

REVIEW KAJIAN KESELAMATAN JALUR PEJALAN KAKI SERTA KELOMPOK RENTAN DI TERMINAL PONDOK CABE TANGERANG SELATAN

Udien Yulianto

*Program Studi Teknik Sipil, FTSP, Institut Teknologi Budi Utomo Jakarta,
udien@itbu.ac.id*

Abstrak

Transportasi adalah bagian penting dalam kehidupan sehari-hari dalam mendukung dalam mendukung kegiatan seperti ekonomi maupun sosial masyarakat. Terminal yang menjadi salah satu simpul transportasi dan berjalannya kegiatan masyarakat sehari-hari perlu menyediakan fasilitas sesuai aturan yang telah ditetapkan, serta kebutuhan masyarakat dan pengguna jasa transportasi umum. Dari hasil pengamatan di area Terminal Pondok Cabe adanya jalur pejalan kaki serta kelompok rentan di dalam lingkungan Terminal Pondok Cabe Kota Tangerang Selatan. Pada jam sibuk terminal mobilitas kendaraan baik sepeda, sepeda motor, mobil, serta bus menjadi satu jalur dengan para pejalan kaki, menjadikan resiko bagi keselamatan para pejalan kaki yang akan menuju dalam area Terminal. Maka dari itu dalam penelitian ini review kajian jalur pejalan kaki serta kelompok rentan perlu dilakukan untuk meningkatkan keselamatan para pejalan kaki yang ada di area Terminal Pondok Cabe. Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah review kajian dengan hasil akhir penentuan alternatif fasilitas jalur pejalan kaki serta kelompok rentan menggunakan perbandingan hasil observasi dengan fasilitas di pelayanan publik lainnya dan peraturan yang ada. Hasil dari penelitian tersebut direkomendasikan untuk menambah fasilitas pejalan kaki di Terminal Pondok Cabe.

Kata kunci: review, keselamatan, jalur, pejalan kaki, rentan.

1. PENDAHULUAN

Keselamatan pejalan kaki adalah kondisi di mana setiap individu yang berjalan kaki dapat bergerak dengan aman dan nyaman tanpa terancam oleh bahaya atau kecelakaan saat menggunakan fasilitas umum seperti jalan, trotoar, atau area pedestrian lainnya. Jalur pejalan kaki di terminal adalah fitur penting yang meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang terutama mereka yang memiliki disabilitas atau mobilitas terbatas.

Dengan jalur pejalan kaki, penumpang dengan mobilitas terbatas atau orang tua dapat berpindah dengan aman dan efisien dari dalam dan keluar simpul transportasi. Ini mengurangi risiko kecelakaan antara penumpang dan bus yang melintas, serta memudahkan penumpang dengan mobilitas terbatas atau orang tua untuk bergerak di dalam gedung terminal untuk membeli tiket.

Selain itu, jalur pejalan kaki juga membantu mengurangi kemacetan di dalam terminal, memungkinkan penumpang untuk bergerak

secara bersamaan tanpa saling menghalangi. Jalur pejalan kaki juga dapat menghasilkan penghematan biaya bagi fasilitator terminal, karena mereka mengurangi kebutuhan untuk membangun lebih banyak platform atau meningkatkan infrastruktur lainnya untuk mengatasi kemacetan di dalam terminal.

Selain itu, jalur pejalan kaki juga dapat membantu meningkatkan efisiensi operasional bus, karena mereka memungkinkan penumpang untuk berjalan lebih cepat dan lebih aman di dalam terminal. Secara keseluruhan, jalur pejalan kaki di stasiun adalah fitur penting yang meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi penumpang, terutama mereka yang memiliki disabilitas atau mobilitas terbatas.

Maka dari itu peningkatan kualitas pelayanan pejalan kaki merupakan hal yang penting. Faktor-faktor kebutuhan pejalan kaki tersebut bisa diimplementasikan melalui pengadaan fasilitas-fasilitas pejalan kaki yang memperhatikan seluruh kalangan mulai anak-anak, lansia, dan kaum difabel. Dengan

demikian, perencanaan perkotaan juga harus memperhatikan kebutuhan pejalan kaki dalam menciptakan jalur pejalan kaki tersebut.

Peran aksesibilitas dapat memberikan kemudahan dengan memperhatikan kebutuhan dan kemampuan penyandang keterbatasan fisik dan visual, penyandang keterbatasan mental, kognitif dan sensori, serta memperhatikan kebutuhan dan kemampuan orang lanjut usia, ibu hamil, bayi, anak-anak, dan orang kerdil (Imbar Desetyaningrum) Jalur pejalan kaki di Terminal Pondok Cabe, Kota Tangerang Selatan merupakan area vital yang melayani pergerakan pejalan kaki dari gerbang masuk ke gedung terminal maupun sebaliknya.

Analisis keselamatan dan keamanan pejalan kaki, baik umum maupun kelompok rentan menjadi sangat penting untuk menciptakan lingkungan terminal yang berkeselamatan. Maka dari itu perlu adanya penelitian tentang Review Kajian Keselamatan Jalur Pejalan Kaki serta Kelompok Rentan di Terminal Pondok Cabe, Tangerang Selatan.

Hipotesis yang ditemukan pada penelitian ini adalah masih terdapat kekurangan fasilitas dan infrastruktur yang mendukung keselamatan pejalan kaki, resiko kecelakaan yang tinggi pada pejalan kaki khususnya kaum rentan serta kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan pejalan kaki di kalangan pengguna Terminal Pondok Cabe.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan jalur pejalan kaki, serta untuk memberikan rekomendasi perbaikan yang dapat diterapkan di lingkungan perkotaan.

2. METODOLOGI PENELITIAN

2.1 Jenis Penelitian

Metodologi yang digunakan untuk melakukan review kajian keselamatan jalur pejalan kaki adalah dengan metodologi observasi yaitu pengamatan langsung, adapun teknik pengolahan data yaitu kuantitatif dimana hasil analisis data akan disajikan secara sistematis sehingga mudah dipahami dan diambil kesimpulan.

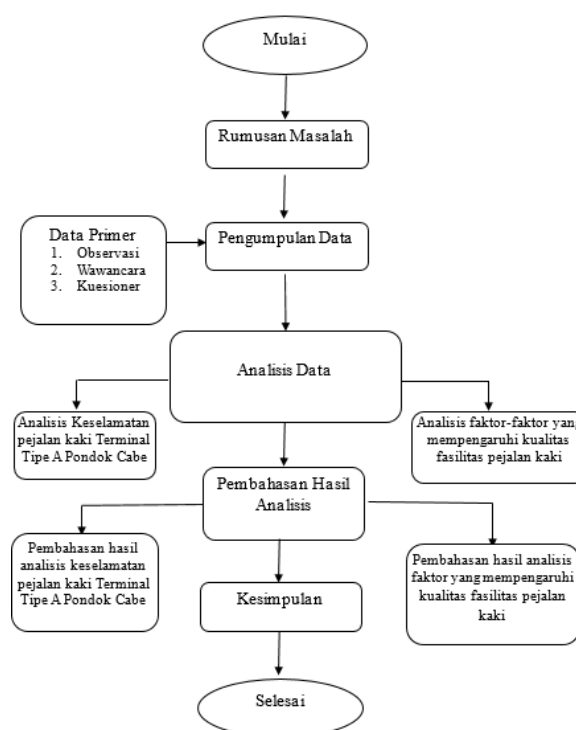
Faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan jalur pejalan kaki menggunakan metodologi pengumpulan data dengan wawancara dan

kuesioner berdasarkan skala likert serta metode pemrosesan data dengan relative importance index (RII) serta pemroses running menggunakan program excel.

2.2 Pola Pikir/Kerangka Pemikiran

Tahapan penelitian ini dimulai dari menentukan rumusan masalah, dilanjutkan dengan pengumpulan data primer.

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi dan kuesioner kepada masyarakat pengunjung terminal, driver dan awak bus, serta wawancara kepada Pengawas Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Pondok Cabe. Diagram alur penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Pikiran
Sumber: Olahan Penelitian

2.3 Metode Penelitian

2.3.1 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan metode yaitu sebagai berikut:

1. Observasi adalah pengamatan langsung terhadap kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Tipe A Pondok Cabe berdasarkan Standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan

Rakyat Republik Indonesia 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung. Adapun formulir observasi sebagai berikut:

Tabel 2.1 Formulir Observasi

No	Pertanyaan	Ketersediaan		Dokumentasi	Ideal
		Ya	Tidak		
1	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca. ¹⁷				
2	Tekstur lantai Halus, tidak licin. ¹⁷				
3	Guiding Block pada jalur pedestrian. ¹⁷				
4	Sambungan dan gundukan atau tidak lebih dari 1,25 cm. ¹⁷				
5	Kemiringan jalur maksimal 2°. ¹⁷				
6	Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m. ¹⁷				
7	Drainase Tegak lurus dengan arah jalur. ¹⁷				
8	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian. ¹⁷				
9	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. ¹⁷				
10	Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan. ¹⁷				
11	Beda ketinggian jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki. ¹⁷				
12	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan. ¹⁷				
13	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau. ¹⁷				
14	Ramp kemiringan 8° atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m. ¹⁷				

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung.

2. Wawancara adalah kegiatan tanya-jawab secara lisan untuk memperoleh informasi. Wawancara dilakukan kepada narasumber 3 orang ahli pada

bidangnya yaitu yang pertama Kepala Terminal atau yang sekarang sebutannya Pengawas Satuan Pelayanan Terminal, kedua kepala tata usaha, dan yang ketiga staff oprasional di terminal Pondok Cabe, Adapun form wawancara terlampir.

Formulir Wawancara

Jabatan :

Tabel 2.2 Formulir Wawancara

NO	Pertanyaan	Jawaban	
		Setuju	Tidak Setuju
Bagaimana Pendapat Saudara/i terkait hasil observasi yang telah saya lakukan, terkait ada beberapa item terkait evaluasi fasilitas pada jalur pejalan kaki (pedestrian) di Terminal Tipe A Pondok Cabe yang belum tersedia dan/atau masih ada catatan perlu ada perbaikan!			
1).	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca. ¹⁷		
2).	Tekstur lantai Halus, tidak licin. ¹⁷		
3).	Guiding Block pada jalur pedestrian		
4).	Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m. ¹⁷		
5).	Drainase Tegak lurus dengan arah jalur. ¹⁷		
6).	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian. ¹⁷		
7).	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. ¹⁷		
8).	Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan. ¹⁷		
9).	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan. ¹⁷		
10).	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau. ¹⁷		
11).	Ramp kemiringan 8 ⁰ atau tinggi 50 cm dan panjang 1.2 m. ¹⁷		

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung.

3. Kuesioner. Kuesioner adalah daftar pertanyaan tertulis yang ditujukan kepada responden, jawaban responden atas semua pertanyaan pada kuesioner kemudian dicatat/direkam. Adapun teknik pengambilan responden sebagai berikut:
a. Populasi
b. Sampel

4. Dokumen, pengambilan data dalam bentuk dokumen tertulis atau elektronik dari lembaga/institusi atau pihak pemilik data atau pengamatan obyek secara langsung.

2.3.2. Metode Analisis Data

- a. Review Kajian Keselamatan Jalur Pejalan Kaki serta Kelompok Rentan di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan.
- b. Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan keselamatan jalur pejalan kaki dan kelompok rentan di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan

2.3.3 Metode Pembahasan Hasil Analisis

Setelah melakukan analisis data, maka langkah selanjutnya adalah melakukan pembahasan hasil analisis data tersebut. Adapun pembahasan hasil analisis data yang dilakukan sebagai berikut:

- a. Metode pembahasan analisis Review Kajian Keselamatan Jalur Pejalan Kaki Serta Kelompok Rentan di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan.

Pembahasan dilakukan dengan skor nilai hasil Review Kajian Keselamatan Jalur Pejalan Kaki dan item yang kurang atau perlu dilakukan perbaikan.

Tabel 2.3 Kriteria Penilaian Skala Likert

Interval Persentase	Kriteria
80% - 100%	Sangat Baik
70% - 79%	Baik
60% - 69%	Sedang
50% - 59%	Kurang
0% - 49%	Sangat Kurang

- b. Metode pembahasan hasil analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan keselamatan jalur pejalan kaki dan kelompok rentan di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan.

Metode Penelitian Relative Importance Index (RII) adalah sebuah metode statistik yang digunakan untuk menentukan tingkat

kepentingan relatif dari beberapa variabel atau faktor terhadap variabel dependen tertentu.

3. PEMBAHASAN

3.1 Analisis Data

3.1.1 Analisis Jalur Pejalan Kaki di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan

Penilaian faktor-faktor terhadap objek yang diteliti dengan skor penilaian sebagai berikut:

Keterangan:

- a) Bobot skor = 0 Apabila fasilitas tidak tersedia
- b) Bobot skor = 1 Apabila fasilitas tersedia berfungsi dengan baik tanpa catatan.

Adapun data rekap evaluasi kinerja pelayanan terminal dari hasil observasi adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1: Data Rekap Faktor Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Data Olahan Penelitian

Analisis evaluasi jalur pejalan kaki di Terminal Tipe A Pondok Cabe, Kota Tangerang Selatan dilakukan dengan menggunakan rumus persentase sebagai berikut:

$$RS = \frac{n}{N} \times 100\% \dots\dots\dots 5$$

Keterangan:

RS = persentase pertanyaan

n = jumlah nilai pada pertanyaan yang diperoleh

N = jumlah nilai maksimum pada pernyataan

Berdasarkan observasi diperoleh data evaluasi jalur pejalan kaki di terminal:

Tabel 3.2 Rekapitulasi Hasil Presentase

No	Pertanyaan	Persentase
1	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca ¹⁷	0%
2	Tekstur lantai Halus, tidak licin ¹⁷	0%
3	Guiding Block pada jalur pedestrian ¹⁷	0%
4	Sambungan dan gundukan atau tidak lebih dari 1,25 cm ¹⁷	7,143%
5	Kemiringan jalur maksimal Jalan maksimal 2 ^o ¹⁷	7,143%
6	Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m ¹⁷	0%
7	Drainase Tegak lurus dengan jalur pedestrian dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm ¹⁷	0%
8	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian ¹⁷	0%
9	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah ¹⁷	0%
10	Pagar pengaman atau handrail untuk kemandan ¹⁷	0%
11	Beda ketinggian jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki ¹⁷	7,143%
12	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan ¹⁷	0%
13	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau ¹⁷	0%
14	Ramp kemiringan 8 ^o atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m ¹⁷	0%

N o	Pertanyaan	Hasil Observasi
1	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca ¹⁷	Kurang
2	Tekstur lantai Halus, tidak licin ¹⁷	Kurang
3	Guiding Block pada jalur pedestrian ¹⁷	Kurang
4	Sambungan dan gundukan atau tidak lebih dari 1,25 cm ¹⁷	Baik
5	Kemiringan jalur maksimal Jalan maksimal 2 ^o ¹⁷	Baik
6	Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m ¹⁷	Kurang
7	Drainase Tegak lurus dengan jalur pedestrian dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm ¹⁷	Kurang
8	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian ¹⁷	Kurang
9	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah ¹⁷	Kurang
10	Pagar pengaman atau handrail untuk kemandan ¹⁷	Kurang
11	Beda ketinggian jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki ¹⁷	Baik
12	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan ¹⁷	Kurang
13	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau ¹⁷	Kurang
14	Ramp kemiringan 8 ^o atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m ¹⁷	Kurang

Sumber: Data Olahan Penelitian

n = skor nilai dari pertanyaan (nilai rill) yaitu 3,
N = jumlah nilai maksimum pada pernyataan yaitu 14,

Kemudian dilakukan perhitungan

$$RS(1) = \frac{0}{14} \times 100\%$$

$$RS = 0 \%$$

$$RS(2) = \frac{0}{14} \times 100\%$$

$$RS = 0 \%$$

$$RS(3) = \frac{0}{14} \times 100\%$$

$$RS = 0\%$$

$$RS(4) = \frac{1}{14} \times 100\%$$

$$RS = 7,143 \%$$

[illegible]

Sumber : Hasil Uji Validitas

Analisis uji reliabilitas dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 3.7 Hasil Uji Reliabilitas

Sumber : Hasil Uji Reliabilitas

Berdasarkan tabel di bawah, berikut adalah rincian perhitungannya:

$$\begin{aligned}
 RII(X1) &= \frac{0x1 + 6x2 + 16x3 + 14x4 + 14x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{186}{250} \\
 RII(X1) &= 0,744
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X2) &= \frac{0x1 + 4x2 + 17x3 + 14x4 + 15x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{190}{250} \\
 RII(X1) &= 0,76
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X3) &= \frac{0x1 + 3x2 + 14x3 + 17x4 + 16x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{196}{250} \\
 RII(X1) &= 0,784
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X4) &= \frac{0x1 + 3x2 + 16x3 + 16x4 + 15x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{193}{250} \\
 RII(X1) &= 0,772
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X5) &= \frac{0x1 + 5x2 + 16x3 + 14x4 + 15x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{189}{250} \\
 RII(X1) &= 0,756
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X6) &= \frac{0x1 + 3x2 + 17x3 + 16x4 + 14x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{186}{250} \\
 RII(X1) &= 0,744
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X7) &= \frac{0x1 + 2x2 + 15x3 + 16x4 + 17x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{197}{250} \\
 RII(X1) &= 0,788
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X8) &= \frac{0x1 + 2x2 + 15x3 + 16x4 + 17x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{198}{250} \\
 RII(X1) &= 0,792
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X9) &= \frac{0x1 + 4x2 + 19x3 + 17x4 + 10x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{183}{250} \\
 RII(X1) &= 0,732
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X10) &= \frac{0x1 + 0x2 + 19x3 + 15x4 + 16x5}{5x50} \\
 RII(X1) &= \frac{197}{250} \\
 RII(X1) &= 0,788
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 RII(X11) &= \frac{0x1 + 1x2 + 13x3 + 20x4 + 16x5}{5x50}
 \end{aligned}$$

$$RII(X1) = \frac{201}{250}$$

$$RII(X1) = 0,804$$

Tabel 3.8 Data Resume Relative Importance Index

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	4	3	3	3	3	2	2	4	0	1
3	16	17	14	16	16	17	11	11	19	19	13
4	16	18	17	16	14	16	17	16	17	15	20
5	14	17	16	15	17	14	16	17	10	16	16
TOTAL	30	50	58	50	50	50	38	38	50	38	50
RII	0,744	0,78	0,794	0,772	0,798	0,764	0,788	0,792	0,772	0,788	0,804
SD	1,11	0,97	0,82	0,91	1,00	0,92	0,89	0,90	0,89	0,84	0,92
RANK	10	8	7	9	6	5	2	2	11	3	1

Sumber : Data Relative Importance Index

3.2 Pembahasan Hasil Analisis

3.2.1 Pembahasan Hasil Analisis Jalur Pejalan Kaki di Terminal Pondok Cabe Tangerang Selatan

Pembahasan hasil analisis dilakukan menggunakan rage persentase dan kriteria kuantitatif untuk kepuasan (Performance) reponden dalam menentukan kriteria evaluasi jalur pejalan kaki. berdasarkan skala likert sebagai berikut:

Tabel 3.9 Penilaian Kriteria

Interval Persentase	Kriteria
80% - 100%	Sangat Baik
70% - 79%	Baik
60` - 69%	Sedang
50% - 59%	Kurang
0% - 49%	Sangat Kurang

Sumber : (Suharsimi Arikunto, 2006)

Berdasarkan hasil analisis jalur pejalan kaki terminal di dapat nilar persentase pertanyaan yaitu 21,4%. Maka penilaian evaluasi jalur pejalan kaki di Terminal Tipe A Pondok Cabe Kota Tangerang Selatan mendapat kriteria

”Sangat Kurang”. Untuk mencapai hasil evaluasi yang maksimal maka perlu mendapat skor persentase sampai dengan 100%. Sehingga untuk mencapai hasil tersebut, maka Terminal Tipe A Pondok Cabe membutuhkan peningkatan hasil evaluasi sebesar 78,6% untuk menjadi “Sangat Baik”.

Nilai kekurangan/jumlah fasilitas yang kurang

$$Peningkatan = \frac{78,6\%}{11} = 7,14\%$$

Sehingga di dapat setiap fasilitas yang kurang harus di tingkatkan kinerja sebesar 7,14%. Adapun untuk mencapai nilai yang maksimal perlu perbaikan faktor-faktor yang belum tersedia untuk yang kurang baik, penulis merekomendasikan peningkatan persentase kinerja seperti pada tabel berikut:

Tabel 3.10 Persentase Peningkatan Kualitas Jalur Pejalan Kaki

No	Pertanyaan	Persentase
1	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca	7,14%
2	Tekstur lantai Halus, tidak licin	7,14%
3	Gording Block pada jalur pedestrian	7,14%
4	Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m	7,14%
5	Drainase Tegak lurus dengan jalur pedestrian dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm	7,14%
6	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian	7,14%
7	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah	7,14%
8	Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan	7,14%
9	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan ¹⁷	7,14%
10	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau	7,14%
11	Ramp kemiringan 8° atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m	7,14%

Sumber : Persentase Peningkatan Kinerja

3.2.2 Pembahasan Hasil Analisis Indikator-Indikator pada Jalur Pejalan Kaki di Terminal Pondok Cabe

RII adalah sebuah metode statistik yang digunakan untuk menentukan tingkat kepentingan relatif dari beberapa variabel atau faktor terhadap variabel dependen tertentu. Dalam konteks penelitian, RII digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap peningkatan kualitas jalur pejalan kaki di Terminal Tipe A Pondok Cabe

Tabel 3.11 Resume Data Relative Importance Index

No	Pernyataan	Skala Likert					Total	RII	Rank
		1	2	3	4	5			
1	Ramp kemiringan 80 atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m	0	1	13	20	16	50	0,804	1
2	Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan	0	2	15	16	17	50	0,792	2
3	Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah	0	2	15	17	16	50	0,788	3
4	Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau	0	0	19	15	16	50	0,788	4
5	Guiding Block pada jalur pedestrian	0	3	14	17	16	50	0,784	5
6	Pencahaya (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m	0	3	16	16	15	50	0,772	6
7	Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian	0	3	17	16	14	50	0,764	7
8	Tekstur lantai Halus, tidak licin	0	4	17	14	15	50	0,76	8
9	Drainase Tegak lurus dengan jalur pedestrian dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm	0	5	16	14	15	50	0,756	9
10	Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca	0	6	16	14	14	50	0,744	10
11	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan	0	4	19	17	10	50	0,732	11

Sumber : Data Relative Importance Index

Berdasarkan tabel di atas, peringkat pertama dengan nilai RII 0,804 adalah ramp kemiringan 8° atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m, peringkat kedua dengan nilai RII 0,792 adalah Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan, peringkat ketiga dengan nilai RII 0, adalah lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah, peringkat keempat dengan nilai RII 0,788 adalah papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau, peringkat kelima dengan nilai RII 0,784 adalah guiding Block pada jalur pedestrian, peringkat keenam dengan nilai RII 0,772 adalah pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m, peringkat ketujuh dengan nilai RII 0,764 adalah peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian, peringkat kedelapan dengan nilai RII 0,760 adalah tekstur lantai halus, tidak licin, peringkat kesembilan dengan nilai RII 0,756 adalah drainase tegak lurus dengan jalur pedestrian dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm, peringkat kesepuluh dengan nilai RII 0,744 adalah permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca, peringkat kesebelas dengan nilai RII 0,732 adalah perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis review kajian jalur pejalan kaki dan kaum rentan di Terminal Pondok Cabe, Tangerang Selatan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

Hasil review jalur pejalan kaki di Terminal Pondok Cabe didapat nilai persentase yaitu 21,4%. Maka penilaian evaluasi jalur pejalan kaki Terminal Pondok Cabe, Tangerang Selatan mendapat kriteria “Sangat Kurang”.

Adapun fasilitas yang masih kurang atau belum tersedia yaitu Permukaan jalan Stabil, kuat, tahan cuaca; Tekstur lantai Halus, tidak licin; Guiding Block pada jalur pedestrian; Pencahayaan (lampu), 50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian jarak antar lampu 10 m; Drainase Tegak lurus dengan arah jalur; Peletakan drainase jauh dari tepi jalur pedestrian; Lebar jalur Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah; Pagar pengaman atau handrail untuk kemanan; Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan berupa kanopi/ pepohonan; Papan informasi dengan material yang baik dan tidak menimbulkan silau; Ramp kemiringan 80 atau tinggi 50 cm dan panjang 1,2 m.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Agam O. Analisis Tingkat Keselamatan Penyeberang Menggunakan Pedestrian Risk Index (PRI)(Studi Kasus Pada Siswa Penyeberang Di SMPN 4 Pekanbaru). 2019;(August):22-24.
<http://repository.uir.ac.id/id/eprint/8828%0Ahttps://repository.uir.ac.id/8828/1/133110234.pdf>
- Salsabila S, Apsari NC. Aksesibilitas Fasilitas Pelayanan Publik Di Beberapa Wilayah Dan Implementasi Undang-Undang Dalam Memenuhi Hak Penyandang Disabilitas. J Penelit dan Pengabdian Kpd Masy. 2021;2(2):180.
doi:10.24198/jppm.v2i2.33976
- Peginusa SS, Pelealu S, Raintung AS, Sari DP. Evaluasi Jalur Pedestrian Ramah Gender dengan Menggunakan Indikator Gender Impact Assesment (GIA). J Tek Sipil Terap. 2023;5(1):11. doi:10.47600/jtst.v5i1.579

Sukma YPC, Firmandhani SW. Evaluasi Aksesibilitas Jalur Pejalan Kaki Menuju Pemberangkatan Bus Trans Jateng di Terminal Bawen. *IMAJI E-journal Undip*. 2020;9(3):261-270.

Malyasari N, Hendarto S, Kusdian D. Evaluasi Kinerja Terminal Tipe A Indihiang Kota Tasikmalaya. *J Komposit J Ilmu-ilmu Tek Sipil*. 2024;8(1):189-196.
<https://doi.org/10.32832/komposit.v8i1.1508>

6