

ABSTRAK

Kawasan kampus Universitas Diponegoro memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, yang didukung oleh adanya bus kampus sebagai moda transportasi publik internal. Keberhasilan sistem transit bus kampus bergantung pada konektivitas first-last mile, di mana aktivitas berjalan kaki melalui jalur pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki menghubungkan antar gedung fakultas dan mengakses menuju titik transit. Namun, integrasi sistem transportasi internal kampus ini dinilai belum memadai karena kondisi infrastruktur yang belum optimal dan terdapat diskontinuitas jalur pedestrian sehingga hal ini memengaruhi warga kampus untuk menggunakan transportasi publik. Kondisi ini menimbulkan pernyataan yang menarik untuk diteliti, yaitu “Bagaimana tingkat kelayakan berjalan jalur pedestrian di dalam kawasan kampus Universitas Diponegoro dalam menunjang titik transit bus kampus?”

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur dan menilai tingkat kelayakan berjalan jalur pedestrian di dalam kawasan kampus Universitas Diponegoro dengan fokus utama dalam menunjang aksesibilitas menuju titik transit bus kampus. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan secara observasi lapangan dengan mengamati aktivitas mobilitas warga kampus, baik yang menggunakan bus kampus maupun berjalan kaki, serta dokumentasi sebagai bukti visual kondisi nyata. Teknik analisis yang data dilakukan berupa analisis deskriptif dan pengolahan data skoring berdasarkan tujuh parameter dari Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan oleh Kementerian PUPR No. 05/P/BM/2023 mengenai Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) di Kawasan Perkotaan.

Hasil penelitian menunjukkan adanya variasi kelayakan berjalan segmen jalur pedestrian di dalam kampus yang disebabkan karena diskontinuitas jalur. Segmen 7, 11, dan 13 memiliki hasil kelayakan berjalan baik, terlebih untuk segmen 12 rute FPIK – FPP dengan kondisi yang sangat baik. Sebaliknya, terdapat tingkat kelayakan berjalan yang dinilai kurang baik di segmen 1, 4, dan 9. Hal ini disebabkan karena terbatasnya infrastruktur penunjang disabilitas, adanya penghalang, dan minimnya fasilitas penyeberangan. Hal ini sejalan dengan rendahnya nilai parameter 3, 4, dan 5 dengan performa kurang baik, meskipun parameter 2 terkait fasilitas pendukung (amenities) memperoleh nilai yang sempurna dengan kondisi sangat optimal. Buruknya kualitas jalur pedestrian menjadi hambatan bagi pengguna dalam perpindahan moda karena kurangnya integrasi terhadap aksesibilitas dan konektivitas jalur pedestrian dalam menjangkau titik transit sehingga memengaruhi minat berjalan kaki yang berpotensi menurunkan penggunaan bus kampus.

Kata kunci: *walkability, indeks kelayakan berjalan, jalur pedestrian, pejalan kaki, titik transit*