tinggi terhadap variabel ini. Hal ini disebabkan keberadaan jalur yang berpasir yang berpotensi menyebabkan terpeleset.



Gambar IV-15 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari tergelincir terhadap durasi aktivitas di kampus

Secara umum, perbedaan signifikan terjadi pada aktivitas paling sedikit (< 3 jam). Pada ketiga variabel dominan, aktivitas kurang dari 3 jam merupakan aktivitas

yang menyebabkan persepsi tingkat kepentingan yang cenderung rendah. Artinya, durasi aktivitas mahasiswa di kampus yang sedikit cenderung membuat persepsi mereka terhadap tingkat kepentingan suatu variabel rendah.

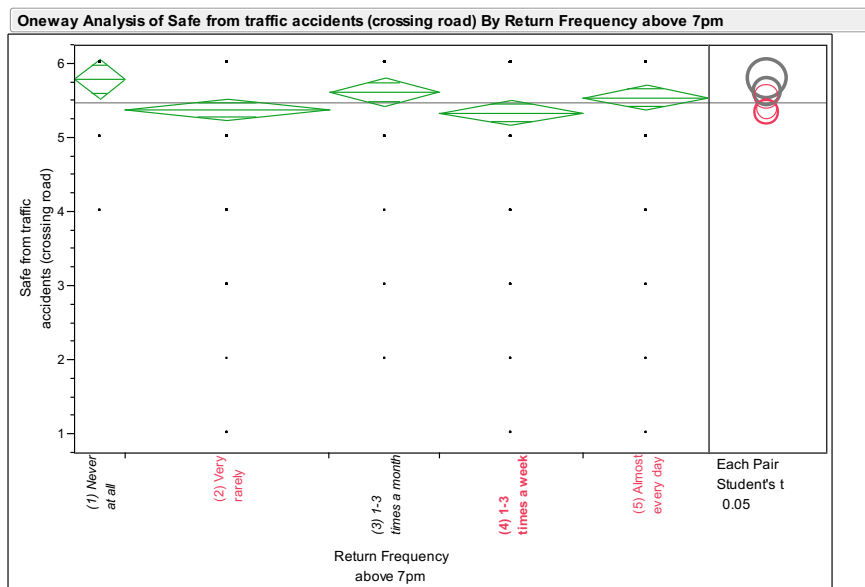
Frekuensi pulang melebihi jam 7 malam

Tabel IV-7 ANOVA frekuensi pulang di atas jam 19.00 merupakan rekapitulasi hasil ANOVA perbedaan tingkat kepentingan mahasiswa terhadap faktor dominan return frekuensi di atas jam 7 malam. Hasil anova menunjukkan bahwa dari sebelas variabel dominan hanya satu variabel yang memiliki perbedaan signifikan yaitu Safe from traffic accidents (0.0133*). Hal ini berarti bahwa sepuluh variabel lainnya cenderung dipersepsikan sama oleh jenis sub variabel return frequency.

Tabel IV-7 ANOVA frekuensi pulang di atas jam 19.00

<i>Oneway Analysis</i>	By	F Ratio	Prob > F
<i>Periodic maintenance (e.g., a smooth surface, bump, weeds, debris, trash, etc.)</i>	Return Frequency over 7 pm	0.7739	0.5424
<i>Width of Path</i>		1.6863	0.1515
<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>		1.0122	0.4003
<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>		3.1808	0.0133*
<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>		0.531	0.713
<i>Absence of unpleasant smell (e.g., garbage, rotten, etc.)</i>		1.2195	0.3013
<i>Pavement cleanliness</i>		1.4599	0.2128
<i>Adequacy of light at night</i>		0.6889	0.5998
<i>Availability of trash</i>		0.834	0.5038
<i>Availability of street lighting and sidewalks (lamp)</i>		0.3862	0.8186
<i>Availability of zebra crossing (street crossing/crosswalk)</i>		0.5869	0.6722

Gambar IV-16 menunjukkan perbedaan tingkat kepentingan terhadap variabel Safe from traffic accidents. Mahasiswa yang tidak pernah pulang terlambat sama sekali dan RF 1-3 kali sebulan merupakan mahasiswa yang memiliki persepsi tinggi terhadap variabel ini. Mahasiswa yang mempengaruhi RF never cenderung mahasiswa dari Uninril meski tidak dominan. Sedangkan, RF 1-3 kali per bulan sedikit dipengaruhi oleh mahasiswa Unila.



Gambar IV-16 ANOVA Tingkat kepentingan keamanan dari kecelakaan lalu lintas terhadap kepulangan di atas pukul 19.00

BAB V KESIMPULAN

Penelitian ini menemukan bahwa profil yang memiliki perbedaan tingkat kepentingan adalah gender dan batch. Perbedaan profil *gender* terhadap variabel *adequacy of light at night* sedangkan perbedaan profil batch terhadap variabel *safe from traffic accident*. Mahasiswa Polinela merupakan mahasiswa yang memiliki persepsi paling tinggi terhadap tingkat kepentingan pada kedua faktor. Artinya, perhatian pada variabel ini merupakan hal serius khususnya pada kampus Polinela

Tabel V-1 Perbedaan tingkat kepentingan tersignifikan berdasarkan profil

<i>Student Profile</i>	<i>No.</i>	<i>Dominant Variable</i>	<i>Dimension</i>
<i>Gender</i>	<i>1</i>	<i>Adequacy of light at night</i>	<i>Sensory</i>
<i>Batch</i>	<i>2</i>	<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>	<i>Safety</i>

Temuan lainnya adalah aktivitas mahasiswa yang memiliki perbedaan tingkat kepentingan adalah *duration of daily activity on campus*, *return frequency*, dan *walking frequency*. Perbedaan tingkat kepentingan pada *Duration of daily activity on campus* terjadi pada variabel *Elevation of the sidewalk higher than the road surface*, *Safe from traffic accidents*, *Safe from slipping*. Perbedaan tingkat kepentingan pada *Return Frequency over 7 pm* terjadi hanya pada variabel *Safe from traffic accidents (crossing road)*. Sedangkan, Perbedaan tingkat kepentingan pada *Frequency of walking* terjadi pada variabel *Safe from traffic accidents*, *Safe from slipping*, *Absence of unpleasant smell*, *Pavement cleanliness*, *Adequacy of light at night*. Secara keseluruhan, mahasiswa Polinela merupakan mahasiswa dominan yang mempengaruhi perbedaan tingkat kepentingan terhadap variabel dominan ini (67%). Sedangkan *variabel safe from accident* merupakan variabel paling banyak yang menyebabkan perbedaan tingkat kepentingan pada aktivitas mahasiswa (44%).

Tabel V-2 Perbedaan tingkat kepentingan tersignifikan berdasarkan aktivitas

<i>Student Activity</i>	<i>No.</i>	<i>Dominant Variable</i>	<i>Dimension</i>
<i>Duration of daily activity on campus</i>	<i>1</i>	<i>Elevation of the sidewalk higher than the road surface</i>	<i>Design</i>
	<i>2</i>	<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>	<i>Safety</i>
	<i>3</i>	<i>Safe from slipping (sand, uneven paving)</i>	<i>Safety</i>
<i>Return Frequency over 7 pm</i>		<i>Safe from traffic accidents (crossing road)</i>	<i>Safety</i>

DAFTAR PUSTAKA

- Arshad, A. K., Bahari, N. I., Hashim, W., & Abdul Halim, A. G. (2016). Gender Differences in Pedestrian Perception and Satisfaction on the Walkability of Kuala Lumpur City Center. *MATEC Web of Conferences*, 47(July), 03003 1-4. <http://doi.org/10.1051/mateconf/20164703003>
- Asadi-Shekari, Z., Moeinaddini, M., & Zaly Shah, M. (2014). A pedestrian level of service method for evaluating and promoting walking facilities on campus streets. *Land Use Policy*, 38, 175–193. <http://doi.org/10.1016/j.landusepol.2013.11.007>
- Asadi-Shekari, Z., Moeinaddini, M., & Zaly Shah, M. (2015). Pedestrian safety index for evaluating street facilities in urban areas. *Safety Science*, 74, 1–14. <http://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.11.014>
- Erna, W., Antariksa, Surjono, & Amin, S. L. (2016). Convenience Component of Walkability in Malang City Case Study the Street Corridors Around City Squares. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 227, 587–592. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.06.119>
- Ferrer, S., Ruiz, T., & Mars, L. (2015). A qualitative study on the role of the built environment for short walking trips. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 33(August), 141–160. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2015.07.014>
- Florez, J., & Muniz, J. (2014). Pedestrian quality of service : Lessons from Maracanã Stadium. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 160(Cit), 130–139. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.124>
- Ghani Abdul, N., Shimizu, T., & Mokhtar, S. (2015). Assessment of Pedestrian Facilities in Malacca World Heritage Site, Malaysia using P-Index Method. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11, pp 1535-1554. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.11175/easts.11.1535>
- H. Tuydes-Yaman, O. Altintasi, P. Karatas. (2014). Evaluating Pedestrian Level of Service at Middle East Technical University (METU) Campus. In *Conference: ACE2014* (pp. 1–6).
- Iamtrakul, P., & Zhang, J. (2014). Measuring pedestrians' satisfaction of urban environment under transit oriented development (TOD): A case study of Bangkok Metropolitan, Thailand. *Lowland Technology International*, 16(2), 125–134.
- Kadali, B. R., & Vedagiri, P. (2015). Evaluation of pedestrian crosswalk level of service (LOS) in perspective of type of land-use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 73, 113–124. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2015.01.009>
- Kang, L., Xiong, Y., & Mannering, F. L. (2013). Statistical analysis of pedestrian perceptions of sidewalk level of service in the presence of bicycles.

- Transportation Research Part A*, 53, 10–21.
<http://doi.org/10.1016/j.tra.2013.05.002>
- Kim, S., Park, S., & Lee, J. S. (2014). Meso- or micro-scale? Environmental factors influencing pedestrian satisfaction. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 30, 10–20.
<http://doi.org/10.1016/j.trd.2014.05.005>
- Lefrandt, L., Sulistio, H., & Wicaksono, A. (2016). Model Movement Pedestrian Satisfaction in Manado Using Structural Equation Modeling. *Journal of Applied Environmental and Biological Sciences*, 6(1), 31–37.
- Luis M. Martínez, A. P. B. (2014). Understanding the Factors that Influence Pedestrian Environment Quality. *Transportation Research Board 93rd Annual Meeting*, 490(January 2014), 16.
- Martokusumo, W., Kusuma, H. E., & Octaviana, S. (2013). Evaluation of Walkability on Pedestrian Sidewalk in Bandung. In *The Second Planocosmo Conference* (pp. 1–11).
- Mateo-Babiano, I. (2016). Pedestrian's needs matters: Examining Manila's walking environment. *Transport Policy*, 45(January), 107–115.
<http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.09.008>
- 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.
<http://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.07.002>
- Moura, F., Paulo, C., & Gonçalves, A. (2014). Pedestrian Accessibility and Attractiveness Assessment Tool when planning for Walkability. *CITTA 7th Annual Conference & COST TU1002 Final Conference: BRIDGING THE IMPLEMENTATION GAP OF ACCESSIBILITY INSTRUMENTS AND PLANNING SUPPORT SYSTEMS*, 18.
- Nuzir, F. A., & Dewancker, B. (2015). Re-Finding PL . AC . E . for Walking : Assessment of Key-Elements Using Questionnaire. *Current Urban Studies*, (December), 267–285.
- Pratiwi, A. R., Zhao, S., & Mi, X. (2015). Quantifying the relationship between visitor satisfaction and perceived accessibility to pedestrian spaces on festival days. *Frontiers of Architectural Research*, 4(4), 285–295.
<http://doi.org/10.1016/j.foar.2015.06.004>
- Rahimiashtiani, Z., & Ujang, N. (2013). Pedestrian Satisfaction with Aesthetic, Attractiveness and Pleasurability: Evaluating the Walkability of Chaharaghabasi Street in Isfahan, Iran. *Alam Cipta*, 6(2), 13–22.
- Ranasinghe, G., Amarawickrama, S., Rathnayake, R., Randeniya, T., & Rathnasiri, S. (2015). A Model for Assessing the Level of Walkability in Urban Neighborhoods in Sri Lanka. *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 2(4), 292–300. <http://doi.org/10.11113/ijbes.v2.n4.97>
- Sotoude, H., Ziari, K., & Gharakhlo, M. (2015). Evaluation of Satisfaction of

- Pedestrian Safety to Vehicles in Urban Environment , Case Study : Old Context of Marvdasht City. *Current World Environment*, 10(1), 268–275.
- Turk, Y. A., Sen, B., & Ozyavuz, A. (2015). Students Exploration On Campus Legibility. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 197(February), 339–347. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.07.147>
- Zainol, R., Ahmad, F., Nordin, N. A., & Aripin, A. W. . (2014). Evaluation of users' satisfaction on pedestrian facilities using pair-wise comparison approach. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 12175, 1–6. <http://doi.org/10.1088/1755-1315/18/1/012175>
- Zakaria, J., & Ujang, N. (2015). Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 170(January 2015), 642–652. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.066>
- Zhou, J., Guo, Y., Dong, S., Zhao, L., & Yang, R. (2016). Structural Equation Modeling for Pedestrians' Perception in Integrated Transport Hubs. *Procedia Engineering*, 137, 817–826. <http://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.01.321>