

Evaluasi Tingkat Kepuasan Pengguna Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Kyai Tapa Grogol

Naufall Fadhlor Rahman, Darmawan Pontan*, Endah Kurniyaningrum, Inavonna

Universitas Trisakti, Indonesia

Email: 17097naufall@gmail.com, darmawan@trisakti.ac.id*, kurniyaningrum@trisakti.ac.id, inavona@trisakti.ac.id

Abstract:

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kepuasan pengguna terhadap fasilitas pejalan kaki di Jalan Kyai Tapa, Grogol, yang merupakan salah satu jalur pedestrian penting dan padat aktivitas. Permasalahan utama yang dihadapi di jalur ini adalah keberadaan pedagang kaki lima (PKL) dan parkir liar yang mengurangi ruang pejalan kaki, sehingga menurunkan kenyamanan dan keselamatan pengguna. Penelitian ini menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dengan data primer yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna jalur pedestrian. Hasil analisis menunjukkan hanya 33% dari fasilitas eksisting yang dinilai sudah cukup baik, sehingga ini mengindikasikan tingkat kepuasan yang masih rendah sehingga masih banyak aspek yang perlu ditingkatkan. Penelitian ini mengidentifikasi lima variabel utama yang memengaruhi kepuasan pengguna, yaitu keselamatan dan keamanan, kenyamanan, kesetaraan, kemudahan dan aksesibilitas, serta keindahan. Selain itu, melalui diskusi kelompok terarah (*Focus Group Discussion*), ditemukan tiga indikator tambahan yang turut memberikan pengaruh signifikan terhadap kepuasan pengguna. Hasil ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam perencanaan dan peningkatan fasilitas pejalan kaki yang lebih humanis dan terintegrasi.

Kata kunci: Fasilitas Pedestrian, Tingkat kepuasan pengguna, Importance Performance Analysis (IPA)

Abstract:

This study aims to evaluate user satisfaction with pedestrian facilities on Jalan Kyai Tapa, Grogol, one of the major and highly active pedestrian routes. The main issues faced along this route are the presence of street vendors (PKL) and illegal parking, which reduce pedestrian space and consequently decrease user comfort and safety. The study employs the Importance Performance Analysis (IPA) method, using primary data collected through questionnaires distributed to users of the pedestrian path. The analysis results show that only 33% of the existing facilities are considered adequate, indicating a low level of satisfaction and highlighting many aspects that still need improvement. The study identifies five main variables affecting user satisfaction: safety and security, comfort, equity, ease and accessibility, and aesthetics. In addition, through a Focus Group Discussion (FGD), three additional indicators were found to significantly influence user satisfaction. These findings are expected to serve as input for planning and improving more human-centered and integrated pedestrian facilities.

Keywords : Pedestrian Facilities, User Satisfaction, Importance Performance Analysis (IPA)

Corresponding: Darmawan Pontan

E-mail: darmawan@trisakti.ac.id



PENDAHULUAN

Pedestrian merupakan istilah yang mengacu pada pergerakan, sirkulasi, atau perpindahan seseorang atau manusia dari satu lokasi ke lokasi lain sebagai sarana untuk mencapai tujuan

(destinasi) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki adalah jalur yang digunakan untuk berjalan kaki dengan tujuan memberikan bantuan sebagai sarana dan prasarana kepada pejalan kaki. Jalur pedestrian ini dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (zebra cross dan pelican cross), dan penyeberangan tidak sebidang.

Kota Jakarta merupakan salah satu kota padat penduduk di Indonesia dengan populasi mencapai 10,67 juta jiwa pada tahun 2023 (BPS, 2024). Tingginya kepadatan ini menimbulkan berbagai tantangan dalam hal mobilitas dan aksesibilitas bagi penduduknya. Salah satu aspek mobilitas yang sangat penting dalam sistem transportasi adalah pejalan kaki, yang berkontribusi dalam mengurangi kemacetan. Sehingga dibutuhkan fasilitas jalur pedestrian yang dapat menunjang pejalan kaki. Pejalan kaki mendapat perhatian khusus dari pemerintah, sehingga undang-undang mengatur hak dan kewajiban pejalan kaki, terutama dalam hal keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Sebagai tercantum pada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 131 menyatakan: "Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung seperti trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lainnya."

Jalur pedestrian adalah salah satu fasilitas yang sangat penting untuk menunjang mobilitas pejalan kaki. Dengan tingginya kepadatan penduduk, kebutuhan akan jalur yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki semakin mendesak. Salah satu kawasan padat di Jakarta adalah daerah Grogol, khususnya di Jalan Kyai Tapa. Jalur pedestrian di Jalan Kyai Tapa ini berfungsi sebagai penghubung antara berbagai fasilitas umum, seperti pusat perbelanjaan, tempat ibadah, rumah sakit, kampus, dan halte transjakarta. Meskipun jalur pedestrian sangat diperlukan, sering kali kualitas trotoar dan infrastruktur pendukung lainnya masih belum memadai, yang dapat menghambat mobilitas pejalan kaki. Jalur pedestrian memiliki kapasitas untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat selain fungsinya sebagai sarana transportasi. Dengan jalur pedestrian yang saat ini lebih sering digunakan, penting untuk memahami apa yang memengaruhi kepuasan pengguna diantaranya meliputi fasilitas, keamanan, kenyamanan, dan integrasi dengan moda transportasi lain.

Permasalahan yang sering terjadi adalah banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang menempati trotoar untuk berjualan disepanjang ruas jalan, serta sebagian ruang trotoar dijadikan tempat parkir kendaraan bermotor. Para PKL menempatkan barang dagangannya di atas trotoar dan hampir menutupi separuh jalur pejalan kaki. Hal ini mengurangi ruang untuk pejalan kaki, sehingga terkadang beberapa orang harus menggunakan badan jalan sebagai sarana berjalan kaki.

Kondisi permasalahan tersebut terjadi di jalur pejalan kaki di ruas Jl. Kyai Tapa yang mana banyak ruang trotoar ditempati oleh para pedagang kaki lima sehingga mengurangi ruang gerak bagi para pejalan kaki, kemudian beberapa ruang dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor terutama di depan kampus Universitas trisakti.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Firman Prayogi, Sigit Priyanto, dan Imam Muthohar yang menganalisis tingkat kepuasan pengguna fasilitas pejalan kaki di kawasan Stasiun Karet yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan dan dianalisa menggunakan metode IPA (Importance Performance Analysis) diperoleh 6 indikator yang sangat diprioritaskan oleh pengguna namun belum memiliki kinerja rendah yaitu aksesibilitas, fasilitas yang mengakomodasi pengguna yang disabilitas, tersedianya tempat duduk, lingkungan yang rapi, tersedianya tempat pelindung dari cuaca panas maupun hujan, serta zona khusus angkutan online.

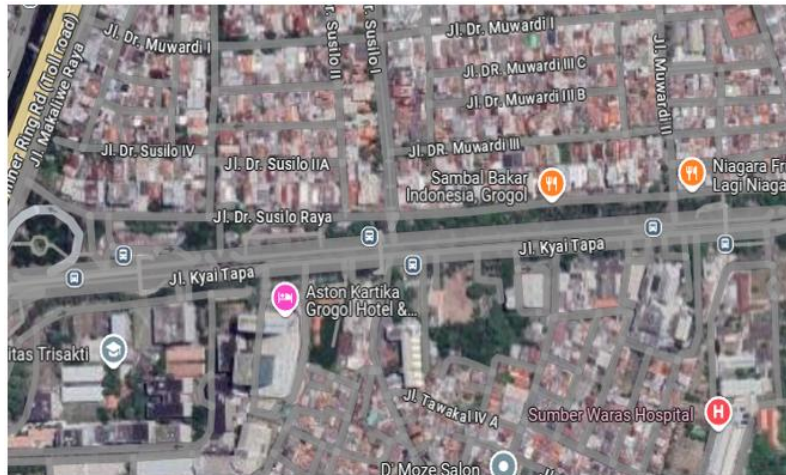
Studi lain yang dilakukan oleh Poula C. D. Sengkey, Sisca V. Pandey, dan Lucia I. R. Lefrandt menganalisis tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap fasilitas jalur pedestrian di ruas Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang dan di menggunakan metode IPA (Importance Performance Analysis) diperoleh 4 indikator yang kinerjanya sangat rendah akan tetapi sangat dibutuhkan oleh para pengguna yaitu keberadaan pedagang kaki lima, kawasan trotoar yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor, ketersediaan lampu penerangan, dan fasilitas pejalan kaki untuk kaum disabilitas.

Oleh karena itu, penelitian ini diperlukan menganalisa kepuasan pengguna jalur pedestrian di Kyai Tapa dalam memenuhi kebutuhan masyarakat pada jalur pedestrian tersebut. Metode yang digunakan untuk mengukur kepuasan pengguna jalur pedestrian dalam penelitian ini adalah metode IPA (Importance Performance Analysis) yang mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR Direktorat Jenderal Bina Marga No. 07/P/BM/2023. Hasil evaluasi ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi untuk perbaikan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki, yang pada akhirnya akan membantu menciptakan kota yang lebih ramah dan berkelanjutan.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, rumusan masalah yang digunakan sebagai bahan penelitian ini mencakup tingkat kepuasan para pejalan kaki pada jalur pedestrian di Jl. Kyai Tapa serta faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian di Jl. Kyai Tapa dan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi kepuasan tersebut. Agar penelitian ini terfokus, batasan yang ditetapkan meliputi lokasi penelitian yang hanya dilakukan pada jalur pedestrian di ruas Jl. Kyai Tapa, variabel yang digunakan dalam mengukur standar kepuasan pejalan kaki mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR, serta analisis tingkat kepuasan yang dilakukan dengan metode kuadran IPA (Importance Performance Analysis). Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi akademisi dalam mengevaluasi dan mengidentifikasi kepuasan pejalan kaki, memberikan rekomendasi kepada masyarakat untuk perbaikan jalur pedestrian, serta menjadi pertimbangan bagi pemerintah dalam menangani permasalahan yang menjadi prioritas pengguna pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Kyai Tapa, Grogol, Jakarta Barat.

METODE PENELITIAN

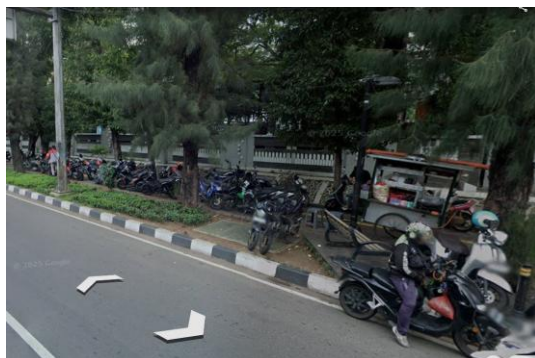
Lokasi penelitian dilakukan di Jl. Kyai Tapa, Grogol, Jakarta Barat. Alasan pemilihan lokasi dikarenakan pada ruas jalan ini merupakan area yang cukup vital dan ramai dimana terdapat rumah sakit, SPBU, rumah ibadah, hotel, kampus, dua halte transjakarta, serta dua terminal. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Sumber : Google Maps

Area pedestrian pada Jl. Kyai Tapa, Grogol, Jakarta Barat ini berdasarkan karakteristiknya dikategorikan sebagai jalur pedestrian yaitu jalur yang ditujukan untuk pejalan kaki, yang memberikan kelancaran, kenyamanan, dan keamanan untuk mencapai lokasi tertentu. Selain itu berdasarkan tujuan lokasinya jalur pedestrian ini dapat dikategorikan sebagai untuk perjalanan fungsional yaitu jalur pedestrian yang dirancang untuk tujuan tertentu seperti menuju tempat kerja tempat belajar berbelanja kerumah makan dan sebagainya.



Gambar 2. Lokasi Penelitian

Sumber: Google Maps



Gambar 3. Lokasi Penelitian

Sumber: Google Maps

1. Pengumpulan Data Penelitian

Pada penelitian ini data yang akan digunakan berupa data primer yang mana data ini didapat dari hasil pembagian kuesioner kepada para pejalan kaki/pengguna jalur pedestrian di Jl. Kyai Tapa. Sementara data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan data-data dari instansi terkait.

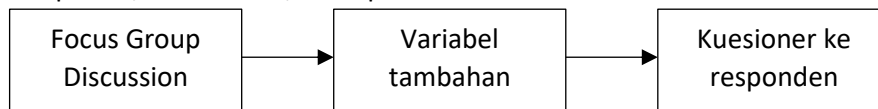
RESULTS AND DISCUSSION

1. Focus Group Discussion

Kegiatan Focus Group Discussion (FGD) dilakukan dengan beberapa ahli di bidang transportasi serta pengguna aktif untuk mengidentifikasi variabel dan indikator yang sudah ada berdasarkan teori dan penelitian terdahulu, kemudian diharapkan dapat mendapatkan indikator baru yang relevan untuk tujuan penelitian. FGD adalah metode yang dipilih karena kemampuannya untuk menggali

informasi secara mendalam melalui diskusi kelompok yang terfokus. Metode ini juga memungkinkan pertukaran ide dan validasi awal atas usulan indikator penelitian dari berbagai perspektif profesional.

Tujuan dari penggunaan Focus Group Discussion (FGD) ini adalah untuk memastikan bahwa elemen penelitian yang digunakan memiliki signifikansi teoritis dan praktis serta benar-benar mencerminkan keadaan lapangan yang sebenarnya. Selain itu, fokus kelompok (FGD) membantu menyaring fitur yang terlalu umum, tumpang tindih, atau tidak relevan. Ini menghasilkan daftar fitur yang lebih spesifik, kontekstual, dan operasional.



Gambar 4. Focus Group Discussion

Hasil dari Focus Group Discussion (FGD) menunjukkan bahwa beberapa indikator tambahan yang belum banyak ditemukan dan bahkan tidak ditemukan dalam penelitian sebelumnya, tetapi dianggap sangat relevan oleh para ahli dan pengguna. Indikator-indikator tersebut kemudian disepakati untuk ditambahkan pada variabel keselamatan dan keamanan, kenyamanan, dan kemudahan dan aksesibilitas sebagai berikut :

1. Variabel Keselamatan dan keamanan: Pada variabel ini terdapat penambahan indikator berupa keberadaan petugas dan kamera pengawas. Hal ini diharapkan dapat memberikan rasa aman bagi para pengguna serta antisipasi untuk menghindari tindak kriminal maupun pelecehan pada jalur pedestrian.
2. Variabel Kenyamanan: Pada variabel ini terdapat penambahan indikator berupa ketersediaan air siap minum. Hal ini diharapkan dapat menunjang gaya hidup sehat pejalan kaki serta menambah kenyamanan para pejalan kaki agar terhindar dari dehidrasi. Serta dengan adanya air siap minum diharapkan dapat menggantikan keberadaan dari para pedagang yang menjual air minum di sepanjang jalur pedestrian.
3. Variabel Kemudahan dan aksesibilitas: Pada variabel ini terdapat penambahan indikator berupa adanya zona khusus angkutan online. Hal ini diharapkan dapat memudahkan para pejalan kaki dalam pergantian moda transportasi ke angkutan online sehingga para angkutan online tidak berhenti atau menunggu penumpang disembarang tempat yang menyebabkan macet dan mengganggu arus lalu lintas.

Sehingga setelah ditambahkan beberapa indikator baru setelah hasil dari Focus Group Discussion, maka diperoleh kuesioner akhir yang akan diberikan kepada responden yang dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut.

Tabel 1. Kuesioner final hasil FGD

Kode	Indikator	Variabel
A1	Jalur pejalan kaki yang terhindar dari konflik dengan kendaraan	Keselamatan dan Keamanan
A2	fasilitas penyeberangan	
A3	Peletakkan bolar yang berguna untuk menghalangi kendaraan masuk ke trotoar	
A4	Keberadaan petugas dan kamera pengawas	
B1	Ketersediaan tempat duduk	Kenyamanan
B2	Ketersediaan tempat sampah	
B3	Fasilitas yang dapat melindungi pejalan kaki dari cuaca panas ataupun hujan (contoh: penutup atap)	
B4	Ketersediaan drainase	

Kode	Indikator	Variabel
B5	Trotoar yang tidak terputus	
B6	Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan	
B7	Bebas dari pedagang kaki lima	
B8	Bebas dari parkir liar	
B9	Ketersediaan air siap minum	
B10	Ketersediaan lampu penerangan	
B11	Ketersediaan Tanaman Peneduh	
C1	Fasilitas untuk difabel yang meliputi <i>ramp, lift, dan guiding block</i> .	Kesetaraan
D1	Kemudahan pergantian moda transportasi	Kemudahan dan aksesibilitas
D2	Rambu dan petunjuk lokasi perpindahan moda serta papan informasi	
D3	Ruang/ jalur khusus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang	
D4	zona khusus angkutan <i>online</i>	
E1	Lingkungan yang bersih, rapi, dan memiliki nilai estetika	Keindahan

2. Analisa Deskriptif

Pada Penelitian ini proses pengumpulan data primer dilakukan dengan membagikan kuesioner kepada para pejalan kaki yang pernah ataupun rutin menggunakan fasilitas pejalan kaki di ruas Jl. Kyai Tapa, Grogol. Kuesioner ini terdiri atas 21 pertanyaan yang masing-masing terdiri atas 2 tipe jawaban yaitu kenyataan/kinerja dan harapan responden. Pertanyaan tersebut sesuai dengan variabel penelitian yang mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR Direktorat Jenderal Bina Marga No. 07/P/BM/2023. Kuesioner dibagikan baik secara online dengan menggunakan bantuan media Google Form atau bertemu secara langsung dengan responden dan diisi menggunakan kuesioner yang telah dicetak. Hasil dari kuesioner ini diperoleh sebanyak 100 data responden. Bentuk kuesioner dapat dilihat pada Lampiran 1.

Berikut dapat dilihat hasil rekapitulasi dari pengisian kuesioner oleh responden pada Tabel 2.

Tabel 2. Rekapitulasi Hasil Kuesioner

Variabel	No	Pertanyaan	Harapan				mean
			S	B	TB	STB	
Keselamatan dan keamanan	1.	Jalur pejalan kaki yang terhindar dari konflik dengan kendaraan	82	18	0	0	3.82
	2.	fasilitas penyeberangan	76	24	0	0	3.76
	3.	Peletakkan bolar yang berguna untuk menghalangi kendaraan masuk ke trotoar	48	51	1	0	3.47
	4.	Keberadaan petugas dan kamera pengawas	31	66	2	1	3.27
Kenyamanan	1.	Ketersediaan tempat duduk	29	53	18	0	3.11
	2.	Ketersediaan tempat sampah	64	36	0	0	3.64
	3.	fasilitas yang dapat melindungi pejalan kaki dari cuaca panas ataupun hujan (contoh: penutup atap)	23	70	7	0	3.16
	4.	Ketersediaan drainase	62	38	0	0	3.62

Variabel	No	Pertanyaan	Harapan				mean
			S	B	TB	STB	
	5.	Trotoar yang tidak terputus	42	53	5	0	3.37
	6.	Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan	56	44	0	0	3.56
Variabel	No	Pertanyaan	S	B	TB	STB	mean
	7.	Bebas dari pedagang kaki lima	47	44	8	1	3.37
	8.	Bebas dari parkir liar	62	36	1	1	3.59
	9.	Ketersediaan air siap minum	12	53	34	1	2.76
	10.	Ketersediaan lampu penerangan	54	46	0	0	3.54
	11.	Ketersediaan tanaman peneduh	53	47	0	0	3.53
Kesetaraan	1.	Fasilitas untuk kaum diffabel/lansia/Ibu hamil yang meliputi <i>ramp, lift, dan guiding block</i> .	47	53	0	0	3.47
Kemudahan dan aksesibilitas	1.	Kemudahan pergantian moda transportasi	49	51	0	0	3.49
	2.	Rambu dan petunjuk lokasi perpindahan moda serta papan informasi	44	56	0	0	3.44
	3.	Ruang/ jalur khusus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang	36	64	0	0	3.36
	4.	zona khusus angkutan online	26	65	8	1	3.16
Keindahan	1.	Lingkungan yang bersih, rapi, dan memiliki nilai estetika	48	52	0	0	3.48
Variabel	No	Pertanyaan	Kenyataan				Mean
			SB	B	TB	STB	
Keselamatan dan keamanan	1.	Jalur pejalan kaki yang terhindar dari konflik dengan kendaraan	3	29	57	11	2.24
	2.	fasilitas penyeberangan	11	74	13	2	2.94
	3.	Peletakkan bolar yang berguna untuk menghalangi kendaraan masuk ke trotoar	5	38	48	9	2.39
	4.	Keberadaan petugas dan kamera pengawas	4	9	61	26	1.91
Kenyamanan	1.	Ketersediaan tempat duduk	10	76	8	6	2.9
	2.	Ketersediaan tempat sampah	4	41	42	13	2.36
	3.	fasilitas yang dapat melindungi pejalan kaki dari cuaca panas ataupun hujan (contoh: penutup atap)	1	11	67	21	1.92
	4.	Ketersediaan drainase	13	78	4	5	2.99

Variabel	No	Pertanyaan	Kenyataan				Mean
			SB	B	TB	STB	
	5.	Trotoar yang tidak terputus	6	83	4	7	2.88
	6.	Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan	16	74	4	6	3
	7.	Bebas dari pedagang kaki lima	3	13	57	27	1.92
Variabel	No	Pertanyaan	SB	B	TB	STB	mean
	8.	Bebas dari parkir liar	4	5	52	39	1.74
	9.	Ketersediaan air siap minum	2	7	47	44	1.67
	10.	Ketersediaan lampu penerangan	7	73	15	5	2.82
	11.	Ketersediaan tanaman peneduh	14	69	12	5	2.92
Kesetaraan	1.	Fasilitas untuk kaum difabel/lansia/lbu hamil yang meliputi <i>ramp, lift, dan guiding block</i> .	4	41	46	9	2.4
Kemudahan dan aksesibilitas	1.	Kemudahan pergantian moda transportasi	5	83	8	4	2.89
	2.	Rambu dan petunjuk lokasi perpindahan moda serta papan informasi	3	66	27	4	2.68
	3.	Ruang/ jalur khusus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang	3	23	69	4	2.24
	4.	zona khusus angkutan online	3	15	68	14	2.07
Keindahan	1.	Lingkungan yang bersih, rapi, dan memiliki nilai estetika	3	32	57	8	2.3

1) Uji Validitas

Pada penelitian ini uji validitas dilakukan dengan menggunakan Pearson Product Moment yang dihitung melalui aplikasi SPSS 25. Kuesioner akan disebut valid jika nilai r hitung $>$ r tabel. Nilai r tabel yang digunakan merujuk pada Tabel 3.1 dengan jumlah sampel sebanyak 100 responden dan nilai signifikansi 5% yaitu 0.195.

Uji validitas ini dilakukan pada kedua bagian kuesioner, yaitu yang pertama adalah validitas kuesioner mengenai harapan pengguna fasilitas pejalan kaki kemudian validitas kuesioner mengenai kenyataan pengguna fasilitas pejalan kaki.

Hasil uji validitas harapan dan kenyataan pengguna fasilitas pejalan kaki dapat dilihat pada Tabel 4.3 dan Tabel 4.4 berikut.

Tabel 3. Uji Validitas Harapan Pengguna Fasilitas Pejalan Kaki

Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
A1	0.562	0.195	VALID
A2	0.639	0.195	VALID
A3	0.728	0.195	VALID

Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
A4	0.544	0.195	VALID
B1	0.435	0.195	VALID
B2	0.777	0.195	VALID
B3	0.434	0.195	VALID
B4	0.756	0.195	VALID
B5	0.711	0.195	VALID
Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
B6	0.730	0.195	VALID
B7	0.265	0.195	VALID
B8	0.629	0.195	VALID
B9	0.417	0.195	VALID
B10	0.848	0.195	VALID
B11	0.706	0.195	VALID
C1	0.797	0.195	VALID
D1	0.811	0.195	VALID
D2	0.816	0.195	VALID
D3	0.747	0.195	VALID
D4	0.375	0.195	VALID
E1	0.797	0.195	VALID

Tabel 4. Uji Validitas Kenyataan Pengguna Fasilitas Pejalan Kaki

Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
A1	0.451	0.195	VALID
A2	0.582	0.195	VALID
A3	0.414	0.195	VALID
A4	0.680	0.195	VALID
B1	0.646	0.195	VALID
B2	0.702	0.195	VALID
B3	0.658	0.195	VALID
B4	0.590	0.195	VALID
B5	0.621	0.195	VALID
B6	0.647	0.195	VALID
B7	0.528	0.195	VALID
B8	0.652	0.195	VALID
B9	0.560	0.195	VALID
B10	0.722	0.195	VALID
B11	0.649	0.195	VALID

Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
C1	0.655	0.195	VALID
D1	0.689	0.195	VALID
D2	0.666	0.195	VALID
D3	0.613	0.195	VALID
D4	0.652	0.195	VALID
E1	0.704	0.195	VALID

Dari hasil Tabel 3. dan Tabel 4. dapat disimpulkan bahwa semua variabel dan butir pertanyaan kuesioner adalah Valid dikarenakan semua nilai r hitung $> r$ tabel (0.195). sehingga seluruh jawaban responden dapat digunakan dalam penelitian ini. Hasil keseluruhan dari olah data uji validitas dengan menggunakan software SPSS 25 dapat dilihat pada Lampiran 2.

2) Uji Reliabilitas

Pada penelitian ini uji reliabilitas juga dilakukan terhadap dua bagian kuesioner yaitu harapan dan kenyataan para pengguna fasilitas pejalan kaki. Uji reliabilitas akan dihitung melalui bantuan software SPSS 25. Uji ini bertujuan untuk mengetahui apakah kuesioner penelitian ini dikatakan reliabel atau handal serta hasil yang diperoleh dapat konsisten jika diulang dari waktu ke waktu.

Untuk mengukur reliabilitas ini digunakan uji statistik coefficient cronbach's alpha (α) dan membandingkannya dengan nilai cronbach's alpha dari kuesioner yang diuji. Kuesioner disebut konsisten jika nilai cronbach's alpha > 0.60 yang mana berada koefisien reliabilitasnya termasuk pada kategori tinggi dan kuesioner penelitian dapat dianggap konsisten. Hasil uji reliabilitas untuk harapan dan kenyataan pengguna fasilitas pejalan kaki dapat dilihat pada Tabel 5. berikut.

Tabel 5. Hasil Uji Reliabilitas

Penilaian	Cronbach's Alpha (α)	Kategori Koefisien Reliabilitas	Keterangan
Harapan	0.921	$0.80 < \alpha \leq 1.00$	Reliabilitas sangat tinggi
Kenyataan	0.919		

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa semua variabel dan butir pertanyaan dari kuesioner penelitian ini memiliki tingkat reliabilitas yang sangat tinggi karena memiliki nilai Cronbach's Alpha (α) > 0.80 . Sehingga dapat diartikan bahwa jawaban responden sangat konsisten dan layak untuk digunakan dalam penelitian. Hasil keseluruhan uji reliabilitas dapat dilihat pada Lampiran 3.

3. Metode Importance Performance Analysis (IPA)

1) Tingkat Kesesuaian Kenyataan dan Harapan Responden

Setelah hasil kuesioner dari 100 responden dikumpulkan dan direkapitulasi, selanjutnya dilakukan perhitungan untuk melihat tingkat kesesuaian antara kenyataan dan harapan dari setiap indikator pertanyaan kuesioner yang diberikan kepada responden. Hal ini dilakukan dengan cara membandingkan total skor masing-masing indikator pertanyaan dari tipe jawaban harapan dan kenyataan. Hasil perhitungan tingkat kesesuaian dapat dilihat pada Tabel 4.5 berikut.

Tabel 6. Tingkat Kesesuaian Kenyataan dan Harapan Responden

Variabel	Kenyataan	Harapan	Tingkat Kesesuaian
A1	224	382	59%
A2	294	376	78%
A3	239	347	69%
A4	191	327	58%
B1	290	311	93%
B2	236	364	65%
B3	192	316	61%
B4	299	362	83%
B5	288	337	85%
B6	300	356	84%
B7	192	337	57%
Variabel	Kenyataan	Harapan	Tingkat Kesesuaian
B8	174	359	48%
B9	167	276	61%
B10	282	354	80%
B11	292	353	83%
C1	240	347	69%
D1	289	349	83%
D2	268	344	78%
D3	224	336	67%
D4	207	316	66%
E1	230	348	66%
Σ	5118	7197	71%

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa beberapa indikator yang memiliki tingkat kesesuaian terendah yang mana nilai perbandingan antara kinerja dengan harapannya dibawah 60% adalah A1 (Jalur pejalan kaki yang terhindar dari konflik), A4 (Keberadaan petugas dan kamera pengawas), B7 (Bebas dari pedagang kaki lima), dan B8 (Bebas dari parkir liar). Sedangkan indikator yang memiliki tingkat kesesuaian tertinggi yaitu diatas 80% adalah B1 (ketersediaan tempat duduk), B4 (ketersediaan drainase), B5 (Trotoar yang tidak terputus), B6 (Lebar trotoar yang memudahkan pergerakan), B10 (Ketersediaan lampu penerangan), B11 (Ketersediaan tanaman peneduh), dan D1 (kemudahan pergantian moda transportasi). Selain itu secara keseluruhan tingkat kesesuaian harapan dan kenyataan responden mengenai fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa, Grogol adalah sebesar 71%.

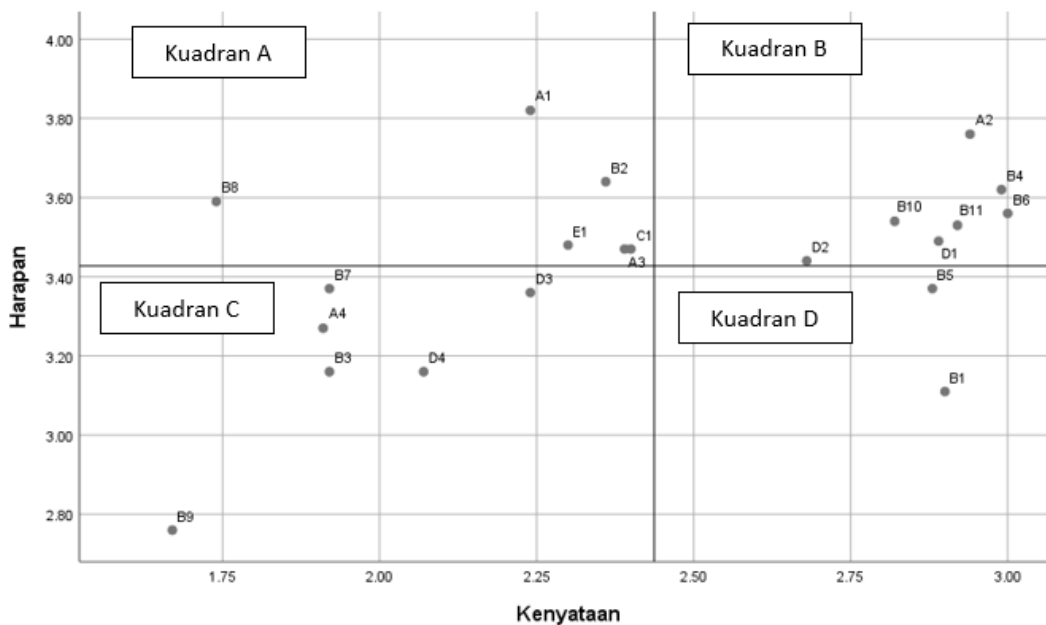
2) Diagram Kartesius IPA

Dengan menggunakan sampel 100 responden yang pernah ataupun rutin menggunakan fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa Grogol, dapat diketahui persepsi pejalan kaki akan tingkat kinerja/kenyatraan dan tingkat kepentingan/harapan responden terhadap kondisi fasilitas pejalan kaki pada ruas Jl. Kyai Tapa, Grogol. Terdapat 4 kuadran terbentuk dengan batasan garis sumbu X dan Y yang di dapat dari hasil rata-rata nilai kenyataan dan harapan responden yang dapat dilihat pada Tabel 4.7 berikut.

Tabel 7. Skor Kenyataan dan harapan

No	Kenyataan	Harapan	GAP
A1	2.24	3.82	-1.58
A2	2.94	3.76	-0.82
A3	2.39	3.47	-1.08
A4	1.91	3.27	-1.36
B1	2.9	3.11	-0.21
B2	2.36	3.64	-1.28
B3	1.92	3.16	-1.24
No	Kenyataan	Harapan	GAP
B4	2.99	3.62	-0.63
B5	2.88	3.37	-0.49
B6	3	3.56	-0.56
B7	1.92	3.37	-1.45
B8	1.74	3.59	-1.85
B9	1.67	2.76	-1.09
B10	2.82	3.54	-0.72
B11	2.92	3.53	-0.61
C1	2.4	3.47	-1.07
D1	2.89	3.49	-0.6
D2	2.68	3.44	-0.76
D3	2.24	3.36	-1.12
D4	2.07	3.16	-1.09
E1	2.3	3.48	-1.18

Hasil diagram kartesius IPA dapat dilihat pada Gambar 4. berikut.



Gambar 5. Diagram IPA

Dari diagram diatas semua indikator pertanyaan terbagi kedalam 4 kuadran

a. Kuadran A (Prioritas Utama)

Pada kuadran ini terdapat indikator yang memiliki tingkat harapan yang tinggi namun pada kenyataannya dianggap masih belum baik. Sehingga diperlukan adanya perbaikan dan peningkatan sehingga dapat memenuhi harapan para pengguna fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa Grogol. Pada kuadran ini terdapat total 6 indikator yang perlu ditingkatkan kinerjanya.

b. Kuadran B (Pertahankan Prestasi)

Kuadran ini memiliki indikator yang sudah memiliki kinerja yang baik dan sesuai dengan harapan dari para pengguna fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa Grogol. Pada kuadran ini tingkat harapan sangat tinggi dan kinerjanya juga sudah baik. Oleh karena itu, 7 indikator yang termasuk dalam kuadran ini perlu dipertahankan prestasinya.

c. Kuadran C (Prioritas Rendah)

Indikator yang termasuk dalam kuadran ini memiliki harapan yang rendah dibandingkan dengan skor indikator lain yang dinilai oleh pengguna untuk diperbaiki ataupun ditingkatkan serta secara kinerja pun juga dinilai rendah. Pada kuadran ini indikator-indikator yang terdapat di Jl. Kyai Tapa Grogol dianggap tidak terlalu berpengaruh dengan kepuasan pengguna fasilitas pejalan kaki. Pada kuadran ini terdapat 6 indikator.

d. Kuadran D (Berlebihan)

Indikator yang terdapat dalam kuadran ini merupakan aspek yang dianggap kurang/tidak penting bagi pengguna akan tetapi kinerjanya sudah cukup tinggi/baik sehingga pengguna fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa Grogol menilai indikator-indikator tersebut berlebihan. Pada kuadran ini terdapat 2 indikator.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diatas maka berdasarkan hasil dari diagram IPA, diperoleh hanya 7 dari 21 indikator yang berada dalam kuadran B (pertahankan prestasi) atau hanya 33% saja yang sudah memenuhi harapan dari pengguna. Sehingga dapat diartikan bahwa para pengguna belum merasa puas terhadap fasilitas pejalan kaki di Jl. Kyai Tapa, Grogol. Hal ini juga diperkuat dengan hasil perhitungan skor kuesioner yang mana diperoleh semua indikator memiliki nilai perbandingan (GAP) negatif karena nilai persepsi pengguna berada dibawah harapan pengguna. Analisis deskriptif mengidentifikasi lima variabel yang mempengaruhi kepuasan pengguna fasilitas pejalan kaki, yaitu keselamatan dan keamanan, kenyamanan, kesetaraan, kemudahan dan aksesibilitas, serta keindahan, yang terdiri dari 21 indikator. Di antara indikator tersebut, yang memiliki pengaruh tertinggi terhadap kepuasan pengguna adalah jalur pejalan kaki yang terhindar dari konflik dengan kendaraan, fasilitas penyeberangan, ketersediaan tempat sampah, ketersediaan drainase, dan bebas dari parkir liar. Indikator tambahan yang dihasilkan dari Focus Group Discussion (FGD) juga menunjukkan pengaruh signifikan, seperti keberadaan petugas dan kamera pengawas, zona khusus angkutan online, serta ketersediaan air siap minum. Untuk meningkatkan kepuasan pengguna, disarankan agar pihak terkait melakukan perbaikan terhadap fasilitas pejalan kaki, terutama pada indikator yang memiliki nilai kinerja terendah, seperti bebas dari parkir liar, keberadaan petugas dan kamera pengawas, serta fasilitas yang melindungi pejalan kaki dari cuaca. Penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan analisis lebih dalam dengan memasukkan skor kepuasan responden secara keseluruhan, sehingga analisis statistik dapat dilakukan dengan lebih komprehensif.

REFERENSI

- Annasa, A. S., & Pamurti, A. A. (2023). Kajian Kualitas Dan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus : Koridor Jalan Imam Bonjol Semarang). *Indonesian Journal of Spatial Planning*, 4(1), 93. <https://doi.org/10.26623/ijsp.v4i1.6753>
- Ardhaneswari, S. P., & Agustapraja, H. R. (2023). Presepsi Masyarakat terhadap Jalur Pedestrian Pada Ruas Jalan Veteran Lamongan. *Jurnal Talenta Sipil*, 6(2), 346. <https://doi.org/10.33087/talentasipil.v6i2.340>
- BPS. (2024). Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta (Jiwa), 2021-2023. In Jakarta.Bps.Go.Id. <https://jakarta.bps.go.id/indicator/12/1270/1/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-.html>
- Departemen Pekerjaan Umum. (1999). Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum. 032.
- Handayani, D., Sumarsono, A., & Hasanah, F. (2020). Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Di Universitas Sebelas Maret Ketingan Surakarta. *Matriks Teknik Sipil*, 8(1), 50–59. <https://doi.org/10.20961/mateksi.v8i1.41522>
- Hidayat, N. (2013). Analisis Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki. *Jurnal Transportasi*, 2(1), 1–5. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jieits/article/download/5612/4257>
- Indonesia, P. R. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 19(19), 19.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen - Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga

- Kawasan Tugu Muda). Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman, 5(1), 21–29.
http://eprints.undip.ac.id/18474/1/4_danoe_ielemen_lanskap_pandanaran.pdf
- K. P. L. W., J., A. T., J., & R. L., L. (2019). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Kawasan (Studi Kasus : Jl . Walanda Maramis Dan Jl. Dotulolong Lasut). Jurnal Sipil Statik, 7(9), 1211–1222.
- Kartika, A. A. G., & Wigananda, M. H. (2012). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda). Jurnal Teknik ITS, 1, 1–12.
- Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. (2023). Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. 07, 1–84.
- Kirana, N. S. (2024). Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia.
- Muharnis, E., Ishak, & Putra, Y. (2023). Studi Evaluasi Pemanfaatan Pedestrian Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki Pada Ruas Jalan Soekarno Hatta Kota Bukittinggi. Analisa Perubahan Tegangan Terhadap Intensitas Cahaya Pada Lampu Cfl Dan Lampu Led, 1(3), 100–106.
- Mukhoayyarah, N. I., & Widyastuti, H. (2020). Studi Karakteristik Pedestrian dan Pemilihan Fasilitas Penyeberangan Menggunakan Metode Revealed Preference (Studi Kasus Jl. Pemuda, Jl. Gubernur Suryo, dan Jl. Prof Dr Moestopo). Jurnal Aplikasi Teknik Sipil, 18(2), 145–154.
- Nusadhani, P. (2024). Studi Keberadaan Elemen Jalur Pedestrian Terhadap Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Jalan Pemuda Lawangsewu - Paragon). 15(1), 37–48.
- Permen PU Nomor 03 Tahun 2014. (2014). Peraturan Menteri Perkerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2013, 8. http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf
- Prayogi, F., Priyanto, S., & Muthohar, I. (2020). Analisis Kinerja Dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Stasiun Karet. Teknisia, XXV(2), 1–10.
<https://doi.org/10.20885/teknisia.vol25.iss2.art1>
- PUPR. (2018). Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Kementerian PUPR, 1–43.
- Putri, I. K., & Asmi, A. (2021). Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Fasilitas Pejalan Kaki pada Kawasan Transit Oriented Development (Studi Kasus: Duku Atas). Spirit of Civil Engineering (SPRING) JOURNAL, 3(1).
<https://journal.bakrie.ac.id/index.php/SPRING/article/view/2509%0Ahttps://journal.bakrie.ac.id/index.php/SPRING/article/viewFile/2509/1888>
- Rizvina, V., Sari, L. H., & Djamaluddin, M. (2023). Analisis Jalur Pedestrian Melalui Konsep Walkability (Studi Kasus : Jalan Diponegoro, Pasar Aceh). Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur Dan Perencanaan, 7(1), 108–118. <https://doi.org/10.24815/jimap.v7i1.22507>
- Rubenstein, H. M. T. A.-T. T.-. (1992). Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces (NV-1 o). Wiley.
<https://doi.org/LK> - <https://worldcat.org/title/643745612>
- S, M. N. M. (2023). Kajian Kepuasan Dan Efektivitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Pasca Pemeliharaan Di Jalan Raden Intan Kota Bandar Lampung.
- Sari, E. P., & Mca, T. (2020). Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian di Jalan Kranggan Kota Surabaya. Jurnal Teknologi Dan Manajemen, 1(1), 50–56.
- Sekaryadi, Y., Mohamad, D., & Ramadhan Iskandar, M. (2024). Analisis Penggunaan Trotoar Di

- Kawasan Kota Cianjur. Jurnal Teknik Sipil Cendekia (Jtsc), 5(1), 769–779.
<https://doi.org/10.51988/jtsc.v5i1.178>
- Sengkey, P., Pandey, S., & Lefrandt, L. (2023). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Pusat Kota Amurang (Studi Kasus Jl. Topas, Ranoyapo, Kec. Amurang). Tekno, 21(85), 69–74.
<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/tekno>
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D.
- Transportation, R. B. (2000). Highway Capacity Manual. In National Research Council, Washington, DC (Issue May 2001).
- Utomo, N. (2011). Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Dan Peningkatan Fasilitas Transportasi Umum Dengan Perencanaan Teluk Bis. Teknik Sipil KERN, 1(Pejalan kaki), 2.
- Utomo, N., & Wahjudjanto, I. (2008). Analisa Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Yang Sinergis Dengan Fasilitas Transportasi Publik Di Kota Surabaya.
- Z, Y. P., Faritzie, H. Al, & Putri, G. I. (2019). Analisa Tingkat Pelayanan Dan Kebutuhan Infrastruktur Pedestrian Yang Melintasi Jalan T.P. Rustam Effendi Palembang. Jurnal Teknik Sipil, 7(1), 51–59.
<https://doi.org/10.36546/tekniksipil.v7i1.250>
- Pontan, D., & Maxsi, A. (2017). Identifikasi Tingkat Keandalan Elemen-Elemen Penanggulangan Bencana Kebakaran Gedung Pd Pasar Jaya Di Dki Jakarta. In *Seminar Nasional Cendekiawan ke* (Vol. 3).