

Evaluasi Kinerja Jalur Pedestrian di Kawasan Ruang Terbuka Hijau Publik Perkotaan

Nahdatunnisa^{1*}, Henny Pratiwi Adi², Slamet Imam Wahyudi², dan M. Arzal Tahir³

¹ Program Studi Arsitektur, Universitas Muhammadiyah Kendari

² Program Studi Teknik Sipil, Universitas Islam Sultan Agung

³ Program Studi Arsitektur, Universitas Halu Oleo

Email Korespondensi: nahdatunnisa@umkendari.ac.id

Keyword:

evaluasi, kinerja, pedestrian, ruang terbuka hijau

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja dan untuk mengetahui indeks kepuasan jalur pedestrian di kawasan ruang terbuka hijau publik Kota Kendari dengan menggunakan 28 variabel yang merupakan gabungan penelitian kuantitatif dan kualitatif, dengan jumlah sampel sebanyak 399 sampel responden. Penelitian ini menggunakan metode analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) dalam menilai kinerja jalur pedestrian eksisting, dan *Customer Satisfaction Index* (CSI) untuk mengetahui indeks kepuasan pengguna atas pelayanan yang diterima. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini terkait kinerja jalur pejalan kaki eksisting yang terdiri dari kategori baik: fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus (*guiding block*), ketersediaan marka jalan, tersedia jalur penyeberangan, sistem keamanan (cctv, pos keamanan), kecepatan fasilitas kontrol, tingkat kebersihan. Kategori cukup/biasa: dimensi jalur pejalan kaki, penerangan jalur pejalan kaki, perbedaan tingkat ketinggian jalur pejalan kaki dengan badan jalan, ketersediaan marka dan rambu/sinyal jalur pejalan kaki, tekstur permukaan bahan, tempat duduk, iklim (teduh), shelter, vegetasi/tanaman peneduh, jumlah, dan kualitas tempat sampah. Kategori tidak baik/buruk: tersedianya ramp, jalur pejalan kaki yang terhubung dengan elemen transportasi perkotaan, kontinuitas jalur pejalan kaki, adanya penghalang pada jalur pejalan kaki, penyeberangan, dan fasilitas peredam kebisingan, sedangkan indeks kepuasan pengguna jalur pejalan kaki terhadap pelayanan adalah hanya berada pada kategori cukup puas dengan nilai 65,57%.

Keyword:

evaluation, performance, pedestrian, green open space

ABSTRACT

This study aims to evaluate the performance and to determine the pedestrian path satisfaction index in the public green open space area of Kendari City by using 28 variables which are a combination of quantitative and qualitative research, with a total sample of 399 respondents. This study uses the Importance Performance Analysis (IPA) analysis method in assessing the performance of the existing pedestrian path, and the Customer Satisfaction Index (CSI) to determine the user satisfaction index for the services received. The results obtained in this study are related to the performance of the existing pedestrian path which consists of good categories: facilities for pedestrians with special needs (guiding blocks), availability of road markings, available crossing paths, security systems (cctv, security posts), speed control facilities, cleanliness level. adequate/ordinary categories: dimensions of pedestrian paths, lighting of pedestrian paths, differences in the level of height of pedestrian paths with road bodies, availability of pedestrian path markings and signs/signals, surface texture of materials, seating, climate (shady), shelter, vegetation /shade plants, Number and quality of trash bins. bad/bad categories: the availability of ramps, pedestrian paths connected to urban transportation elements, continuity of pedestrian paths, obstructions in pedestrian paths, crossings, and noise suppression facilities, while the pedestrian path user satisfaction index for services is only in the category quite satisfied with a value of 65.57%.

1. PENDAHULUAN

Kota Kendari mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang tidak dapat dihindarkan. Dengan semakin maraknya perkembangan dan penggunaan kendaraan bermotor dapat memicu terjadinya penurunan kualitas lingkungan yang harus segera ditanggulangi dan dikendalikan. Oleh karena itu, upaya

optimalisasi ruang terbuka hijau sebagai ruang publik perlu ditingkatkan, baik dari segi pengelolaan, maupun dari sisi fisik ruang terbuka hijau (RTH). Kesenambungan pelayanan terhadap fasilitas umum sangat penting dan perlu mendapat perhatian serius dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara sesuai dengan PERDA Nomor 4 Tahun 2016 Pasal 91.

Ruang Terbuka Hijau (RTH) Tugu Kota Kendari merupakan salah satu *landmark* Kota, yang memiliki letak yang sangat strategis karena berada di pusat Kota Kendari yang ramai dikunjungi oleh masyarakat untuk melakukan kegiatan seperti : jalan-jalan, olahraga, rekreasi, kuliner, dan sebagainya. Namun, sebagai penanda kota, tugu saat ini mengalami penurunan vitalitas dalam pelayanannya yang berdampak pada menurunnya kondisi fisik sarana dan prasarana penunjang fasilitas jalur pejalan kaki.

Kondisi jalur pedestrian di Kawasan RTH Tugu Religi saat ini kurang mendapat perhatian, hal ini terlihat pada luas permukaan jalur pedestrian yang rusak, sampah berserakan dimana-mana, bangunan penunjang yang tidak terawat, dan terkesan kumuh. Pemanfaatan jalur pejalan kaki yang kurang optimal dikarenakan sebagian dari kawasan ini digunakan untuk illegal kegiatan lain seperti: tempat parkir dan warung pedagang yang mengganggu kenyamanan pengunjung. Pengaturan penggunaan ruang parkir yang tidak jelas membuat pengunjung kesulitan mencari tempat parkir yang layak sehingga membuat pengunjung bergerak cukup jauh untuk sampai ke kawasan monumen keagamaan.

Perlu dilakukan observasi secara mendalam di Kota Kendari yang juga memiliki permasalahan dengan pejalan kaki terkait dengan kurangnya fasilitas penunjang pejalan kaki, penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data terkini yang dapat digunakan sebagai masukan dalam merumuskan strategi pengelolaan fasilitas jalur pejalan kaki yang memadai baik secara kualitas maupun kuantitas sesuai dengan standar dan kriteria yang telah ditetapkan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada jalur pejalan kaki ruang terbuka hijau di Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara. Besarnya populasi adalah sebanyak 228.622 orang, diperoleh dari jumlah populasi rentang usia 15-59 tahun, untuk mendapatkan ukuran sampel digunakan rumus Slovin sehingga jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 399 responden. Kuesioner dibagikan langsung kepada responden yang menjadi sampel penelitian. Pengguna pejalan kaki dipilih sebagai responden karena terkait dengan kondisi jalur pejalan kaki. Sebanyak 399 kuesioner telah diperoleh untuk analisis lebih lanjut. Ukuran sampel dalam penelitian ini adalah semua pihak yang terlibat, baik individu maupun kelompok yang memiliki kekuatan untuk mempengaruhi secara langsung dan memiliki kompetensi pada jalur pejalan kaki, serta pihak-pihak yang terlibat dalam jalur pejalan kaki.

Dalam penelitian ini, program SPSS versi 26 digunakan untuk memudahkan analisis hasil. Kinerja pelayanan jalur pejalan kaki eksisting untuk mengetahui penilaian masyarakat pengguna jalur pejalan kaki terhadap pelaksanaan jalur pejalan kaki saat ini dan harapan masyarakat pengguna angkutan umum terhadap pelayanan angkutan umum di masa yang akan datang. Kriteria yang digunakan dalam menganalisis kinerja jalur pejalan kaki yang ada didasarkan pada standar yang ditetapkan untuk pengoperasian jalur pejalan kaki. Pengukuran kinerja pelayanan angkutan umum menggunakan *Important Performance Analysis* (IPA) dan pengukuran kepuasan pengguna angkutan umum menggunakan analisis *Customer Satisfaction Index* (CSI).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Penilaian Kinerja

3.1.1. Uji validitas

Data angket terdiri dari 28 pertanyaan yang mewakili 9 variabel, dimana sebelum diedarkan dan dipublikasikan dilakukan uji validitas dan reliabilitas terhadap 30 responden. Uji validitas bertujuan untuk menilai sejauh mana alat ukur tersebut diyakini dapat digunakan sebagai alat untuk mengukur butir-butir pertanyaan dalam penelitian. Pengujian validitas dengan membandingkan nilai r hitung dan rtabel. Jika nilai r hitung > rtabel, maka butir soal tersebut dinyatakan valid, begitu juga sebaliknya. Diketahui bahwa $n = 30$ signifikansi 5% maka nilai rtabel = 0,361.

Satu per satu hasil pengujian validitas instrumen penelitian untuk masing masing variabel yang diteliti dapat disajikan pada tabel 1 – 10 di bawah ini.

Tabel 1. Uji validitas instrumen aksesibilitas

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Sig.Interest	Ket
1.	Jalur pedestrian	0.830	0.849	Valid
2.	Ketersediaan ramp	0.810	0.858	Valid
3.	Ketersediaan rambu dan marka jalan	0.848	0.871	Valid

Dari tabel 1 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen aksesibilitas seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu, nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan aksesibilitas memiliki konstruk valid.

Tabel 2. Uji validitas instrumen konektivitas

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Jalur Pedestrian terhubung dengan elemen transportasi	0,897	0.820	Valid
2.	Tersedia jalur penyebrangan	0,890	0,715	Valid
3.	Kesnambungan Jalur pedestrian	0,880	0,840	Valid
4.	Fasilitas berpindah antar moda transportasi	0,916	0,817	Valid

Dari tabel 2 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen konektivitas seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu, nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan konektivitas memiliki konstruk valid.

Tabel 3. Uji validitas instrumen sirkulasi

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Dimensi jalur perdestrian	0,887	8,879	Valid
2.	Penghalang lintasan jalur pedestrian	0,886	0,921	Valid

Dari tabel 3 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen sirkulasi seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan sirkulasi memiliki konstruk valid.

Tabel 4. Uji validitas instrumen keamanan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Sistem keamanan	0,918	0,765	Valid
2.	Lampu penerangan	0,965	0,747	Valid
3.	Pengendali kecepatan	0,933	0,827	Valid
4.	Zona buffer	0,841	0,678	Valid

Dari tabel 4 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keamanan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan keamanan memiliki konstruk valid.

Tabel 5. Uji validitas instrumen keselamatan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Level ketinggian jalur	0,865	0,890	Valid
2.	Marka dan rambu	0,891	0,758	Valid
3.	Kondisi jalur pedestrian	0,901	0,549	Valid
4.	Tekstur	0,812	0,756	Valid
5.	Jalur penyeberangan	0,630	0,764	Valid

Dari tabel 5 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keamanan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan keselamatan memiliki konstruk valid.

Tabel 6. Uji validitas instrumen kebisingan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Peredam kebisingan	0,981	0,993	Valid

Dari tabel 6 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keselamatan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan kebisingan memiliki konstruk valid.

Tabel 7. Uji validitas instrumen keindahan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Material Jalur	0,836	0,786	Valid
2.	Taman/Pot bunga	0,807	0,943	Valid
3.	Tempat duduk	0,818	0,802	Valid

Dari tabel 7 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keindahan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan keindahan memiliki konstruk valid.

Tabel 8. Uji validitas instrumen iklim/keteduhan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Iklim/ Keteduhan	0,892	0,913	Valid
2.	Tempat berteduh/ Shelter	0,891	0,848	Valid
3.	Vegetasi/ Peneduh	0,898	0,831	Valid

Dari tabel 8 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen iklim/keteduhan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan iklim/keteduhan memiliki konstruk valid.

Tabel 9. Uji validitas instrumen kebersihan

No.	Item Pertanyaan	Pearson Correlation Satisfaction	Pearson Correlation Interest	Ket
1.	Ketersediaan tempat sampah	0,891	0,966	Valid
2.	Tingkat kebersihan jalur	0,833	0,957	Valid

Dari tabel 9 menunjukkan bahwa nilai *pearson correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen kebersihan seluruhnya lebih besar dari $r_{tabel} = 0,361$. Selain itu, nilai signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05 sehingga indikator pertanyaan kebersihan memiliki konstruk valid.

3.1.2. Uji reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur tingkat konsistensi suatu alat ukur yang digunakan pada waktu yang berbeda-beda. Pengujian dilakukan dengan menggunakan metode Alpha dari *cronbach*. Instrumen dinyatakan reliabel jika hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai *cronbach*

$\alpha > 0,6$. Hasil pengujian reliabilitas instrumen variabel disajikan pada tabel 10 berikut.

Tabel 10. Uji reliabilitas instrumen variabel

Instrumen Variabel	Cronbach Alpha (Puas)	Cronbach Alpha (Penting)	Batas Realabel	Ket
Aksesibilitas	0.769	0.820	0.70	Reliable
Konektivitas	0.916	0.808	0.70	Reliable
Sirkulasi	0.727	0.759	0.70	Reliable
Keamanan	0.935	0.718	0.70	Reliable
Keselamatan	0.870	0.766	0.70	Reliable
Kebisingan	0.949	0.739	0.70	Reliable
Keindahan	0.753	0.799	0.70	Reliable
Iklim/ Keteduhan	0.870	0.821	0.70	Reliable
Kebersihan	0.728	0.915	0.70	Reliable

Dari tabel 10 menunjukkan bahwa nilai *cronbach alpha* dari setiap instrumen variabel pada penelitian memiliki nilai $> 0,60$. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa instrumen aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, kebisingan, keindahan, iklim/keteduhan, dan kebersihan jalur pedestrian adalah reliabel.

3.2 Karakteristik Responden

Pada penelitian ini, jumlah responden 399 orang. Adapun karakteristik responden disajikan pada sub bab ini.

3.2.1 Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dari pengguna jalur pedestrian RTH Tugu Religi di Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 11 berikut.

Tabel 11. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Laki-laki	223	56
2.	Perempuan	176	44
Total		399	100

Dari tabel 11 di atas dapat diketahui bahwa jenis kelamin responden laki-laki ternyata lebih banyak menggunakan jalur pedestrian yaitu 56%. Bila dikaitkan dengan alasan menggunakan jalur pedestrian maka responden laki-laki cenderung lebih banyak dibanding dengan perempuan yang hanya berkisar 44%. Adapun pertimbangan kenyamanan dalam berjalan menjadi salah satu alasan yang paling diabaikan oleh laki-laki sehingga penulis berasumsi bahwa laki-laki cenderung lebih senang berjalan di jalur pedestrian.

3.2.2 Karakteristik responden berdasarkan umur

Karakteristik responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel 12 berikut ini.

Tabel 12. Karakteristik responden berdasarkan umur/usia

No.	Rentang Usia	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	10 - 20	40	10
2.	21 - 40	259	65
3.	41 - 50	68	17

4.	> 50	32	8
Total		399	100

Dari tabel 12 di atas, ditinjau dari sisi umur responden maka dapat dilihat bahwa usia produktif mendominasi responden yang menggunakan jalur pedestrian. Lebih dari 65% berada pada rentang umum usia 21 hingga 40 tahun. Indikasinya adalah bahwa pergerakan dan aktivitas umur produktif hingga 40 tahun mendominasi pergerakan pada jalur pedestrian. Secara lebih rinci nanti akan terlihat pada karakteristik berikutnya yaitu pekerjaan dan maksud tujuan perjalanan.

3.2.3 Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan

Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan pengguna jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 13 berikut ini.

Tabel 13. Karakteristik responden berdasarkan jenjang pendidikan

No.	Rentang Pendidikan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	PNS	48	12
2.	TNI/POLRI	36	9
3.	Peg. Swasta	51	13
4.	Wiraswasta	52	13
5.	Lainnya	211	53
Total		399	100

Dari tabel 13 di atas dapat diketahui mayoritas penggunaan jalur pedestrian di Kota Kendari adalah dominasi masyarakat dengan jenjang pekerjaan/pendidikan pelajar hingga ke sarjana (Pendidikan Tinggi) dengan nilai sebesar 48 %. Beberapa orang diantara pengguna lainnya memiliki pekerjaan seperti PNS 13%, TNI/POLRI 10%, Pegawai swasta 12%, dan wiraswasta 17 %, sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa pengguna jalur pedestrian merupakan alat transportasi yang tidak memandang kelas pendidikan, siapa saja dengan kebutuhan tertentu dapat menggunakan fasilitas tersebut.

3.2.4 Karakteristik responden berdasarkan frekuensi berjalan

Karakteristik responden berdasarkan tingkat keseringan berjalan pada jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 14 berikut ini.

Tabel 14. Karakteristik responden berdasarkan frekuensi berjalan

No.	Frekuensi Berjalan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	5 Kali dalam seminggu	28	7
2.	1-4 dalam 2 minggu	128	32
3.	1-4 dalam 3 minggu	56	14
4.	1-4 dalam 4 minggu	187	47
Total		399	100

Dari tabel 14 di atas dapat diketahui tingkat keseringan berjalan masyarakat Kota Kendari pada jalur pedestrian adalah 1-4 kali dalam 4 minggu dengan nilai sebesar 47%. Selanjutnya 1-4 kali dalam 2 minggu 32%, 1-4 dalam 3 minggu 14%, dan 5 kali dalam seminggu dengan nilai 7% sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota

Kendari cenderung melakukan aktivitas pada area jalur pedestrian hanya 1 kali dalam 1 minggu atau 4 kali dalam satu bulan yakni hari sabtu atau hari minggu.

3.2.5 Karakteristik responden berdasarkan tujuan berjalan

Karakteristik responden berdasarkan tujuan berjalan pada jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 15 berikut ini.

Tabel 15. Karakteristik responden berdasarkan tujuan berjalan

No.	Tujuan Berjalan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Bekerja	20	5
2.	Belanja	32	8
3.	Jalan Santai	277	67
4.	Pendidikan/Sekolah	18	4
5.	Lainnya	52	13
Total		399	100

Dari tabel 15 di atas dapat diketahui tujuan berjalan masyarakat Kota Kendari pada jalur pedestrian adalah bekerja dengan nilai sebesar 20%. Selanjutnya belanja 8%, jalan santai 67%, pendidikan/sekolah dengan nilai 4%, dan lainnya sebesar 13%, sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari cenderung melakukan aktifitas pada area jalur pedestrian saat sedang jalan santai/olah raga.

3.2.6 Karakteristik responden berdasarkan moda angkutan sebelum dan setelah berjalan

Karakteristik responden berdasarkan moda angkutan sebelum dan setelah berjalan pada jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada Tabel 16 berikut ini.

Tabel 16. Karakteristik responden berdasarkan moda sebelum dan setelah berjalan

No.	Moda	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Kendaraan Pribadi	275	69
2.	Kendaraan Umum	84	21
3.	Berjalan Kaki	40	10
Total		399	100

Dari tabel 16 di atas dapat diketahui moda angkutan yang digunakan masyarakat Kota Kendari sebelum dan setelah berjalan pada jalur pedestrian adalah kendaraan pribadi dengan nilai sebesar 69%. Selanjutnya kendaraan umum 21%, berjalan kaki sampai di tujuan yang lainnya atau di tempat tinggalnya sebesar 10% sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari cenderung menggunakan kendaraan pribadi menuju area jalur pedestrian.

3.2.7 Karakteristik responden berdasarkan tingkat keseringan berjalan

Karakteristik responden berdasarkan tingkat keseringan berjalan pada jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 17 berikut ini.

Tabel 17. Karakteristik responden berdasarkan tingkat keseringan berjalan

No.	Tingkat Keseringan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Sering Berjalan	123	31

2.	Kadang-kadang	249	62
3.	Tidak Pernah	27	7
Total		399	100

Dari tabel 17 di atas dapat diketahui bahwa tingkat keseringan berjalan masyarakat Kota Kendari pada jalur pedestrian adalah sering berjalan kaki pada jalur pedestrian dengan nilai sebesar 31%. Selanjutnya yang menjawab kadang-kadang 62%, dan ada juga yang menjawab tidak pernah berjalan di jalur pedestrian sebesar 7%, sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari sebagian besar hanya kadang-kadang melakukan aktivitas berjalan di jalur pedestrian.

3.2.8 Karakteristik responden berdasarkan teman berjalan

Karakteristik responden berdasarkan teman berjalan pada jalur pedestrian Kota Kendari dapat dilihat pada tabel 18 berikut ini.

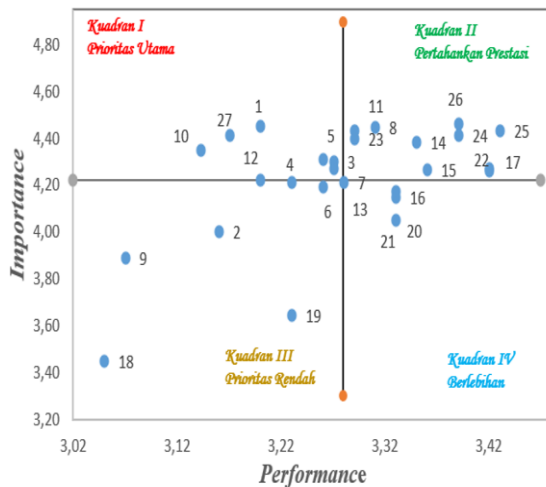
Tabel 18. Karakteristik responden berdasarkan teman berjalan

No.	Teman Berjalan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Teman	215	54
2.	Anak	80	20
3.	Sendiri	24	6
4.	Orang Tua	20	5
5.	Lainnya	60	15
Total		399	100

Dari tabel 18 di atas dapat diketahui bahwa teman berjalan pengguna jalur pedestrian Kota Kendari menjawab berjalan dengan teman dengan nilai 54%. yang menjawab bersama anak 20%, yang menjawab dengan orang tua sebesar 6%, yang menjawab berjalan sendiri 5%, dan yang menjawab lainnya sebesar 15% sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari sebagian besar berjalan kaki dengan teman saat melakukan aktivitas di jalur pedestrian.

3.3. Importance Performance Analysis (IPA)

Pada penelitian *service level* menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) yang dilakukan pada pengguna jalur pejalan kaki RTH Kota Kendari jumlah responden sebanyak 399 responden. Selanjutnya atribut penilaian akan dipetakan dalam diagram kartesius yang terbagi menjadi diagram yaitu kuadran I (Prioritas Utama), kuadran II (Pertahankan Prestasi), kuadran III (Berlebihan), dan kuadran IV (Prioritas Rendah). Berdasarkan hasil rekap tingkat kinerja jalur pejalan kaki, dapat diketahui bahwa atribut kinerja sangat baik menurut responden adalah atribut vegetasi/tanaman peneduh pada variabel iklim/naungan dengan total nilai rata-rata sebesar 3.43. Hal ini menunjukkan bahwa penempatan vegetasi yang ditata di sekitar jalur pedestrian sudah sesuai dengan keinginan responden/pengunjung dan bernilai sangat baik. Juga sesuai dengan alasan penggunaan jalur pejalan kaki yang paling banyak adalah faktor iklim/keteduhan yang dapat memberikan rasa nyaman bagi pengguna jalur pejalan kaki.



Gambar 1. Diagram Cartesien Importance Performance Analysis (IPA)

Nilai kinerja terendah terdapat pada variabel keselamatan pada item jalur penyeberangan dan terlihat adanya kepedulian pengguna jalur pejalan kaki tentang keselamatan saat menyeberang jalan dengan nilai sebesar 3,052. Hal ini terjadi karena kendaraan yang melintas di sekitar kawasan pejalan kaki cenderung melintas dengan kecepatan sedang dan kecepatan tinggi sehingga pengguna jalur pejalan kaki harus lebih berhati-hati saat hendak menyeberang jalan setelah melakukan aktivitas di jalur pejalan kaki tersebut.

Dari sisi minat/harapan, atribut yang memiliki nilai paling besar adalah variabel kebersihan pada kuantitas dan kualitas tempat sampah dan tingkat kebersihan jalur pejalan kaki perlu ditingkatkan dengan nilai kepentingan sebesar 4,46, kemudian dilanjutkan dengan variabel sirkulasi pada item dimensi jalur pejalan kaki sebesar 4,45 dan variabel aksesibilitas pada item fasilitas penyandang disabilitas (*guide block*) sebesar 4,45. Diasumsikan kelayakan jalur pejalan kaki akan sangat mempengaruhi berbagai aspek seperti keamanan, kenyamanan dan keselamatan sehingga responden mendapatkan nilai harapan tertinggi.

Nilai minat/harapan terendah adalah variabel sirkulasi pada ketersediaan item *ramp* pada jalur pedestrian yang dilakukan dengan atribut performansi P.2 dengan nilai atribut 3,16, kontinuitas jalur pedestrian dalam mencapai tujuan dengan menggunakan moda transportasi pada atribut kinerja P.6 dengan nilai atribut 3,26, adanya hambatan pada jalur pejalan kaki pada atribut kinerja P.9 dengan nilai atribut, keselamatan pada penyeberangan dengan nilai atribut P.18, keberadaan fasilitas kebisingan di kawasan jalur pejalan kaki yang minim pada atribut kinerja 19 dengan nilai atribut 3,23. Diasumsikan ketersediaan *ramp* dan kontinuitas jalur pejalan kaki dengan moda transportasi mendapat penilaian minimal dari responden, serta keselamatan pengguna jalur pejalan kaki saat menyeberang jalan dan fasilitas peredam kebisingan (*zone buffer*) sehingga perlu mendapat perhatian khusus dari penyedia atau pengelola jalur pejalan kaki untuk mendapatkan hasil yang lebih baik di masa depan.

Dapat dilihat dari gambar 1 di atas bahwa pemetaan nilai rata-rata atribut pelayanan dibagi menjadi beberapa kuadran dengan rincian yaitu pada kuadran I sebanyak 7 atribut, kuadran II sebanyak 10 atribut, kuadran III sebanyak 6 atribut, dan kuadran IV sebanyak 4 atribut.

3.4. Customer Satisfaction Index (CSI)

Pengukuran indeks kepuasan dilakukan dengan menggunakan nilai rata-rata tingkat harapan dan kinerja setiap item layanan. Pengukuran CSI diperlukan karena hasil penilaian dapat dijadikan acuan untuk menentukan nilai dan status pelayanan pada skala CSI. *Indeks Kepuasan Pelanggan* (CSI) atau *User Satisfaction Index* (IKP) digunakan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna secara keseluruhan dengan memperhatikan pentingnya atribut aksesibilitas.

Tingkat kepuasan pengguna dinilai dengan membandingkan kinerja yang dirasakan (*performance*) pelanggan dengan harapan (*pentingnya*) kualitas layanan. tabel 19 berikut menunjukkan nilai CSI.

Tabel 19. Kategori skala customer satisfaction index (CSI) tiap variabel

No.	Kode	Variabel	Nilai CSI	Kategori Skala
1	A1	Aksesibilitas	64,23 %	Cukup Puas
2	A2	Konektivitas	65,16 %	Cukup Puas
3	A3	Sirkulasi	63,97 %	Cukup Puas
4	A4	Keamanan	64,52 %	Cukup Puas
5	A5	Keselamatan	66,29 %	Puas
6	A6	Kebisingan	64,61 %	Cukup Puas
7	A7	Keindahan	67, 23 %	Puas
8	A8	Iklm (Keteduhan)	67,42 %	Puas
9	A9	Kebersihan	65,62 %	Cukup Puas

Tampak pada tabel 19 di atas yaitu variabel keselamatan berada dalam kategori skala puas. Skala ini dapat mengindikasikan bahwa responden memberi penilaian puas atau sesuai dengan harapan minimum terhadap variabel-variabel dengan rentan nilai CSI sebesar 66,29% - 67,42% sehingga beberapa variabel seperti keindahan dan iklim (keteduhan) termasuk dalam kategori *Quite Satisfied* ≈ Puas. Dilain sisi beberapa variabel masuk dalam kategori index penilaian rendah dari responden antara lain adalah aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, kebisingan, dan kebersihan. Hal ini memberi indikasi untuk mempertimbangkan penanganan terhadap item-item dalam 6 variabel tersebut agar dapat ditingkatkan pelayanannya kepada masyarakat pengguna jalur pedestrian.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data secara kuantitatif dan kualitatif, serta pembahasan, maka kesimpulan dalam penelitian ini mendapatkan hasil kinerja jalur pedestrian Kota Kendari, dengan 28 variabel penilaian dengan menunjukkan hasil yang diperoleh dalam penelitian ini terkait kinerja jalur pejalan kaki eksisting yang terdiri dari tiga kategori yaitu : kategori baik, kategori cukup/biasa, dan kategori tidak baik/buruk untuk masing-masing variabel. Sedangkan Indeks Kepuasan pengguna jalur pejalan kaki terhadap pelayanan adalah hanya berada pada kategori CUKUP PUAS dengan nilai 65,57%. Hasil penelitian yang diperoleh diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah terkait untuk perbaikan layanan jalur pedestrian ke depan. Adapun kelemahan dalam penelitian ini, masih perlu penambahan variabel penelitian seperti faktor penunjang jalur pedestrian sehingga jumlah variabel yang ada dalam penelitian ini menjadi lebih lengkap.

Rekomendasi bagi pemerintah ialah dengan melakukan pemerataan pembangunan jalur pedestrian di Ruang Terbuka Hijau (RTH) dan melakukan perawatan jalur pedestrian secara rutin. Pembangunan/perawatan pada jalur pedestrian difokuskan kepada 9 aspek efektivitas yaitu konektivitas, aksesibilitas, sirkulasi, keamanan, kenyamanan, keselamatan, iklim/keteduhan, keindahan dan Kebersihan. Sedangkan rekomendasi untuk peneliti selanjutnya, untuk meneliti lebih lanjut mengenai efektivitas Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kota serta mengkaji faktor-faktor yang memengaruhi minat berjalan kaki pada jalur pedestrian.

Tanan, (2011). *Pedestrian Facilities Directorate General of Highways*.

Yunus S.R, (2020) *Tugu MTQ Sultra, Penanda Kota yang Tak Terjaga dalam Kompas* Kendari. PT. Kompas Media Nusantara.

UCAPAN TERIMA KASIH

Karya ini didukung oleh Pemerintah Kota Kendari terutama Kantor Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Kendari, Kantor Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Provinsi Sulawesi Tenggara, Kantor Dinas lingkungan hidup Kota Kendari, dan seluruh pihak-pihak yang telah memberikan dukungan data dan informasi dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashadi et al. (2012). *Analysis of the Effect of Complementary Elements of Pedestrian Paths on Pedestrian Comfort Case Study*. Pedestrian Orchard Road Singapore. Journal of Reason, Vol 11, January 1, pp. 77-90.
- A. Ninek. (2009). *Pedestrian Ways in Urban Design*". Humanior Foundation Publisher, Surabaya.
- Danoe, Iswanto (2006). *Pengaruh Elemen- Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda)*. Artikel Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman, Volume 5 Nomor 1 Edisi Maret 2006, Bandung.
- Fruin, J. Jhon. (1971). *Pedestrian Planning and Design*
- G. Wardianto. (2017) *Sidewalks of the Compromise of Pedestrians and Street Vendors*.
- Imelda c. (2014). *Jalur pedestrian adalah hak ruang bagi pejalan kaki (studi kasus : pada ruang publik; lapangan taruna dan taman kota, Kota Gorontalo)*.
- Murtomo dan Aniaty. (1991) dalam Muslihun, M. (2013). *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang*. Universitas Negeri Semarang.
- Noril Milantara, dkk. (2022). *Pemanfaatan Jalur Hijau Pedestrian Sebagai Alternatif Rekreasi Warga Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus pada Jl. Khatib Sulaiman, Kota Padang)*. Vol. 16, No. 1.
- Rafiemanzelat. (2017). *City Sustainability : The Influence of Walkability on Built Environments*.
- Sarmin et al, (2019) *Relationship of Pedestrian Facility Condition to Pedestrian Safety Aspect in Front of Lippo Plaza Kendari City*
- Simon, (1983). *Perencanaan Jalur Hijau Sebagai Identitas Kota*.
- SA. Irafany.(2020). *The Comfort Index of Pedestrian Lines Based on Pedestrian Needs in Makassar City*.