

ANALISIS KEPUASAN PEJALAN KAKI TERHADAP JALUR PEDESTRIAN JALAN S. PARMAN–KAYU TANGI

Nur Endah Widyawati, ST, MT (nurendahwidyawati42@gmail.com)

Niken Meillisa Putri S.T., M.T. (nikenmeillisaptr@gmail.com)

Muhammad Raihan Riandi, S.T., M.Tr.T. (raihanrnd@poliban.com)

Agung Yoga Pranata, S.T., M.T. (agunglawliet24@gmail.com)

Fathinatush Shalihah, M.Pd. (fathina_shalihah@poliban.com)

ABSTRAK

Pembangunan jalur pedestrian di Kota Banjarmasin terus meningkat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan jalur pejalan kaki yang terhubung langsung ke halte dan fasilitas umum. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian di Jalan S. Parman - Jalan Kayu Tangi. Menggunakan metode analisis regresi logistik, penelitian ini mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian, termasuk karakteristik jalur, sistem, kinerja, kondisi fisik, dan perilaku pengguna. Survei dilakukan dengan 120 responden, terdiri dari wawancara langsung dan *Google Form*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi penerimaan pejalan kaki adalah jarak halte dengan fasilitas umum, kemudahan akses jalur, serta keberadaan pagar pengaman, drainase, dan tanaman peneduh. Semakin dekat halte dengan fasilitas umum dan semakin banyak fasilitas pendukung, semakin besar keinginan pejalan kaki untuk menggunakan jalur tersebut. Selain itu, tempat duduk yang memadai dan desain jalur yang menarik meningkatkan kenyamanan. Untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian, disarankan perbaikan infrastruktur, penambahan fasilitas pendukung, perbaikan sistem drainase, serta desain jalur dan akses halte yang lebih strategis.

Kata Kunci: Kenyamanan Pejalan Kaki, Penerimaan Pejalan Kaki, Jalur Pedestrian,.

ABSTRACT

The development of pedestrian paths in Banjarmasin City continues to increase to meet the needs of the community, with pedestrian paths that are directly connected to bus stops and public facilities. This study aims to identify factors that influence people's satisfaction in using pedestrian paths on Jalan S. Parman - Jalan Kayu Tangi. Using logistic regression analysis, this study examined factors that influence pedestrian acceptance of pedestrian paths, including path characteristics, system, performance, physical condition, and user behaviour. A survey was conducted with 120 respondents, consisting of in-person interviews and Google Forms. The results show that the main factors influencing pedestrian acceptance are the distance of bus stops from public facilities, ease of access to the path, and the presence of safety fences, drainage, and shade plants. The closer the bus stop is to public facilities and the more supporting facilities, the more willing pedestrians are to use the route. In addition, adequate seating and attractive path design increase comfort. To improve the quality of pedestrian paths, infrastructure improvements, additional supporting facilities, improved drainage systems, and more strategic path design and bus stop access are recommended.

Key Words: Pedestrian Paths, Pedestrian Comfort, Pedestrian Acceptance.

PENDAHULUAN

Jalur pedestrian merupakan fasilitas umum yang dirancang untuk memberikan ruang yang aman dan nyaman untuk pejalan kaki. Jalur pedestrian masih menghadapi berbagai masalah yang

mengganggu kenyamanan dan membahayakan keselamatan pejalan kaki. Untuk meningkatkannya suatu kota maka jalur pedestrian perlu dirancang dengan baik (Wardiana, Kusuma, & Rahmawati, 2023). Kota Banjarmasin memiliki tingkat mobilitas tinggi, sehingga diperlukan jalur pedestrian untuk mendukung mobilitas dan meningkatkan kualitas hidup warga. Jalur ini menghubungkan berbagai area, termasuk permukiman, pusat perdagangan, tempat wisata, dan fasilitas umum. Salah satunya adalah jalur dari S. Parman hingga Kayutangi, yang banyak digunakan oleh pegawai, siswa, dan mahasiswa. Meskipun kawasan ini memiliki banyak fasilitas umum, kondisi trotoar di beberapa titik masih kurang memadai, dengan kerusakan dan gangguan dari pedagang kaki lima, serta tidak ramah bagi penyandang disabilitas.

Perbaikan dan peningkatan fasilitas pedestrian diperlukan agar masyarakat lebih nyaman berjalan kaki dari halte ke fasilitas umum atau sebaliknya. Dengan fasilitas yang lebih baik, penggunaan jalur pedestrian dapat meningkat, serta mendorong pemanfaatan angkutan umum dan mengurangi volume kendaraan pribadi di pusat kota. Oleh karena itu, penting untuk melakukan penelitian guna mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan jalur pedestrian serta mencari rekomendasi peningkatan penerimaan jalur pedestrian bagi pejalan kaki yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat di Jalan S. Parman – Kayutangi, sekaligus menentukan prioritas penanganannya. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi logistik dengan perangkat SPSS untuk menganalisis data yang diperoleh, guna memperoleh pemahaman yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang memengaruhi penerimaan masyarakat terhadap jalur pedestrian. Dengan hasil analisis ini, diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang relevan untuk perbaikan fasilitas pedestrian yang lebih efektif, sehingga kenyamanan pejalan kaki dapat ditingkatkan, dan pada akhirnya dapat mendukung upaya pengurangan kemacetan serta meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan.

KAJIAN LITERATUR

Jalur pedestrian merupakan unsur penting perencanaan kota. Fungsinya untuk mendukung mobilitas aktif, menciptakan ruang publik yang nyaman dan aman, serta memperbaiki kualitas lingkungan kota (Anggraini, 2009). Sistem pedestrian hendaknya dapat mendukung perdagangan, menekan ketergantungan pada kendaraan, dan meningkatkan kualitas lingkungan. Jalur pedestrian menghubungkan tempat-tempat di kota dan berfungsi utama jalur pejalan kaki dan untuk kegiatan lain tanpa mengganggu kelancaran berjalan (Shirvani, 1985). Jalur pedestrian penting tidak hanya bagi pejalan kaki, tetapi juga sebagai elemen penting dalam perencanaan tata ruang kota. Fasilitas seperti tempat duduk, perlindungan cuaca, pepohonan, pedagang kaki lima, dan akses air dapat mendorong masyarakat untuk memanfaatkan jalur ini (Sari, 2018).

Elemen pembentuk jalur pedestrian, yaitu elemen utama dan elemen pendukung. Elemen utama mencakup material jalur seperti paving block, beton, atau batu. Sementara itu, elemen pendukung meliputi lampu penerangan, tanaman peneduh, tempat duduk, signage, dan kanopi. Seluruh elemen ini berkontribusi pada kenyamanan, keamanan, dan estetika lingkungan (Indraswara, 2007).

Pejalan kaki merupakan individu yang berjalan di jalur jalan (Putra, 2013). Berjalan kaki ialah cara yang mudah dan murah untuk mencapai tujuan yang sulit dijangkau dengan moda transportasi lain. Keunggulan berjalan kaki, seperti kecepatan rendah, memungkinkan pejalan kaki menikmati lingkungan dan mengamati detail lebih jelas (Rapoport, 1977). Selain itu, berjalan kaki juga berperan penting dalam interaksi sosial dan kegiatan komersial serta budaya di

kota (Fruin, 1979). Berjalan kaki juga menghubungkan antar moda transportasi dan merupakan sarana transportasi paling sederhana.

Fasilitas pendukung lainnya seperti halte, tempat parkir, serta integrasi dengan transportasi umum juga berperan besar dalam meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi jalur pedestrian. Peletakan fasilitas-fasilitas ini harus memperhatikan kemudahan akses ke layanan publik dan keamanan bagi semua pengguna, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas (Kementerian PUPR, 2018).

Kebutuhan untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh jarak tempuh, tingkat keamanan dan kenyamanan jalur dibandingkan dengan moda transportasi lain. Waktu, ketersediaan kendaraan bermotor, pola tata guna lahan, dan kenyamanan merupakan faktor-faktor utama yang memengaruhi jarak tempuh pejalan kaki (Unterman, 1984).

Dalam merancang jalur pedestrian, penting untuk memperhatikan prinsip keterpaduan, kesinambungan, keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas (Kementerian PUPR, 2018). Selain itu, pemeliharaan fasilitas seperti drainase, tempat sampah, pencahayaan, dan jalur khusus disabilitas juga dibutuhkan untuk menjaga fungsi jalur tetap optimal.

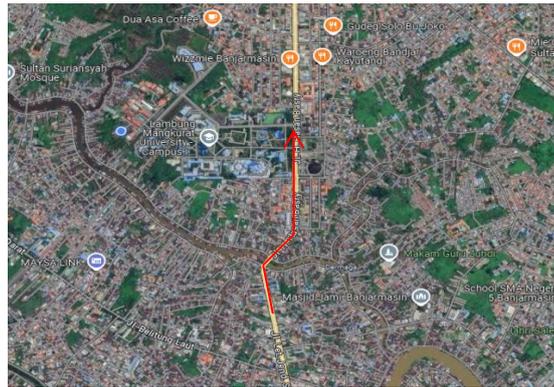
Perencanaan jalur pejalan kaki sebaiknya di ruas jalan dengan pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam dan lebih dari 1000 kendaraan dalam periode yang sama. Jalur ini idealnya terletak di luar jalur lalu lintas (jika ada tempat parkir) atau di sisi luar bahu jalan. Pedestrian diperlukan jika dapat menghasilkan pejalan kaki dalam penggunaan lahan, seperti sekolah, perumahan, kawasan industri, pusat perdagangan, halte dan terminal bus (Iswanto, Prasetyo, & Yulianto, 2006).

Untuk menilai faktor-faktor yang memengaruhi penerimaan masyarakat terhadap jalur pedestrian maka digunakan analisis regresi logistik. Metode ini dinilai tepat karena mampu mengolah variabel kategorik maupun keberlanjutan tanpa syarat distribusi normal, serta dapat diinterpretasikan langsung melalui *logit* atau *odds ratio*. Berbeda dengan regresi linier, regresi logistik tidak memerlukan hubungan setara antara variabel dependen dan independen. Namun, dibutuhkan jumlah sampel yang banyak dan memungkinkan penggunaan variabel independen baik kategorik maupun numerik (Situngkir, 2023).

Regresi logistik adalah model yang digunakan ketika variabel respon bersifat kuantitatif (Hosmer dan Lemeshow, 1989). Model ini sederhana melibatkan variabel respon Y dan variabel prediktor X, di mana $Y = 1$ menunjukkan karakteristik dan $Y = 0$ menunjukkan ketiadaannya. Untuk mengevaluasi apakah hasil observasi berbeda dari prediksi model, beberapa pengujian dilakukan (Radam, Agus, & Bagus, 2015).

METODE PENELITIAN

Metode analisis regresi logistic dengan pendekatan kuantitatif pada penelitian ini digunakan mengevaluasi faktor-faktor yang memengaruhi penerimaan pengguna terhadap penggunaan jalur pedestrian di sepanjang Jl. S. Parman - Kayu Tangi, Kota Banjarmasin. Data penelitian didapat melalui survei lapangan dan pembagian kuesioner ke responden yang merupakan pengguna jalur pedestrian.



Gambar 1. Lokasi Penelitian di Jl. S. Parman – Kayutangi

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan menggunakan teknik behavioral mapping, wawancara terstruktur, dan penyebaran kuesioner kepada 120 responden (50 secara langsung dan 70 secara daring). Jumlah ini dianggap cukup karena dapat mewakili populasi pejalan kaki di Jalan S. Parman – Kayutangi, dengan variasi yang cukup untuk analisis regresi logistik. Ukuran sampel ini memadai untuk menghasilkan hasil yang valid dan representatif, mengingat regresi logistik dapat bekerja dengan baik pada sampel dengan ukuran 100-200 responden (Bujang, Sa'at, Sidik, & Joo, 2018). Selain itu, metode pengumpulan data yang melibatkan wawancara langsung dan kuesioner daring memungkinkan variasi dalam responden, sementara keterbatasan sumber daya menjadikan 120 responden sebagai jumlah yang optimal untuk penelitian ini. Observasi dilakukan dengan pendekatan *place-centered* dan *person-centered mapping* untuk memahami pola pergerakan pejalan kaki. Data yang diambil pada penelitian terdiri atas:

1. Data primer, kuesioner dan wawancara.
2. Data sekunder, didapat dari literatur, pedoman teknis, dan dokumen perencanaan terkait jalur pedestrian (Kementerian PUPR, 2018).

Penelitian ini menggunakan variabel independen yang digunakan untuk menjelaskan pengaruh faktor-faktor yang dapat memprediksi variabel dependen. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini adalah *biner*, yaitu penerimaan pejalan kaki terhadap penggunaan jalur pedestrian (1 = mau, 0 = tidak mau). Adapun variabel independen terdiri atas empat kelompok utama, yaitu:

1. Karakteristik sistem jalur pedestrian
 - Jarak: Mengacu pada seberapa jauh jarak yang harus ditempuh pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian, yang dapat mempengaruhi keputusan mereka untuk menggunakan fasilitas tersebut.
 - Keamanan: Faktor yang berkaitan dengan rasa aman pejalan kaki selama berada di jalur pedestrian, misalnya keberadaan petugas keamanan atau pencahayaan jalan yang memadai.
 - Kebersihan: Tingkat kebersihan jalur pedestrian yang berperan dalam kenyamanan dan daya tarik bagi pejalan kaki
2. Karakteristik pergerakan pejalan kaki
 - Kemudahan: Menilai sejauh mana jalur pedestrian dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk bagi mereka yang memiliki kebutuhan khusus, seperti disabilitas.

- Ketertiban: Menilai kepatuhan pejalan kaki terhadap penggunaan jalur yang disediakan dan peraturan yang ada, yang dapat memengaruhi efektivitas dan kenyamanan penggunaan jalur pedestrian.
3. Kinerja jalur pedestrian
- Luas Jalur: Luas jalur pedestrian yang disediakan, mempengaruhi kenyamanan dan kemampuan jalur tersebut untuk menampung banyak pejalan kaki secara bersamaan.
 - Rambu: Keberadaan rambu yang jelas dan informatif bagi pejalan kaki, yang dapat meningkatkan keselamatan dan kenyamanan.
 - Penerangan: Kualitas pencahayaan pada jalur pedestrian, yang penting terutama pada malam hari untuk meningkatkan keamanan.
 - Tempat Duduk: Tersedianya fasilitas tempat duduk di sepanjang jalur pedestrian untuk memberi kenyamanan bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat.
 - Drainase: Sistem drainase yang baik untuk mencegah genangan air, sehingga jalur tetap aman dan nyaman.
 - Fasilitas Disabilitas: Penyediaan fasilitas yang mendukung pejalan kaki dengan disabilitas, seperti jalur untuk kursi roda.
4. Kondisi halte
- Kenyamanan: Tingkat kenyamanan fasilitas di halte, seperti tempat berteduh atau tempat duduk, yang memengaruhi pengalaman pejalan kaki yang menunggu kendaraan umum.
 - Perlindungan Cuaca: Keberadaan perlindungan dari cuaca buruk, seperti atap atau kanopi di halte, untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang.
 - Akses: Sejauh mana halte dapat diakses oleh pejalan kaki, termasuk mereka yang memiliki kebutuhan khusus.
 - Informasi Rute: Keberadaan informasi yang jelas mengenai rute kendaraan umum yang melewati halte, untuk membantu pejalan kaki dalam menentukan tujuan mereka.

Dengan menggunakan variabel-variabel independen tersebut, regresi logistik dapat menganalisis pengaruh masing-masing faktor terhadap keputusan atau penerimaan pejalan kaki terhadap penggunaan jalur pedestrian. Indikator-indikator tersebut ditentukan berdasarkan studi terdahulu dan pedoman perencanaan teknis (Radam, 2020).

Tabel 1. Variabel Independen

Variabel Indikator		Variabel Indikator		Variabel Indikator		
Kinerja Pedestrian		Penyeberangan Sebidang	X _{3.3}	Menarik	X _{3.13}	
		Penyeberangan Tak Sebidang	X _{3.4}	Karakteristik Kondisi Halte		
Jarak	X _{1.1}	Lampu Penerang Jalan	X _{3.5}		Nyaman Dan Bersih	X _{4.1}
Aman	X _{1.2}	Rambu Petunjuk	X _{3.6}		Informasi	X _{4.2}
Bersih	X _{1.3}	Tempat Sampah	X _{3.7}		Peruntukan	X _{4.3}
Karakteristik Pergerakan		Drainase	X _{3.8}		Akses	X _{4.4}
		Mudah	X _{2.1}			

Tertib	X _{2.2}	Tanaman Peneduh	X _{3.9}	Terlindung	X _{3.10}
Karakteristik Kondisi Pedestrian		Jalur Disabilitas	X _{3.10}	Tempat Duduk	X _{3.11}
Luas	X _{3.1}	Kanopi	X _{3.11}	Jalur Disabilitas	X _{3.12}
Pagar Pengaman	X _{3.2}	Tempat Duduk	X _{3.12}		

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Proses analisis data dilakukan melalui regresi logistik menggunakan SPSS, dengan tahap sebagai berikut:

1. Uji Hosmer dan Lemeshow

Mengevaluasi kesesuaian model regresi (*Goodness of Fit*), didapatkan hasil pada Tabel 2.

Tabel 2. Goodness of Fit Data Kepuasan Pejalan Kaki

Step	Chi-square	df	Sig.
1	11,239	8	0,189

Sehingga didapat nilai signifikansi sebesar $0,346 > 0,05$, model regresi dinyatakan memenuhi kriteria kelayakan berdasarkan *Uji Hosmer dan Lemeshow*, dan karenanya dapat diterima untuk analisis terhadap pejalan kaki.

2. Overall Model

Penilaian *overall model* regresi dilakukan dengan memperhatikan *-2 log likelihood block number = 0* dan *block number = 1*.

Tabel 3. Overall Model Fit Data Kepuasan Pejalan Kaki

Iteration History	-2 Log Likelihood
Step 0	322,711
Step 1	40,328

Didapat *-2 log likelihood block number = 0* yaitu 322,711, dan *block number = 1* yaitu 40,328. Jika *block number = 1 < block number = 0*, model regresi dianggap layak. Maka, model ini layak.

3. Omnibus Test of Model Coefisients

Menguji apakah variabel bebas mempengaruhi variabel dependen. Hasil uji ini pada data penerimaan pejalan kaki pada Tabel 4.

Tabel 4. Omnibus Test of Model Data Kepuasan Pejalan Kaki

	Chi-square	df	Sig.
Step 1 Step	292,382	25	0,000

Block	292,382	25	0,000
Model	292,382	25	0,000

Nilai signifikan ditunjukkan pada Tabel 4. diatas yaitu sebesar 0,000, artinya hasil Omnibus Test menunjukkan tingkat signifikansi di bawah 5% ($< 0,05$). Ini menunjukkan bahwa variabel bebas dalam data penerimaan pejalan kaki mempengaruhi keputusan responden untuk menggunakan jalur pejalan kaki di Jl. S. Parman menuju Jl. Kayutangi.

4. Koefisien Determinan

Cox & Snell R-Square dan *Nagelkerke R-Square* digunakan untuk menguji koefisien determinasi dinilai untuk mengukur pengaruh variabel bebas terhadap kesediaan responden menggunakan jalur pejalan kaki di Jl. S. Parman menuju Jl. Kayutangi. Didapat nilai koefisien determinasi pada Tabel 5.

Tabel IV.5. Data Pejalan Kaki Menggunakan Uji Cox & Snell R-Square dan Nagelkerke R-Square

No.	Deskripsi	Value
1.	<i>Cox & Snell R-Square</i>	0,704
2.	<i>Nagelkerke R-Square</i>	0,939

Didapat hasil *Cox & Snell R-Square* yaitu 0,704, artinya variabel independen memiliki pengaruh kuat terhadap kesediaan menggunakan jalur pejalan kaki di Kota Banjarmasin, yaitu 70,4%. Sementara nilai *Nagelkerke R-Square* yaitu 0,939, yang membuktikan pengaruh variabel independen yaitu 93,9%, dan faktor lain yang mempengaruhi diluar penelitian ini sebesar 6,1%.

5. Analisis Pengaruh

Pengaruh faktor-faktor terhadap kesediaan responden menggunakan jalur pejalan kaki di Jl. S. Parman menuju Jl. Kayutangi dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Hasil Uji Pengaruh Faktor pada Pejalan Kaki

No.	Faktor	Koefisien	Exp(B)	Sig.	Berpengaruh/Tidak
Karakteristik Sistem Jalur Pedestrian (x₁)					
X _{1.1}	Jarak	1,352	3,867	0,042	Berpengaruh
X _{1.2}	Keamanan	2,346	10,441	0,076	Tidak
X _{1.3}	Kebersihan	-1,351	0,259	0,258	Tidak
Karakteristik Pergerakan (x₂)					
X _{2.1}	Mudah	2,408	11,117	0,090	Tidak
X _{2.2}	Tertib	-2,233	0,107	0,075	Tidak
Karakteristik Kinerja Pedestrian (x₃)					
X _{3.1}	Luas	-0,663	0,515	0,602	Tidak
X _{3.2}	Pagar Pengaman	-3,349	0,035	0,058	Tidak

X _{3.3}	Penyeberangan Sebidang	1,292	3,639	0,129	Tidak
X _{3.4}	Penyeberangan Tak Sebidang	0,029	1,030	0,982	Tidak
X _{3.5}	Lampu Penerang Jalan	-1,768	0,171	0,217	Tidak
X _{3.6}	Rambu-Rambu / Petunjuk	1,910	6,752	0,182	Tidak
X _{3.7}	Tempat Sampah	-1,099	0,333	0,536	Tidak
X _{3.8}	Drainase	2,162	8,685	0,048	Berpengaruh
X _{3.9}	Tanaman Peneduh	-2,704	0,067	0,021	Berpengaruh
X _{3.10}	Jalur Disabilitas	1,111	3,037	0,360	Tidak
X _{3.11}	Kanopi/Atap	-1,966	0,140	0,046	Berpengaruh
X _{3.12}	Tempat Duduk	3,658	38,802	0,005	Berpengaruh
X _{3.13}	Menarik	-5,379	0,005	0,008	Berpengaruh
Karakteristik Kondisi Halte (x4)					
X _{4.1}	Nyaman Dan Bersih (Halte)	4,302	73,878	0,046	Berpengaruh
X _{4.2}	Informasi (Halte)	-2,672	0,069	0,199	Tidak
X _{4.3}	Peruntukan (Halte)	2,128	8,401	0,010	Berpengaruh
X _{4.4}	Akses (Halte)	2,506	12,250	0,060	Tidak
X _{4.5}	Terlindung (Halte)	3,026	20,625	0,072	Tidak
X _{4.6}	Tempat duduk (Halte)	-1,121	0,326	0,307	Tidak
X _{4.7}	Jalur Disabilitas (Halte)	-0,047	0,954	0,963	Tidak
	Constant	-13,255	0,000	0,001	

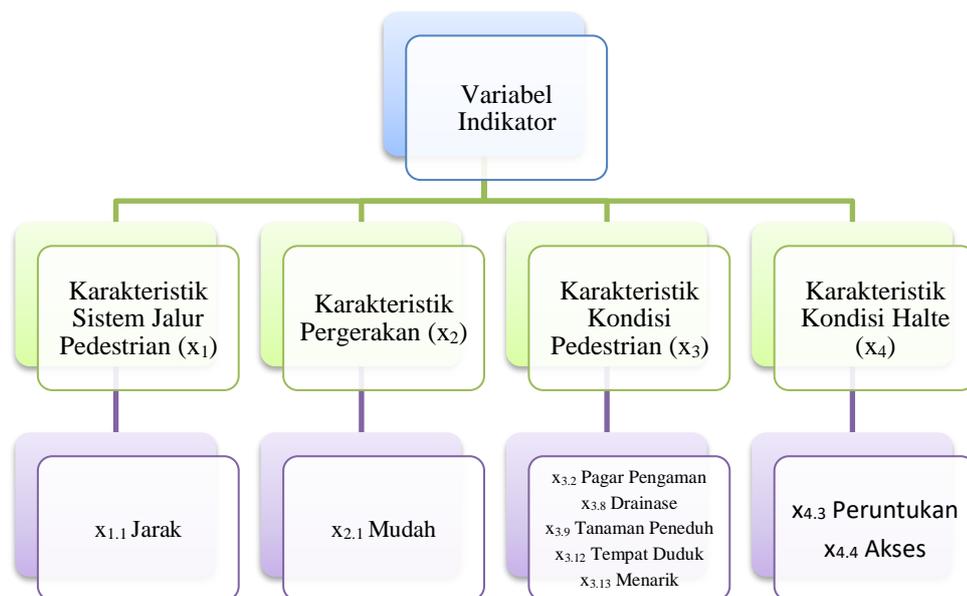
Hasil uji regresi logistik pada model 1 untuk jarak pejalan kaki ke fasilitas umum kemudian dikembangkan untuk mengevaluasi faktor-faktor yang tidak signifikan. Selanjutnya dilakukan uji regresi logistik untuk model 2 hingga model 17, dengan hasil analisis yang dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel IV.7 Trial Error Model Penerimaan Jarak Pejalan Kaki dari Halte Menuju ke Fasilitas Umum

Model	Variabel Ditinjau	Goodness of Fit Model	Omnibus Test of Model	Overall Model		Koefisien Determinan		Variabel Tidak Berpengaruh
				Step 0	Step 1	Cox & Snell R-Square	Nagelkerke R-Square	
1	25	0,189	0,000	332,711	40,328	0,704	0,939	17
2	24	0,242	0,000	332,711	40,329	0,704	0,939	15
3	23	0,234	0,000	332,711	40,331	0,704	0,939	14
4	22	0,000	0,000	332,711	40,764	0,704	0,938	10
5	21	0,000	0,000	332,711	41,077	0,703	0,938	10
6	20	0,182	0,000	332,711	42,946	0,701	0,935	10
7	19	0,442	0,000	332,711	44,742	0,699	0,932	9

8	18	0,299	0,000	332,711	46,384	0,697	0,929	8
9	17	0,000	0,000	332,711	47,305	0,696	0,927	7
10	16	0,000	0,000	332,711	48,533	0,694	0,925	6
11	15	0,733	0,000	332,711	50,411	0,692	0,922	5
12	14	0,584	0,000	332,711	51,936	0,690	0,919	5
13	13	0,672	0,000	332,711	53,965	0,687	0,916	2
14	12	0,566	0,000	332,711	55,241	0,685	0,914	2
15	11	0,816	0,000	332,711	58,640	0,681	0,908	1
16	10	0,003	0,000	332,711	61,253	0,677	0,903	1
17	9	0,301	0,000	332,711	63,791	0,674	0,899	0

Hasil uji regresi logistik dari model 2 hingga model 17 menunjukkan bahwa model 17 merupakan yang paling sesuai untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi jarak tempuh pejalan kaki dari Jl. S. Parman ke Jl. Kayutangi. Berdasarkan Tabel 7, terdapat 9 faktor signifikan yang memengaruhi penerimaan responden terhadap penggunaan jalur pejalan kaki, seperti kedekatan halte dengan fasilitas umum, kemudahan akses, pagar pengaman, drainase yang tertutup dan tidak berbau, jalur yang menarik, tempat duduk, fungsi halte yang sesuai, dan akses halte yang mudah. Dari 25 indikator yang diuji, hanya 9 yang terbukti relevan, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar IV.9.



Gambar IV.9. Variabel Berpengaruh Model Terpilih

Pembahasan Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil analisis, dilakukan pembahasan mengenai alternatif faktor yang memengaruhi penerimaan pejalan kaki dari halte ke fasilitas umum di Jl. S. Parman menuju Jl. Kayutangi adalah sebagai berikut :

1. Jarak antara halte dan fasilitas umum sangat memengaruhi penerimaan pejalan kaki, didukung oleh peran transportasi massal dalam membentuk kebiasaan berjalan. Pengembangan fasilitas di sekitar halte, khususnya dalam radius 500–1000 meter atau sekitar 10 menit berjalan kaki, dapat meningkatkan mobilitas kota. Kedekatan halte dengan sekolah, pusat perbelanjaan, kantor, dan permukiman turut mendukung pertumbuhan Kota Banjarmasin.
2. Akses yang mudah dari halte ke fasilitas umum mendorong minat berjalan kaki. Jalur pedestrian yang nyaman membuat orang lebih bersedia berjalan jauh. Pengembangan fasilitas pejalan kaki akan efektif jika menghubungkan area aktivitas tinggi seperti sekolah, pasar, taman, dan rumah sakit.
3. Diperlukan pagar pengaman untuk pejalan kaki meskipun trotoar dekat dengan jalan raya. Oleh karena itu, pagar pengaman diperlukan di area tertentu untuk melindungi pejalan kaki. Pagar ini akan dibangun setinggi 0,9 meter dengan bahan tahan cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.
4. Drainase tertutup untuk menghindari bau tidak sedap. Drainase tertutup di bawah trotoar berfungsi sebagai saluran air dan mencegah genangan, dengan dimensi minimal lebar dan tinggi 50 cm.
5. Tanaman peneduh perlu ditambah untuk meningkatkan kenyamanan. Tanaman yang sesuai adalah yang tahan cuaca, memiliki daun padat, seperti angkana, aksia besar, bougenville, dan teh-tehan pangkas.
6. Tempat duduk diperlukan untuk pejalan kaki beristirahat. Tempat duduk terbuat dari bahan tahan lama, diletakkan setiap 10 meter, dengan lebar 40–50 cm dan panjang 150 cm.
7. Jalur pedestrian menarik dapat mendorong penggunaan jalur pejalan kaki di Kota Banjarmasin. Hal ini dapat dicapai dengan menggunakan material berpola yang serap air tinggi dan menambahkan dekorasi yang mencerminkan karakter lokal.
8. Pengaturan halte harus sesuai kebutuhan, namun banyak halte yang tidak optimal karena penempatannya yang kurang tepat. Halte yang jauh dari aktivitas umum membuat penumpang menunggu di tempat lain, sementara halte yang digunakan untuk berjualan mengurangi fungsinya. Pemerintah perlu menegaskan penggunaan halte untuk menunggu angkutan, menertibkan supir yang tidak mematuhi aturan, dan mengatasi masalah ngetem.
9. Akses halte harus mudah dijangkau oleh pejalan kaki, namun banyak halte yang sulit diakses atau jauh dari pusat kegiatan. Hal ini membuat pengguna angkutan umum mencari akses alternatif yang tidak sesuai fungsi halte. Oleh karena itu, penting menyediakan trotoar yang baik dan jalur aman menuju halte.

Berdasarkan analisis, diperoleh persamaan regresi logistik sebagai berikut.

$$\ln \frac{p}{1-p} = -7,737\alpha - 2,330_{\text{tanaman peneduh}} + 2,121_{\text{akses (halte)}} - 1,956_{\text{pagar pengaman}} + 1,866_{\text{mudah}} - 1,794_{\text{menarik}} + 1,460_{\text{drainase}} + 1,260_{\text{tempat duduk}} + 0,863_{\text{jarak}} + 0,842_{\text{peruntukan (halte)}}$$

KESIMPULAN

1. Faktor utama yang mempengaruhi penerimaan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian di Jl. S. Parman – Kayutangi adalah jarak halte dengan fasilitas umum, kemudahan akses jalur, serta keberadaan pagar pengaman, drainase, dan tanaman peneduh. Semakin dekat halte dengan fasilitas umum dan semakin banyak fasilitas pendukung, semakin besar keinginan pejalan kaki untuk menggunakan jalur tersebut. Tempat duduk yang memadai dan desain jalur yang menarik juga meningkatkan kenyamanan.

2. Untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian, perlu dilakukan perbaikan infrastruktur seperti trotoar, penambahan fasilitas pendukung, serta perbaikan sistem drainase. Desain jalur yang lebih menarik dan perbaikan akses halte yang lebih strategis juga penting untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dan pengguna transportasi umum.

Daftar Pustaka

- Anggriani, Niniek. (2009). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Bujang, M.A., Sa'at, N. Sidik, T. M. I. T. A. B., Joo. L. C. (2018). Sample Size Guidelines for Logistic Regression from Observational Studies with Large Population: Emphasis on the Accuracy Between Statistics and Parameters Based on Real Life Clinical Data. *Malays J Med Sci*, 25(4), 122 – 130.
- Fruin, J. J. (1979). *Pedestrian planning and design*. New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners.
- Indraswara, M. Sahid. (2007). Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo, Semarang. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 6(2), 59 – 69.
- Iswanto, S., Prasetyo, B., & Yulianto, A. (2006). *Perencanaan dan desain jalur pedestrian di kawasan perkotaan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). 02/SE/M/2018. *Pedoman Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Putra, R., Santoso, T., & Nugroho, B. (2013). *Perencanaan ruang kota berbasis pejalan kaki*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Radam, I. F., Agus, M. T., Bagus, S. H. (2015). Influence Of Service Factors In The Model of Public Transport Mode A Banjarmasin – Banjarbaru Route Case Study. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*. 5(2), PP. 108-119.
- Radam I. F. (2020). Kebijakan Perbaikan Angkutan Feeder untuk Menunjang BRT Berdasarkan Persepsi Masyarakat Pengguna. *Buletin Profesi Insinyur*, 3(1), 057-062.
- Rapoport, A. (1977). *Human aspects of urban form: Towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press
- Sari, A. I. C. (2018). *Jalur pedestrian adalah hak ruang bagi pejalan kaki: Studi kasus pada ruang publik; Lapangan Taruna dan Taman Kota, Kota Gorontalo*. *Jurnal Peradaban Salns, Rekayasa dan Teknologi*, 2(1).2, 47-56.
- Shirvani, H. (1985). *The urban design process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Situngkir, H., Wibowo, S., & Santoso, A. (2023). *Teori dan aplikasi regresi logistik dalam penelitian bisnis*. Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media.
- Unterman, R. K. (1984). *Accommodating the pedestrian: Adapting towns and neighborhoods for walking and bicycling*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Wardiana, I. Y., Kusuma, H. E., & Rahmawati, P. A. (2023). Pengaruh karakteristik jalur pedestrian di Indonesia terhadap penilaian walkability. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 13(1), 31-41.