

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Kota Tangerang Selatan

Kota Tangerang Selatan terletak antara $106^{\circ} 37' - 106^{\circ} 50'$ BT dan $6^{\circ} 16' - 6^{\circ} 30'$ LS. Kota ini tergolong dataran rendah dengan ketinggian rata-rata sekitar 50 meter di atas permukaan laut. Kota Tangerang Selatan memiliki luas wilayah sekitar $147,19 \text{ km}^2$ dan berbatasan langsung dengan wilayah DKI Jakarta di sebelah utara, serta Kabupaten Tangerang di sebelah barat, selatan, dan timur.

Kota Tangerang Selatan merupakan bagian dari wilayah metropolitan Jabodetabek dan memiliki akses yang baik ke berbagai jalur transportasi, termasuk jalan tol dan angkutan umum. Jarak Kota Tangerang Selatan ke pusat kota Jakarta sekitar 30 km, ke Kota Tangerang sekitar 15 km, dan ke Kota Depok sekitar 20 km. Lokasi strategis ini menjadikan Kota Tangerang Selatan sebagai salah satu daerah yang berkembang pesat dalam hal perumahan, industri, dan perdagangan.

Batas-batas Kota Tangerang Selatan adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara: DKI Jakarta
- Sebelah Timur: Kabupaten Bogor
- Sebelah Selatan: Kabupaten Tangerang
- Sebelah Barat: Kabupaten Tangerang

A. Wilayah Administratif Kota Tangerang Selatan

Secara administratif, Kota Tangerang Selatan terbagi menjadi 7 kecamatan, yaitu:

1. Kecamatan Serpong dengan luas $25,56 \text{ km}^2$
2. Kecamatan Serpong Utara dengan luas $15,56 \text{ km}^2$
3. Kecamatan Ciputat dengan luas $10,56 \text{ km}^2$

4. Kecamatan Ciputat Timur dengan luas 8,56 km²
5. Kecamatan Pamulang dengan luas 22,56 km²
6. Kecamatan Tangsel dengan luas 25,56 km²
7. Kecamatan Bintaro dengan luas 19,56 km²

Kota Tangerang Selatan dikenal dengan berbagai fasilitas pendidikan, kesehatan, dan pusat perbelanjaan yang modern, serta memiliki banyak ruang terbuka hijau yang mendukung kualitas hidup warganya.

B. Kondisi Fisik Dasar Kota Tangerang Selatan

Kota Tangerang Selatan merupakan wilayah yang sebagian besar datar dengan ketinggian rata-rata sekitar 50 meter di atas permukaan laut. Wilayah ini memiliki kemiringan yang bervariasi, umumnya antara 0-2%, dengan beberapa area yang sedikit berbukit. Keberadaan sungai dan saluran air di Kota Tangerang Selatan berfungsi sebagai irigasi, tetapi juga dapat menyebabkan masalah banjir, terutama di musim penghujan. Beberapa daerah, terutama yang berada di dekat sungai, rentan terhadap genangan air saat curah hujan tinggi.

Tanah di Kota Tangerang Selatan umumnya terdiri dari jenis aluvium dengan tekstur yang bervariasi, mulai dari pasir hingga lempung. Kondisi tanah ini mendukung berbagai jenis pertanian, meskipun sebagian besar lahan telah beralih fungsi menjadi permukiman dan area komersial. Sekitar 40% dari total luas wilayah Kota Tangerang Selatan digunakan untuk permukiman, sementara sisanya terdiri dari lahan pertanian, hutan kota, dan ruang terbuka hijau.

Kota Tangerang Selatan dilalui oleh beberapa sungai, antara lain Sungai Cisadane yang menjadi salah satu sungai utama, serta beberapa anak sungai lainnya seperti Sungai Cirendeudeu dan Sungai Ciledug. Sungai-sungai ini berperan penting dalam pengelolaan air dan irigasi di wilayah tersebut. Kota Tangerang Selatan memiliki dua musim, yaitu musim kemarau dan musim penghujan, yang berganti setiap enam bulan. Musim kemarau berlangsung dari bulan April hingga September, sedangkan musim penghujan terjadi dari bulan Oktober hingga Maret. Iklim di Kota Tangerang

Selatan termasuk dalam kategori tropis basah, dengan curah hujan tertinggi biasanya terjadi pada bulan Januari dan Februari.

4.1.2 Penggunaan Lahan Kota Tangerang Selatan

Pola penggunaan lahan di Kota Tangerang Selatan terdiri dari lahan permukiman, lahan pertanian, lahan terbuka hijau, dan lahan komersial. Berdasarkan data, penggunaan lahan di Kota Tangerang Selatan adalah sebagai berikut:

- **Permukiman:** 50%
- **Lahan Pertanian:** 20%
- **Lahan Terbuka Hijau:** 15%
- **Lahan Komersial dan Industri:** 15%

Iklim di Kota Tangerang Selatan termasuk tipe D.2 (agak kering), dengan rata-rata curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Januari, mencapai sekitar 300 mm per bulan. Musim kemarau biasanya memiliki curah hujan di bawah 100 mm per bulan selama 5 bulan, sedangkan musim penghujan memiliki curah hujan di atas 200 mm per bulan selama 7 bulan.

Penggunaan lahan di Kota Tangerang Selatan didominasi oleh lahan terbangun, terutama permukiman yang terus berkembang pesat seiring dengan pertumbuhan populasi. Meskipun demikian, masih terdapat lahan pertanian yang berfungsi sebagai sumber pangan, meskipun jumlahnya semakin berkurang akibat alih fungsi lahan menjadi permukiman dan area komersial.

Perkembangan lahan terbangun di Kota Tangerang Selatan tidak merata di setiap kecamatan. Kecamatan Serpong dan Ciputat Utara cenderung lebih padat dibandingkan dengan Kecamatan Pamulang dan Ciputat yang masih memiliki lahan terbuka hijau dan pertanian. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 17/PRT/M/2009 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan mengamanatkan pembagian yang proporsional antara kawasan lindung dan kawasan budidaya. Namun, tantangan dalam pengendalian pemanfaatan ruang tetap ada, terutama

terkait dengan pertumbuhan lahan terbangun yang cenderung acak dan menyebar, serta alih fungsi lahan hijau menjadi permukiman dan industri. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan mencakup rencana struktur ruang wilayah, rencana pola ruang wilayah, dan rencana penetapan kawasan strategis.

4.2 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Jalan Dewi Sartika terletak di kawasan Pasar Ciputat, Tangerang Selatan, dan merupakan area yang ramai dengan berbagai kegiatan perdagangan. Di sepanjang jalan ini, terdapat banyak toko, warung, dan pasar tradisional yang melayani kebutuhan masyarakat setempat. Kawasan ini merupakan pusat perbelanjaan dan perdagangan yang penting di Kota Tangerang Selatan. Keberadaan pasar Ciputat di area ini menjadikan lokasi penelitian sebagai kawasan strategis dalam perekonomian Kota Tangerang Selatan, dengan akses yang baik dari berbagai arah dan menjadi titik pertemuan bagi masyarakat sekitar.

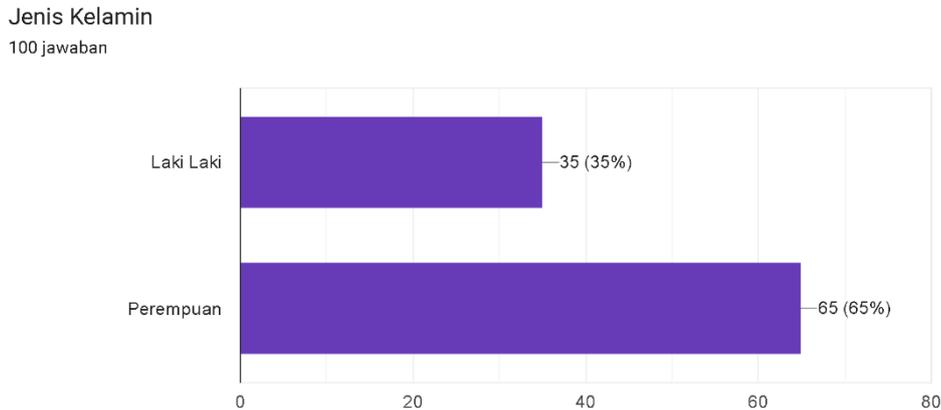
4.2.1 Penggunaan Lahan Jalan Dewi Sartika

Penggunaan lahan di Jalan Dewi Sartika didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa. Kawasan ini memiliki berbagai jenis usaha, termasuk pasar tradisional, toko kelontong, warung makan, dan berbagai jenis usaha kecil lainnya. Selain itu, terdapat juga penggunaan lahan untuk peribadatan, seperti masjid, serta fasilitas umum seperti taman dan area parkir.

Kegiatan perdagangan dan jasa di Jalan Dewi Sartika terdiri dari berbagai macam penggunaan lahan pada setiap bangunannya. Di kawasan ini, terdapat kompleks pertokoan di sepanjang Jalan Dewi Sartika, terdapat berbagai usaha yang memenuhi kebutuhan masyarakat, seperti toko pakaian yang menyediakan pakaian untuk pria, wanita, dan anak-anak, serta toko sepatu yang menawarkan model formal hingga kasual. Selain itu, terdapat toko elektronik yang menjual peralatan dan gadget, warung makan yang menyajikan makanan tradisional dan cepat saji, serta pasar tradisional yang menjadi pusat perdagangan bahan makanan segar dan kebutuhan sehari-hari.

4.3 Karakteristik Pejalan Kaki

4.3.1 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin



Gambar 4. 1 Diagram Distribusi Jenis Kelamin

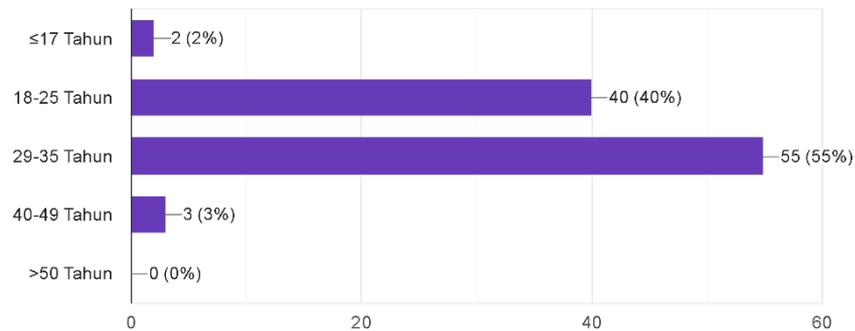
Berdasarkan visualisasi data dalam bentuk diagram pie tersebut, dapat dilakukan analisis mengenai distribusi jenis kelamin dari 100 responden yang berpartisipasi. Data menunjukkan bahwa terdapat kesenjangan yang cukup signifikan antara proporsi responden perempuan dan laki-laki. Mayoritas responden didominasi oleh perempuan dengan persentase sebesar 65% atau setara dengan 65 orang, sementara responden laki-laki hanya mencapai 35% atau sebanyak 35 orang dari total keseluruhan.

Perbedaan proporsi yang cukup besar ini, dengan selisih 30% antara responden perempuan dan laki-laki, dapat mengindikasikan beberapa kemungkinan. Pertama, bisa jadi populasi atau lingkungan tempat pengambilan sampel memang memiliki komposisi demografis yang didominasi oleh perempuan. Kedua, mungkin ada faktor-faktor tertentu yang membuat responden perempuan lebih responsif atau lebih bersedia untuk berpartisipasi dalam pengumpulan data ini dibandingkan dengan responden laki-laki.

4.3.2 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Usia

Usia

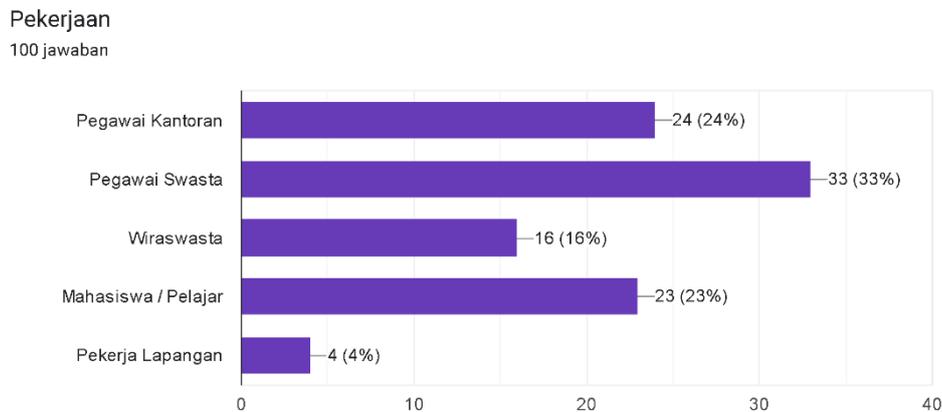
100 jawaban



Gambar 4. 2 Diagram Distribusi Usia

Berdasarkan data yang ditampilkan, distribusi usia responden menunjukkan konsentrasi yang sangat kuat pada kelompok usia produktif muda. Dominasi terbesar berada pada rentang usia 29-35 tahun dengan proporsi mencapai 55.5%, diikuti oleh kelompok usia 18-25 tahun sebesar 40%. Hal ini sangat menarik karena menunjukkan bahwa kawasan tersebut memiliki daya tarik yang kuat bagi generasi muda dan dewasa muda. Minimnya representasi dari kelompok usia di atas 40 tahun yang hanya mencapai 3% dan kelompok usia di atas 50 tahun yang bahkan tidak terdeteksi, mengindikasikan bahwa karakteristik kawasan ini mungkin kurang sesuai atau kurang menarik bagi kelompok usia yang lebih senior. Pola ini bisa jadi mencerminkan dinamika kawasan yang lebih berorientasi pada gaya hidup kaum muda, atau mungkin berkaitan dengan aksesibilitas dan fasilitas yang lebih cocok untuk demografis usia produktif muda.

4.3.3 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Pekerjaan

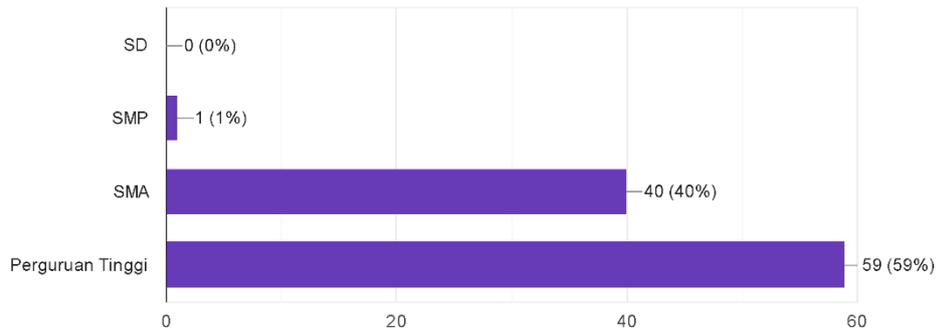


Gambar 4. 3 Diagram Dsistribusi Pekerjaan

Dalam aspek pekerjaan, terlihat adanya variasi yang cukup menarik dengan dominasi kelompok pegawai swasta sebesar 33%. Proporsi ini diikuti oleh pegawai kantor sebesar 24% dan mahasiswa/pelajar yang mencapai 23%. Distribusi ini mencerminkan kawasan yang memiliki karakteristik mixed-use yang kuat, mampu mengakomodasi berbagai kelompok profesi. Kehadiran wirausaha sebesar 16% juga menunjukkan adanya potensi ekonomi yang baik di kawasan tersebut. Yang menarik adalah minimnya pekerja lapangan yang hanya 4%, mengindikasikan bahwa kawasan ini lebih berorientasi pada sektor formal dan pendidikan. Komposisi pekerjaan ini juga menunjukkan bahwa kawasan tersebut kemungkinan besar merupakan pusat aktivitas ekonomi

4.3.4 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir
100 jawaban

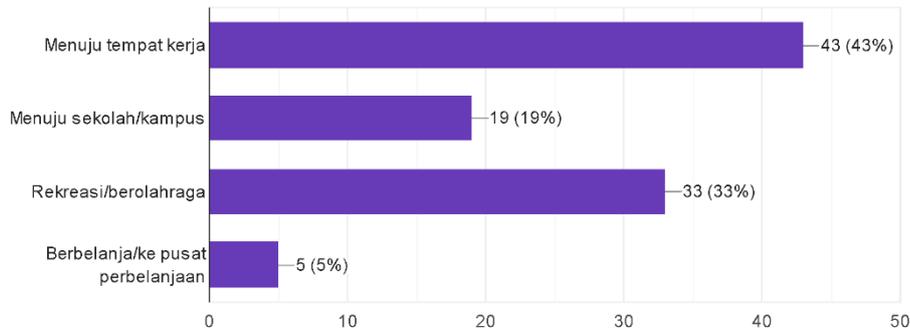


Gambar 4. 4 Grafik Distribusi Pendidikan Terakhir

Data tingkat pendidikan menunjukkan profil yang menarik dengan dominasi lulusan perguruan tinggi sebesar 59%, diikuti oleh lulusan SMA sebesar 40%. Namun, tingginya proporsi lulusan perguruan tinggi tidak selalu mencerminkan kawasan dengan fasilitas yang lengkap. Minimnya responden dengan pendidikan SMP (1%) dan tidak adanya responden dengan pendidikan SD bisa jadi menunjukkan bahwa kawasan ini lebih sering dikunjungi oleh kelompok masyarakat dengan latar belakang pendidikan menengah ke atas, meskipun fasilitas di kawasan ini belum sepenuhnya memadai. Hal ini mungkin disebabkan oleh potensi pasar yang belum dimanfaatkan secara optimal, seperti kurangnya infrastruktur modern, fasilitas pendukung yang terbatas, atau kondisi lingkungan yang perlu ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan pengunjung dari berbagai tingkat sosial-ekonomi.

4.3.5 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tujuan utama Anda berjalan kaki di ini
100 jawaban

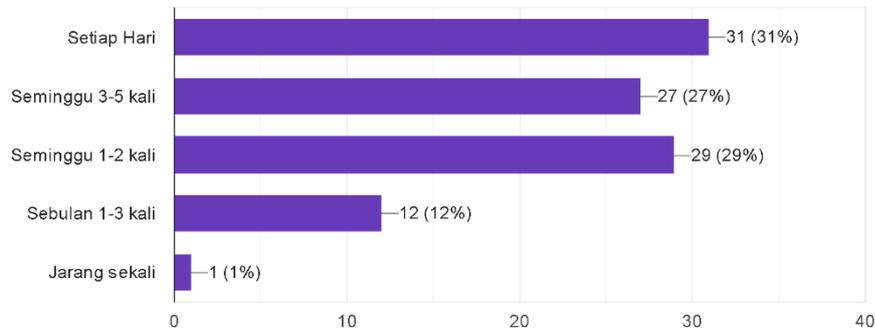


Gambar 4. 5 Grafik Distribusi Tujuan Perjalanan

Data tujuan berjalan kaki menunjukkan bahwa 43% responden melakukannya untuk menuju tempat kerja, 33% untuk rekreasi/berolahraga, 19% menuju sekolah/kampus, dan 5% untuk berbelanja. Distribusi ini menggambarkan kawasan yang menjadi pusat aktivitas di area yang padat penduduk. Tingginya persentase untuk tujuan kerja menunjukkan bahwa kawasan ini berfungsi sebagai area dengan akses yang mudah menuju tempat pekerjaan, yang mungkin berada dalam atau dekat dengan wilayah permukiman. Proporsi yang signifikan untuk rekreasi/olahraga menunjukkan bahwa, meskipun kawasan ini padat penduduk, terdapat ruang terbuka atau fasilitas sederhana yang dimanfaatkan untuk aktivitas leisure oleh masyarakat setempat. Hal ini mengindikasikan bahwa kawasan tersebut memiliki potensi untuk mendukung beragam aktivitas harian meskipun mungkin fasilitasnya masih sederhana dan lebih berorientasi pada kebutuhan komunitas lokal.

4.3.6 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Durasi Berjalan Kaki

Frekuensi anda berjalan kaki di Kawasan ini
100 jawaban

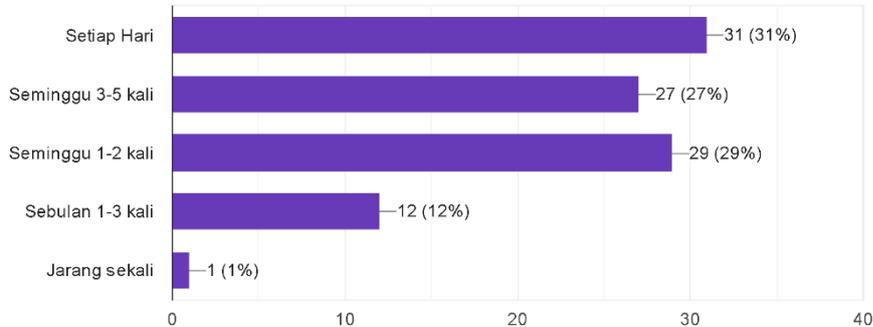


Gambar 4. 6 Grafik Distribusi Frekuensi Durasi Berjalan Kaki

Dalam hal durasi perjalanan, 47% responden menghabiskan waktu 10-20 menit, 31% selama 21-30 menit, 12% lebih dari 30 menit, dan 10% kurang dari 10 menit. Pola ini menunjukkan bahwa sebagian besar perjalanan masih berada dalam rentang waktu yang dianggap cukup nyaman untuk berjalan kaki. Namun, dominasi durasi 10-20 menit belum tentu mencerminkan perencanaan tata ruang yang efisien, melainkan dapat mengindikasikan keterbatasan fasilitas yang memaksa masyarakat untuk berjalan kaki dalam jarak tertentu guna memenuhi kebutuhan mereka. Selain itu, durasi perjalanan yang lebih dari 30 menit untuk 12% responden menunjukkan adanya potensi ketidakterjangkauan fasilitas penting di kawasan ini, yang mungkin perlu diperhatikan dalam konteks pengembangan kawasan yang lebih inklusif

4.3.7 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Frekuensi Penggunaan

Frekuensi anda berjalan kaki di Kawasan ini
100 jawaban

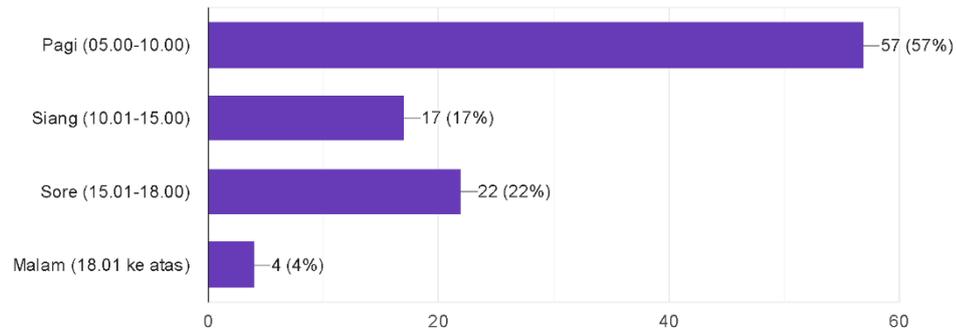


Gambar 4. 7 Grafik Distribusi Frekuensi Penggunaan Fasilitas Pejalan Kaki

Pola perjalanan menunjukkan distribusi dengan 31% responden berjalan kaki setiap hari, 27% melakukannya 3-5 kali seminggu, dan 29% sebanyak 1-2 kali seminggu. Frekuensi yang cukup tinggi ini mencerminkan bahwa banyak responden berjalan kaki untuk aktivitas sehari-hari seperti pergi bekerja, sekolah, berbelanja, atau melakukan kegiatan lainnya. Hanya 12% responden yang berjalan kaki 1-3 kali sebulan dan 1% yang jarang sekali, menunjukkan bahwa berjalan kaki masih menjadi salah satu moda transportasi utama di kawasan ini, meskipun belum tentu didukung oleh infrastruktur yang memadai. Pola ini mengindikasikan bahwa kawasan ini berfungsi sebagai pusat berbagai aktivitas yang berdekatan dengan area permukiman, meskipun potensi untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan fasilitas pejalan kaki tetap perlu diperhatikan.

4.3.8 Karakter Pejalan Kaki Berdasarkan Waktu Berjalan

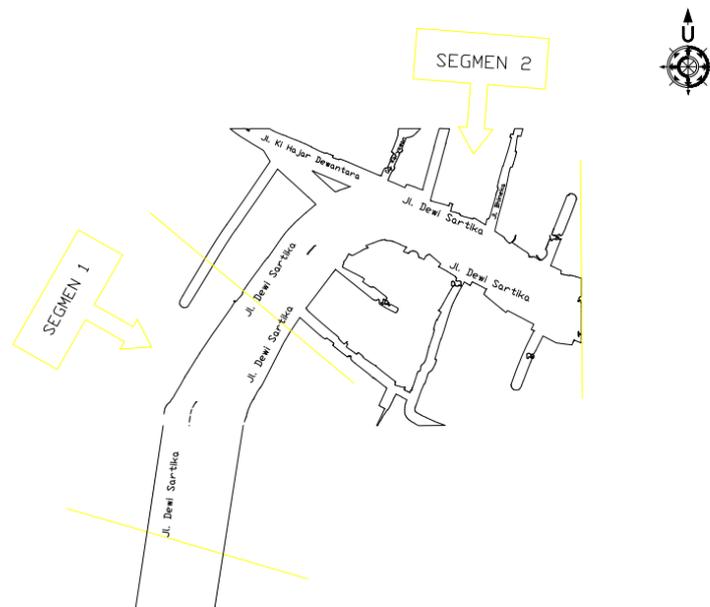
Waktu yang paling sering Anda berjalan kaki di kawasan ini
100 jawaban



Gambar 4. 8 Grafik Dsitribusi Waktu Pejalan Kaki

Data waktu berjalan kaki menunjukkan preferensi yang kuat untuk aktivitas pagi hari (05.00-10.00) sebesar 57%, diikuti oleh sore hari (15.01-18.00) sebesar 22%, siang hari (10.01-15.00) 17%, dan malam hari hanya 4%. Dominasi aktivitas pagi hari ini sangat menarik karena menunjukkan bahwa kawasan tersebut sangat aktif di pagi hari, kemungkinan besar berkaitan dengan waktu berangkat kerja dan sekolah. Rendahnya aktivitas di malam hari bisa mengindikasikan bahwa kawasan ini lebih berorientasi pada aktivitas siang hari atau mungkin ada pertimbangan keamanan yang membuat orang enggan berjalan kaki di malam hari.

4.4 Data Kelengkapan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian



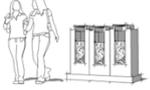
Gambar 4. 9 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian

Dalam upaya mengevaluasi kualitas prasarana pejalan kaki di kawasan perkotaan, wilayah Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, dibagi menjadi dua segmen, yaitu Segmen 1 dan Segmen 2. Pembagian ini bertujuan untuk memudahkan analisis dan perencanaan pengembangan fasilitas pejalan kaki yang lebih efektif dan efisien. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana pejalan kaki, terdapat beberapa sarana prasarana yang harus dimiliki untuk mendukung kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Berikut adalah beberapa sarana prasarana yang perlu diperhatikan dalam perencanaan kedua segmen tersebut :

Tabel 4. 1 Kelengkapan Sarana Segmen 1

		SEGMENT 1		
No	Parameter	kriteria / standar <i>permen PU No. 3 2014</i>	Kondisi Eksisting	Keterangan
1	Jalur Pedestrian	 <p>Ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter</p>		Kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, tidak memenuhi standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014. Sesuai dengan pedoman tersebut, jalur pejalan kaki seharusnya ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar minimal 150 centimeter. Namun, lebar jalur pejalan kaki di kawasan ini hanya mencapai 105 centimeter, yang jelas tidak mencukupi untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna
2	Lampu Penerangan	 <p>penerangan Fasilitas pejalan kaki. Terletak terpisah 10 meter dengan ketinggian maksimal 4 meter.</p>		Penerangan jalan di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, juga tidak sepenuhnya memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014. Sesuai dengan peraturan tersebut, penerangan fasilitas pejalan kaki harus terletak terpisah sejauh 10 meter dengan ketinggian maksimal 4 meter. Meskipun jarak penerangan sudah sesuai dengan ketentuan, yaitu tepat 10 meter, terdapat beberapa lampu penerangan yang dalam keadaan mati.
3	Tempat Duduk	 <p>Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p>	TIDAK ADA	Kondisi tempat duduk menunjukkan kekurangan yang signifikan, yaitu tidak adanya tempat duduk sama sekali. Sesuai dengan pedoman yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, penyediaan tempat duduk merupakan salah satu elemen penting dalam mendukung kenyamanan pengguna jalan
4	Pagar Pengaman	 <p>Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.</p>		Kondisi pagar pengaman di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, secara umum sudah sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, di mana pagar terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik-titik tertentu yang memerlukan perlindungan, dengan tinggi 0,9 meter dan menggunakan material tahan cuaca seperti metal dan beton. Namun, meskipun memenuhi standar, kondisi pagar saat ini kurang terawat, dengan beberapa bagian menunjukkan tanda-tanda kerusakan, seperti cat yang mengelupas dan bagian yang berkarat, sehingga perlu dilakukan pemeliharaan dan perbaikan untuk memastikan fungsinya tetap optimal.
5	Tempat Sampah	 <p>Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p>	TIDAK ADA	Fasilitas tempat sampah juga tidak tersedia di sepanjang jalur pejalan kaki. Ketiadaan tempat sampah dapat menyebabkan penumpukan sampah di area tersebut, yang berdampak negatif pada kebersihan dan kenyamanan lingkungan.
6	Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)	 <p>Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.</p>	TIDAK ADA	Di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, tidak terdapat marka jalan yang jelas. Ketiadaan marka ini dapat membingungkan pengguna jalan dan mengurangi keselamatan pejalan kaki, terutama di persimpangan atau area yang ramai.
7	Halte	 <p>Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.</p>	TIDAK ADA	Tidak ada halte yang disediakan untuk pejalan kaki di kawasan ini. Ketiadaan halte membuat pengguna transportasi umum kesulitan dalam menunggu dan mengakses layanan transportasi dengan nyaman.

Tabel 4. 2 Data Kelengkapan Segmen 2

		SEGMENT 2		
No	Parameter	kriteria / standar <i>permen PU No. 3 2014</i>	Kondisi Eksisting	Keterangan
1	Jalur Pedestrian	 <p>Ditempatkan pada jalur amenities dengan lebar 150 centimeter</p>		<p>Kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, tidak memenuhi standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRTM/2014. Sesuai dengan pedoman tersebut, jalur pejalan kaki seharusnya ditempatkan pada jalur amenities dengan lebar minimal 150 centimeter. Namun, lebar jalur pejalan kaki di kawasan ini hanya mencapai ± 105 centimeter, yang jelas tidak mencukupi untuk membenarkan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna</p>
2	Lampu Penerangan	 <p>penerangan Fasilitas pejalan kaki: Terletak terpisah 10 meter dengan ketinggian maksimal 4 meter.</p>		<p>Penerangan jalan di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, juga tidak sepenuhnya memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRTM/2014. Sesuai dengan peraturan tersebut, penerangan fasilitas pejalan kaki harus terletak terpisah sejauh 10 meter dengan ketinggian maksimal 4 meter. Meskipun jarak penerangan sudah sesuai dengan ketentuan, yaitu tepat 10 meter, terdapat beberapa lampu penerangan yang dalam keadaan mati.</p>
3	Tempat Duduk	 <p>Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p>	TIDAK ADA	<p>Kondisi tempat duduk menunjukkan kekurangan yang signifikan, yaitu tidak adanya tempat duduk sama sekali. Sesuai dengan pedoman yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRTM/2014, penyediaan tempat duduk merupakan salah satu elemen penting dalam mendukung kenyamanan pengguna jalan</p>
4	Pagar Pengaman	 <p>Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.</p>		<p>Kondisi pagar pengaman di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, secara umum sudah sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRTM/2014, di mana pagar terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik-titik tertentu yang memerlukan perlindungan, dengan tinggi 0,9 meter dan menggunakan material tahan cuaca seperti metal dan beton. Namun, meskipun memenuhi standar, kondisi pagar saat ini kurang terawat, dengan beberapa bagian menunjukkan tanda-tanda kerusakan, seperti cat yang mengelupas dan bagian yang berkarat, sehingga perlu dilakukan pemeliharaan dan perbaikan untuk memastikan fungsinya tetap optimal.</p>
5	Tempat Sampah	 <p>Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.</p>	TIDAK ADA	<p>Fasilitas tempat sampah juga tidak tersedia di sepanjang jalur pejalan kaki. Ketidadaan tempat sampah dapat menyebabkan penumpukan sampah di area tersebut, yang berdampak negatif pada kebersihan dan kenyamanan lingkungan.</p>
6	Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)	 <p>Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.</p>	TIDAK ADA	<p>Di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, tidak terdapat marka jalan yang jelas. Ketidadaan marka ini dapat membingungkan pengguna jalan dan mengurangi keselamatan pejalan kaki, terutama di persimpangan atau area yang ramai.</p>
7	Halte	 <p>Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.</p>		<p>Terdapat halte di fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, namun kondisinya sudah sangat tidak terawat. Cat pada halte terlihat mengelupas, dan terdapat tanda-tanda vandalisme yang merusak estetika dan fungsi halte tersebut. Selain itu, ubin di sekitar halte sebagian besar sudah terlepas, yang dapat membahayakan pengguna dan mengurangi kenyamanan saat menunggu transportasi. Perlu dilakukan perbaikan dan pemeliharaan agar halte dapat berfungsi dengan baik dan memberikan layanan yang memadai bagi pengguna.</p>

4.5 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Presepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki

4.5.1 Pengujian Validitas

Uji validitas telah dilakukan terhadap 13 variabel pernyataan yang mengukur harapan dan kinerja layanan. Metode yang digunakan adalah analisis korelasi, yang membandingkan nilai r hitung dengan r tabel (0,165) pada tingkat signifikansi tertentu. Dalam analisis statistik untuk penelitian yang melibatkan 100 responden, penentuan nilai r tabel menjadi langkah penting untuk menguji signifikansi korelasi antar variabel. Berdasarkan prinsip statistik, derajat kebebasan (df) dihitung dengan rumus $n-2$, di mana n adalah jumlah responden. Oleh karena itu, untuk 100 responden, df yang digunakan adalah 98.

Merujuk pada tabel distribusi r , untuk df 98 pada tingkat signifikansi 0,05 (uji dua arah) atau 0,1 (uji satu arah), nilai r tabel yang tercantum adalah 0,1654. Angka ini menjadi patokan kritis dalam menentukan apakah korelasi antar variabel dalam penelitian tersebut signifikan atau tidak. Penggunaan nilai r tabel 0,1654 ini memungkinkan peneliti untuk menarik kesimpulan yang akurat mengenai hubungan antar variabel dalam studi mereka. Jika nilai r hitung yang diperoleh dari analisis data melebihi 0,1654, maka korelasi tersebut dapat dianggap signifikan secara statistik pada tingkat kepercayaan 95% (untuk uji dua arah).

Tabel 4. 3 Pengujian Validitas Kategori Harapan

Harapan					
Variabel	Pernyataan	sig (2-tailed)	r Tabel	r Hitung	Keterangan
1	Kebersihan jalur pejalan kaki di sepanjang jalan	0	0.165	0.243	Valid
2	Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki (lebar trotoar, jalur khusus difabel, jalur hijau, dll).	0	0.165	0.597	Valid
3	Kondisi permukaan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman untuk dilalui.	0	0.165	0.243	Valid
4	Ketersediaan tempat penyeberangan jalan yang memadai dan mudah diakses.	0	0.165	0.597	Valid
5	Kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap cuaca (misalnya, adanya pepohonan atau kanopi untuk naungan).	0	0.165	0.243	Valid
6	Konsistensi kebersihan dan perawatan rutin fasilitas pejalan kaki.	0	0.165	0.597	Valid
7	Keberlanjutan perawatan infrastruktur pejalan kaki untuk menghindari kerusakan.	0	0.165	0.243	Valid

Harapan					
Variabel	Pernyataan	sig (2-tailed)	r Tabel	r Hitung	Keterangan
8	Responsifnya petugas dalam mengatasi masalah atau kendala yang dialami pejalan kaki (misalnya, trotoar yang rusak atau jalur yang terhalang).	0	0.165	0.597	Valid
9	Ketersediaan layanan informasi atau bantuan bagi pejalan kaki yang membutuhkan.	0	0.165	0.243	Valid
10	Upaya pencegahan terhadap potensi bahaya di sekitar jalur pejalan kaki (seperti penempatan tanda peringatan atau penerangan yang memadai di malam hari).	0	0.165	0.597	Valid
11	Ketersediaan petugas atau pengawas untuk memastikan keamanan dan ketertiban di area pejalan kaki.	0	0.165	0.243	Valid
12	Kepedulian petugas terhadap kebutuhan pejalan kaki, termasuk anak-anak, lansia, dan difabel.	0	0.165	0.243	Valid
13	Penyediaan fasilitas yang memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna, termasuk difabel.	0	0.165	0.597	Valid

Pada pengujian validitas, seluruh variabel yang mengukur harapan terhadap fasilitas pejalan kaki menunjukkan hasil yang signifikan. Nilai signifikansi (sig 2-tailed) untuk semua pernyataan adalah 0, yang menunjukkan hubungan yang sangat kuat dengan kinerja fasilitas pejalan kaki. Rentang r hitung bervariasi, dengan nilai terendah mencapai 0,243 dan tertinggi 0,597. Menariknya, variabel "Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki (lebar trotoar, jalur khusus difabel, jalur hijau, dll)" memiliki korelasi tertinggi ($r = 0,597$), menandakan bahwa aspek ini sangat penting dalam harapan pengguna. Di sisi lain, variabel "Ketersediaan petugas atau pengawas untuk memastikan keamanan dan ketertiban di area pejalan kaki" memiliki korelasi terendah ($r = 0,243$), meskipun tetap menunjukkan validitas yang baik

Tabel 4. 4 Pengujian Validitas Kategori Kinerja

Kinerja					
Variabel	Pernyataan	sig (2-tailed)	r Tabel	r Hitung	Keterangan
1	Kebersihan jalur pejalan kaki di sepanjang jalan	0	0.165	0.652	Valid
2	Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki (lebar trotoar, jalur khusus difabel, jalur hijau, dll).	0	0.165	0.291	Valid
3	Kondisi permukaan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman untuk dilalui.	0	0.165	0.379	Valid
4	Ketersediaan tempat penyeberangan jalan yang memadai dan mudah diakses.	0	0.165	0.387	Valid
5	Kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap cuaca (misalnya, adanya pepohonan atau kanopi untuk naungan).	0	0.165	0.315	Valid

Kinerja					
Variabel	Pernyataan	sig (2-tailed)	r Tabel	r Hitung	Keterangan
6	Konsistensi kebersihan dan perawatan rutin fasilitas pejalan kaki.	0	0.165	0.663	Valid
7	Keberlanjutan perawatan infrastruktur pejalan kaki untuk menghindari kerusakan.	0	0.165	0.313	Valid
8	Responsifnya petugas dalam mengatasi masalah atau kendala yang dialami pejalan kaki (misalnya, trotoar yang rusak atau jalur yang terhalang).	0	0.165	0.523	Valid
9	Ketersediaan layanan informasi atau bantuan bagi pejalan kaki yang membutuhkan.	0	0.165	0.363	Valid
10	Upaya pencegahan terhadap potensi bahaya di sekitar jalur pejalan kaki (seperti penempatan tanda peringatan atau penerangan yang memadai di malam hari).	0	0.165	0.348	Valid
11	Ketersediaan petugas atau pengawas untuk memastikan keamanan dan ketertiban di area pejalan kaki.	0	0.165	0.435	Valid
12	Kepedulian petugas terhadap kebutuhan pejalan kaki, termasuk anak-anak, lansia, dan difabel.	0	0.165	0.419	Valid
13	Penyediaan fasilitas yang memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna, termasuk difabel.	0	0.165	0.429	Valid

Pada pengujian kinerja, seluruh variabel yang mengukur aspek fasilitas pejalan kaki menunjukkan validitas yang baik. Nilai signifikansi (sig 2-tailed) untuk semua pernyataan adalah 0, yang menunjukkan hubungan yang signifikan dengan kinerja fasilitas pejalan kaki. Rentang r hitung bervariasi, dengan nilai terendah mencapai 0,291 dan tertinggi 0,663. Menariknya, variabel "Konsistensi kebersihan dan perawatan rutin fasilitas pejalan kaki" memiliki korelasi tertinggi ($r = 0,663$), menandakan bahwa aspek ini sangat penting dalam persepsi kinerja fasilitas. Di sisi lain, variabel "Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki (lebar trotoar, jalur khusus difabel, jalur hijau, dll)" memiliki korelasi terendah ($r = 0,291$), meskipun tetap menunjukkan validitas yang baik.

4.5.2 Pengujian Reabilitas

Pengujian reliabilitas dilakukan pada masing-masing dari dua bagian kuesioner yang terdiri dari 13 item pertanyaan. Bagian pertama kuesioner mengukur tingkat kinerja, sedangkan bagian kedua mengukur tingkat kepentingan atau harapan terhadap kualitas pelayanan yang diinginkan. Untuk mengevaluasi kualitas instrumen penelitian yang digunakan dalam mengukur harapan dan kinerja layanan, uji reliabilitas dilaksanakan dengan menggunakan metode Cronbach's alpha.

Tabel 4. 5 Hasil Pengujian Reabilitas

Kategori	Cronbach's alpha	N	Keterangan
Harapan	0.634	13	Reliabel
Kinerja	0.632	13	Reliabel

Hasil pengujian reliabilitas menunjukkan bahwa kedua kategori, yaitu harapan dan kinerja, memiliki nilai Cronbach's alpha yang cukup baik, masing-masing sebesar 0,634 untuk kategori harapan dan 0,632 untuk kategori kinerja.

Nilai Cronbach's alpha merupakan indikator penting dalam menilai konsistensi internal dari instrumen penelitian. Secara umum, nilai alpha di atas 0,6 dianggap menunjukkan reliabilitas yang memadai, dan nilai di atas 0,7 dianggap baik. Dalam konteks penelitian ini, nilai 0,634 untuk harapan dan 0,632 untuk kinerja menunjukkan bahwa instrumen yang digunakan memiliki konsistensi yang cukup baik dalam mengukur kedua aspek tersebut.

Keterangan "Reliabel" pada kedua kategori menandakan bahwa item-item pertanyaan dalam kuesioner dapat diandalkan untuk memberikan hasil yang konsisten. Ini berarti bahwa responden cenderung memberikan jawaban yang serupa ketika dihadapkan pada pertanyaan yang sama, yang menunjukkan bahwa instrumen tersebut mampu menangkap variabel yang dimaksud dengan baik.

Reliabilitas yang baik sangat penting dalam penelitian, karena memberikan keyakinan bahwa hasil yang diperoleh dari pengukuran harapan dan kinerja layanan adalah valid dan mencerminkan kondisi yang sebenarnya. Dengan instrumen yang reliabel, peneliti dapat melanjutkan analisis lebih lanjut, seperti membandingkan harapan dan kinerja, serta mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki. Selain itu, hasil ini juga memberikan dasar yang kuat untuk menarik kesimpulan dan rekomendasi berdasarkan data yang diperoleh. Dengan demikian, pengujian reliabilitas ini tidak hanya memastikan kualitas instrumen, tetapi juga meningkatkan kredibilitas keseluruhan penelitian. Hal ini penting untuk memberikan kontribusi yang berarti dalam pengembangan kebijakan dan perbaikan fasilitas pejalan kaki di kawasan yang diteliti.

4.5.3 Penilaian Tingkat Harapan

Penilaian tingkat harapan dilakukan berdasarkan 13 item pertanyaan dalam kuesioner, dengan cara mengalikan jumlah jawaban dari setiap skala dengan bobot yang telah ditentukan. Dalam analisis ini, kepuasan pengguna terhadap fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, diukur menggunakan skala Likert yang terdiri dari 4 tingkatan. Skala penilaian harapan, digunakan skala: Sangat Penting (4), Penting (3), Kurang Penting (2), dan Tidak Penting (1).

Sebagai contoh perhitungan penilaian tingkat harapan pengguna, misalkan untuk pertanyaan pertama, dari pengolahan data primer diperoleh jumlah responden dengan jawaban sebagai berikut:

1. Sangat Penting sebanyak 51 responden
2. Penting sebanyak 49 responden
3. Kurang Penting sebanyak 0 responden
4. Tidak Penting sebanyak 0 responden.

Maka bobotnya adalah $= (4*51) + (3*49) + (2*0) + (1*0) = 351$

Tabel 4. 6 Bobot Kategori Harapan

Pertanyaan	Tidak Penting	Kurang Penting	Penting	Sangat Penting	Bobot
	(TP)	(KP)	(P)	(SP)	
	1	2	3	4	
P1	0	0	49	51	351
P2	2	8	46	44	332
P3	0	0	49	51	351
P4	2	8	46	44	316
P5	0	0	49	51	367
P6	2	8	46	44	332
P7	0	0	49	51	351
P8	2	8	46	44	332
P9	0	0	49	51	351
P10	2	8	46	44	332
P11	0	0	49	51	351
P12	0	0	49	51	351

Pertanyaan	Tidak Penting (TP)	Kurang Penting (KP)	Penting (P)	Sangat Penting (SP)	Bobot
	1	2	3	4	
P13	2	8	46	44	332

4.5.4 Penilaian Tingkat Kinerja

Penilaian tingkat kinerja dilakukan berdasarkan 13 item pertanyaan dalam kuesioner, dengan cara mengalikan jumlah jawaban dari setiap skala dengan bobot yang telah ditentukan. Dalam analisis ini, kepuasan pengguna terhadap fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, diukur menggunakan skala Likert yang terdiri dari 4 tingkatan. Skala penilaian kinerja mencakup: Sangat Baik (4), Baik (3), Kurang Baik (2), dan Tidak Baik (1).

Sebagai contoh perhitungan penilaian tingkat harapan pengguna, misalkan untuk pertanyaan pertama, dari pengolahan data primer diperoleh jumlah responden dengan jawaban sebagai berikut:

1. Sangat Baik sebanyak 5 responden
2. Baik 52 responden
3. Kurang Baik sebanyak 39 responden
4. Tidak Baik sebanyak 1 responden.

Maka bobotnya adalah $= (4*9) + (3*52) + (2*39) + (1*0) = 270$

Tabel 4. 7 Bobot Kategori Kinerja

Pertanyaan	Tidak Baik (TB)	Kurang Baik (KB)	Baik (B)	Sangat Baik (SB)	Bobot
	1	2	3	4	
P1	0	39	52	9	270
P2	0	37	60	3	266
P3	0	41	54	5	264
P4	0	34	61	5	271
P5	0	48	50	2	254

Pertanyaan	Tidak Baik (TB)	Kurang Baik (KB)	Baik (B)	Sangat Baik (SB)	Bobot
	1	2	3	4	
P6	1	41	49	9	266
P7	1	38	59	2	262
P8	0	31	63	6	275
P9	0	46	52	2	256
P10	0	37	58	5	268
P11	0	45	51	4	259
P12	0	34	60	6	272
P13	0	43	52	5	262

4.5.5 Penilaian Tingkat Kesesuaian Harapan dan Kinerja

Perhitungan tingkat kesesuaian dilakukan dengan membandingkan skor penilaian kinerja atau kepuasan (X) dengan skor penilaian kepentingan atau harapan (Y) menggunakan rumus (2.2)

$$Tki = \frac{x_i}{y_i} \times 100\%$$

Tingkat kesesuaian ini berfungsi untuk menentukan prioritas dalam meningkatkan faktor-faktor yang memengaruhi kepuasan pelayanan. Hasil perhitungan tingkat kesesuaian terhadap pelayanan pengguna akan disajikan dalam tabel tertentu.

Sebagai contoh, nilai Xi dan Yi diperoleh dari hasil perhitungan skor kinerja dan kepentingan, seperti yang tertera dalam tabel sebelumnya. Misalnya, untuk pertanyaan pertama, data bobot yang diperoleh adalah:

$$X_i = 270$$

$$Y_i = 351$$

Dengan demikian, tingkat kesesuaian dapat dihitung sebagai berikut:

$$Tki = \frac{270}{351} \times 100\% = 76,92\%$$

Tabel 4. 8 Penilaian Tingkat Kesesuaian

Pertanyaan	Penilaian Kinerja (Xi)	Penilaian Kepentingan (Yi)	Tki = (Xi/Yi)x100%
P1	270	351	76.92%

Pertanyaan	Penilaian Kinerja (Xi)	Penilaian Kepentingan (Yi)	Tki = (Xi/Yi)x100%
P2	266	332	80.12%
P3	264	351	75.21%
P4	271	316	85.76%
P5	254	367	69.21%
P6	266	332	80.12%
P7	262	351	74.64%
P8	275	332	82.83%
P9	256	351	72.93%
P10	268	332	80.72%
P11	259	351	73.79%
P12	272	351	77.49%
P13	262	332	78.92%

4.6 Analisis Kuadran

Dalam analisis kuadran, skor total tingkat kinerja fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, dilambangkan dengan huruf X, sedangkan skor total tingkat harapan dilambangkan dengan huruf Y. Nilai yang akan dipetakan pada diagram kartesius merupakan skor rata-rata dari setiap pertanyaan, di mana X' mewakili skor rata-rata tingkat kinerja, dan Y' mewakili skor rata-rata tingkat kepentingan. Selanjutnya, X'' adalah rata-rata dari seluruh skor rata-rata tingkat kinerja, sementara Y'' adalah rata-rata dari seluruh skor rata-rata tingkat kepentingan. Nilai X'' dan Y'' ini digunakan sebagai titik acuan untuk menentukan garis sumbu X dan sumbu Y pada diagram kartesius.

Hasil perhitungan faktor-faktor kepuasan kemudian dikelompokkan ke dalam empat kuadran pada diagram kartesius. Tujuan dari pengelompokan ini adalah untuk memetakan titik-titik berdasarkan tingkat kinerja dan kepentingan. Dengan cara ini, pihak pengelola fasilitas pejalan kaki di Jalan Dewi Sartika, Kawasan Pasar Ciputat, dapat mengidentifikasi prioritas perbaikan terhadap faktor-faktor atau atribut yang dianggap penting dan diharapkan oleh pengguna, guna meningkatkan tingkat kepuasan mereka.

Tabel 4. 9 Faktor Kepuasan

Pertanyaan	Tingkatan	X'	Y'
------------	-----------	----	----

	Kinerja (Xi)	Kepentingan (Yi)		
P1	270	351	2.7	3.51
P2	266	332	2.66	3.32
P3	264	351	2.64	3.51
P4	271	316	2.71	3.16
P5	254	367	2.54	3.67
P6	266	332	2.66	3.32
P7	262	351	2.62	3.51
P8	275	332	2.75	3.32
P9	256	351	2.56	3.51
P10	268	332	2.68	3.32
P11	259	351	2.59	3.51
P12	272	351	2.72	3.51
P13	262	332	2.62	3.32

Berdasarkan data tingkat kinerja (Xi) dan tingkat kepentingan (Yi) yang tersedia, analisis ini akan mengeksplorasi hubungan antara skor rata-rata tingkat kinerja (X') dan tingkat kepentingan (Y') untuk setiap aspek fasilitas pejalan kaki. Evaluasi ini mencakup berbagai dimensi pelayanan, mulai dari infrastruktur fisik hingga aspek pelayanan dan keamanan.

Dalam pengamatan terhadap aspek kebersihan jalur pejalan kaki (P1), data menunjukkan kinerja yang relatif baik dengan nilai 2.70 dan tingkat kepentingan 3.51. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun upaya pembersihan jalur pejalan kaki telah dilakukan dengan cukup baik, masih terdapat kesenjangan antara ekspektasi pengguna dengan kondisi aktual di lapangan. Temuan ini berkorelasi erat dengan aspek konsistensi kebersihan dan perawatan rutin (P6) yang memiliki nilai kinerja 2.66, menunjukkan adanya tantangan dalam mempertahankan standar kebersihan secara berkelanjutan.

Aspek yang menarik perhatian khusus adalah kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap cuaca (P5), yang mencatat kinerja terendah dengan nilai 2.54 namun memiliki tingkat kepentingan tertinggi sebesar 3.67. Kesenjangan yang sangat signifikan ini mengungkapkan permasalahan krusial dalam penyediaan perlindungan terhadap cuaca, seperti minimnya ketersediaan pepohonan atau

kanopi untuk naungan. Kondisi ini semakin diperparah dengan tantangan dalam keberlanjutan perawatan infrastruktur (P7) yang hanya mencapai nilai kinerja 2.62, mengindikasikan adanya kesulitan dalam mempertahankan kualitas fasilitas perlindungan cuaca yang ada.

Dalam konteks aksesibilitas dan keamanan, terdapat pola yang menarik dimana responsivitas petugas (P8) menunjukkan kinerja tertinggi dengan nilai 2.75, sementara ketersediaan layanan informasi (P9) justru mencatat nilai yang relatif rendah yaitu 2.56. Hal ini mencerminkan adanya ketimpangan antara kesiapan personel dalam merespon masalah dengan ketersediaan sistem informasi yang mendukung. Situasi ini juga berkaitan erat dengan upaya pencegahan potensi bahaya (P10) yang memiliki nilai kinerja 2.68, menunjukkan bahwa meskipun ada upaya preventif, implementasinya belum sepenuhnya optimal.

Aspek yang tidak kalah pentingnya adalah kondisi fisik fasilitas pejalan kaki (P2) dan kondisi permukaan jalur (P3), dengan nilai kinerja masing-masing 2.66 dan 2.64. Kedua aspek ini memiliki tingkat kepentingan yang tinggi (3.32 dan 3.51), mengindikasikan bahwa meskipun telah ada upaya dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur dasar, masih terdapat ruang yang signifikan untuk peningkatan kualitas, terutama dalam hal aksesibilitas bagi pengguna difabel dan keamanan permukaan jalur.

Temuan yang juga patut dicermati adalah aspek kepedulian petugas terhadap kebutuhan pejalan kaki (P12) yang mencatat nilai kinerja cukup baik sebesar 2.72. Namun, ketika dikaitkan dengan penyediaan fasilitas yang memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna (P13) yang hanya mencapai nilai 2.62, terlihat adanya kesenjangan antara kesadaran petugas dengan implementasi fasilitas yang inklusif.

Analisis komprehensif ini mengungkapkan bahwa meskipun beberapa aspek pelayanan menunjukkan kinerja yang cukup baik, masih terdapat kesenjangan sistematis antara realitas layanan dengan ekspektasi pengguna. Tantangan utama terletak pada aspek perlindungan terhadap cuaca dan penyediaan informasi, sementara kekuatan utama terlihat pada responsivitas petugas dan kepedulian terhadap kebutuhan pengguna. Kondisi ini mencerminkan kompleksitas dalam

pengelolaan fasilitas pejalan kaki yang membutuhkan pendekatan holistik, melibatkan tidak hanya perbaikan infrastruktur fisik tetapi juga peningkatan kualitas layanan dan sistem informasi yang mendukung.

Kesenjangan yang teridentifikasi ini memberikan gambaran jelas tentang area-area yang memerlukan perhatian khusus dalam upaya peningkatan kualitas fasilitas pejalan kaki. Diperlukan strategi yang terintegrasi dan berkelanjutan untuk menjembatani kesenjangan antara kinerja aktual dengan ekspektasi pengguna, dengan tetap mempertimbangkan keterbatasan sumber daya yang ada serta kompleksitas dalam pengelolaan fasilitas publik.

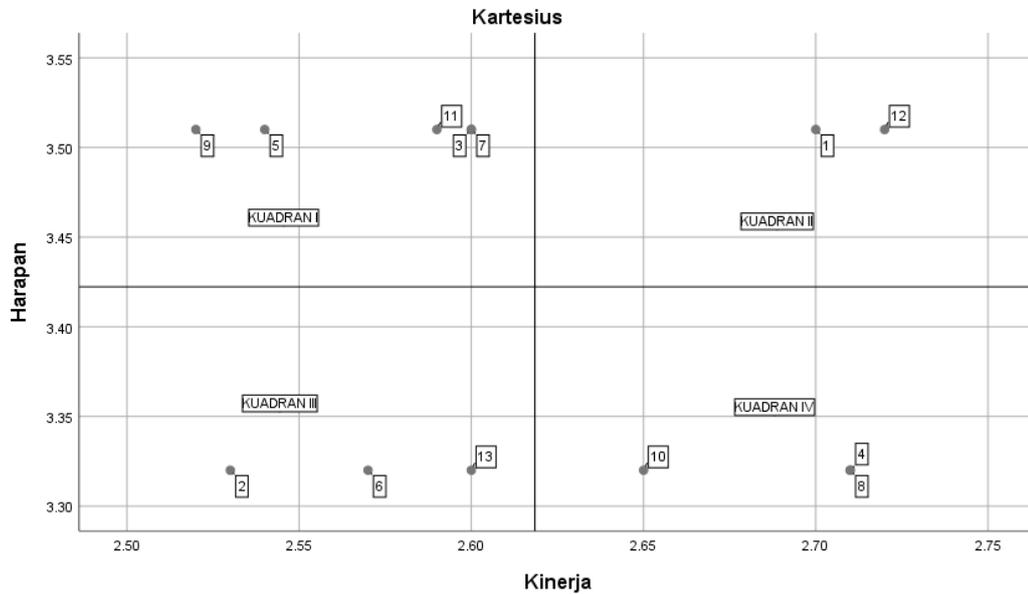
4.7 Diagram Kartesius

Analisis dalam bab ini menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA) dengan diagram Kartesius sebagai alat visualisasi. Diagram Kartesius membagi area analisis menjadi empat kuadran yang dibatasi oleh dua garis berpotongan tegak lurus pada titik (\bar{X}, \bar{Y}) , di mana \bar{X} merupakan rata-rata dari skor tingkat kinerja seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna, dan \bar{Y} adalah rata-rata dari skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna.

Setiap kuadran dalam diagram Kartesius memiliki interpretasi yang berbeda:

- Kuadran I (Prioritas Utama): Area yang memuat faktor-faktor yang dianggap penting oleh pengguna tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan.
- Kuadran II (Pertahankan Prestasi): Area yang memuat faktor-faktor yang dianggap penting oleh pengguna dan telah sesuai dengan yang dirasakan.
- Kuadran III (Prioritas Rendah): Area yang memuat faktor-faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa.
- Kuadran IV (Berlebihan): Area yang memuat faktor-faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna tetapi dirasakan terlalu berlebihan.

Analisis menggunakan diagram Kartesius ini memungkinkan identifikasi prioritas perbaikan layanan berdasarkan perbandingan antara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja dari setiap atribut yang diukur.



Gambar 4. 10 Diagram Kartesius

Berdasarkan visualisasi diagram Kartesius yang disajikan, terlihat distribusi variabel-variabel pelayanan fasilitas pejalan kaki dalam empat kuadran yang berbeda. Analisis mendalam untuk setiap kuadran adalah sebagai berikut:

Kuadran I (Prioritas Utama) Pada kuadran ini teridentifikasi beberapa variabel kritis yang memerlukan perhatian segera, mencakup:

- P9 (Ketersediaan layanan informasi): Dengan posisi di sebelah kiri atas diagram menunjukkan tingkat kepentingan yang tinggi (3.50) namun kinerja yang relatif rendah (2.56). Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan signifikan dalam penyediaan informasi dan bantuan bagi pejalan kaki yang membutuhkan.
- P5 (Kenyamanan terhadap cuaca): Variabel ini menunjukkan urgensi tinggi dengan nilai kepentingan mencapai 3.50 namun kinerja hanya 2.55, menggarisbawahi kurangnya fasilitas perlindungan cuaca seperti pepohonan dan kanopi yang memadai.

- P3 (Kondisi permukaan jalur): Dengan nilai kepentingan 3.50 dan kinerja 2.55, menunjukkan bahwa aspek keamanan dan kenyamanan permukaan jalur pejalan kaki masih jauh dari harapan pengguna.

Kuadran II (Pertahankan Prestasi) Kuadran ini memuat variabel-variabel yang telah menunjukkan performa baik dan perlu dipertahankan:

- P1 (Kebersihan jalur): Dengan posisi di kanan atas, menunjukkan keseimbangan yang baik antara kepentingan (3.51) dan kinerja (2.70), mencerminkan efektivitas dalam pengelolaan kebersihan.
- P12 (Kepedulian petugas): Posisinya di ujung kanan atas dengan nilai kinerja 2.72 dan kepentingan 3.51 menunjukkan bahwa aspek pelayanan petugas terhadap kebutuhan khusus pengguna telah memenuhi ekspektasi.
- P11 (Ketersediaan petugas): Menempati posisi strategis dengan nilai kepentingan dan kinerja yang seimbang, menandakan bahwa pengawasan keamanan dan ketertiban telah berjalan dengan baik.
- P7 (Keberlanjutan perawatan): Meskipun berada di perbatasan kuadran, posisinya menunjukkan bahwa aspek pemeliharaan infrastruktur telah mendapat perhatian yang sesuai.

Kuadran III (Prioritas Rendah) Variabel-variabel dalam kuadran ini memiliki prioritas pengembangan yang lebih rendah:

- P2 (Kondisi fisik fasilitas): Dengan posisi di kuadran kiri bawah, menunjukkan bahwa meskipun kinerjanya belum optimal (2.53), tingkat kepentingannya juga relatif rendah (3.32).
- P6 (Konsistensi kebersihan): Berada pada posisi yang mengindikasikan bahwa aspek ini, meskipun penting, tidak dianggap sebagai prioritas utama oleh pengguna.
- P13 (Aksesibilitas difabel): Posisinya di kuadran ini menunjukkan bahwa meskipun kinerjanya perlu ditingkatkan, urgensinya tidak setinggi variabel di kuadran I.

Kuadran IV (Berlebihan) Kuadran ini memuat variabel-variabel yang kinerjanya melebihi ekspektasi pengguna:

- P8 (Responsivitas petugas): Dengan kinerja tertinggi (2.75) namun kepentingan moderat (3.32), menunjukkan bahwa mungkin ada alokasi sumber daya berlebih pada aspek ini.
- P10 (Upaya pencegahan bahaya): Posisinya mengindikasikan bahwa aspek keamanan telah ditangani dengan baik, bahkan melebihi harapan pengguna.
- P4 (Tempat penyeberangan): Berada di posisi yang menunjukkan kinerja baik namun dengan tingkat kepentingan yang relatif lebih rendah.

Implikasi Strategis:

1. Fokus perbaikan perlu diarahkan pada variabel-variabel di Kuadran I, terutama dalam hal penyediaan fasilitas perlindungan cuaca dan peningkatan kualitas permukaan jalur pejalan kaki.
2. Sumber daya yang dialokasikan untuk variabel-variabel di Kuadran IV dapat ditinjau ulang dan potensial untuk direalokasi ke area yang lebih prioritas.
3. Variabel-variabel di Kuadran II perlu dipertahankan kinerjanya dengan tetap memperhatikan efisiensi penggunaan sumber daya.
4. Untuk variabel-variabel di Kuadran III, dapat dilakukan peningkatan bertahap sesuai dengan ketersediaan sumber daya.

diagram Kartesius memberikan perspektif komprehensif tentang dinamika pelayanan fasilitas pejalan kaki di wilayah studi. Analisis menunjukkan adanya pola yang menarik dalam distribusi variabel, di mana aspek-aspek yang berkaitan dengan kenyamanan dan keamanan dasar pengguna cenderung memerlukan perhatian lebih besar dibandingkan aspek-aspek pelayanan sekunder. Hal ini tercermin dari konsentrasi variabel-variabel kritis di Kuadran I yang sebagian besar berkaitan dengan infrastruktur dasar dan perlindungan pengguna.

Temuan ini menggarisbawahi perlunya pendekatan yang lebih sistematis dan terintegrasi dalam pengelolaan fasilitas pejalan kaki. Kesenjangan yang teridentifikasi, terutama dalam aspek perlindungan terhadap cuaca dan kualitas permukaan jalur, tidak hanya mencerminkan kebutuhan akan peningkatan infrastruktur fisik, tetapi juga mengindikasikan perlunya perubahan paradigma dalam perencanaan fasilitas pejalan kaki. Pendekatan yang lebih holistik, yang mempertimbangkan tidak hanya aspek teknis tetapi juga aspek kenyamanan dan aksesibilitas pengguna, menjadi semakin krusial. Lebih lanjut, distribusi variabel dalam diagram ini juga mengungkapkan adanya potensi optimalisasi sumber daya yang signifikan. Beberapa variabel yang berada di Kuadran IV menunjukkan bahwa ada area di mana alokasi sumber daya mungkin dapat diatur ulang untuk memberikan manfaat yang lebih optimal. Hal ini membuka peluang untuk efisiensi operasional yang lebih baik tanpa mengorbankan kualitas pelayanan secara keseluruhan.

