

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kondisi penduduk Indonesia yang sangat besar dan beragam memunculkan tantangan besar dalam penyediaan fasilitas publik. Terdapat lebih dari 280 juta jiwa (BPS, 2024) yang tersebar di lebih dari 17.000 pulau. Indonesia memiliki populasi yang terbilang padat di beberapa wilayah terutama di Pulau Jawa, sementara di pulau-pulau lain seperti Papua, Kalimantan, dan Sulawesi jumlah penduduknya lebih sedikit namun dengan distribusi yang tidak merata. Keberagaman etnis dan budaya di Indonesia juga menciptakan kebutuhan yang berbeda-beda dalam hal fasilitas publik, Mulai dari kebutuhan dasar seperti pendidikan, kesehatan, transportasi, hingga kebutuhan fasilitas umum lainnya. Selain itu, tingkat urbanisasi yang pesat, terutama di kota-kota besar, menyebabkan tingginya permintaan terhadap berbagai fasilitas publik yang memadai, sementara daerah-daerah rural atau terpencil sering kali kurang mendapat perhatian yang setara.

Pembangunan fasilitas publik di sekitar kawasan transportasi memiliki peranan yang sangat krusial dalam mendukung kelancaran kegiatan sosial dan ekonomi. Hal tersebut didukung dengan kewajiban pemerintah dalam memberikan fasilitas publik yang baik sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik yang mengatur bahwa “Negara memiliki kewajiban untuk melayani setiap warga dan penduduk dengan memenuhi hak dan kewajiban dasar mereka dalam kerangka pelayanan publik sesuai dengan

Undang-Undang Dasar 1945. Penyelenggaraan pelayanan publik harus mampu menumbuhkan dan memperkuat kepercayaan masyarakat. Proses tersebut perlu dilaksanakan sesuai dengan harapan serta tuntutan seluruh warga negara dan penduduk, sehingga kualitas pelayanan publik dapat terus ditingkatkan secara optimal. Undang-undang ini mengamanatkan pemerintah untuk menyediakan sarana dan prasarana yang berkualitas bagi setiap pengguna layanan termasuk fasilitas publik salah satunya yaitu pedestrian bagi pejalan kaki. Fasilitas pedestrian merupakan pelayanan publik yang tergolong pelayanan barang publik. Memastikan bahwa fasilitas pedestrian tersedia, pemerintah pusat atau daerah bertanggung jawab untuk melakukannya didasari pada Pasal 5 ayat 3 huruf a Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik yang menetapkan bahwa pengadaan dan penyaluran barang publik yang dilakukan oleh instansi pemerintah sebagian atau sepenuhnya didanai oleh APBN atau APBD.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, yang mengatur perencanaan dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, lintasan pejalan kaki adalah lintasan untuk pejalan kaki, yang mungkin terhubung atau terpisah dari jalan raya. Tujuannya adalah untuk menyinkronkan pusat-pusat aktivitas dan tempat pergantian moda serta menyediakan infrastruktur dan fasilitas bagi pejalan kaki (Pasal 1 ayat 1). Pada pasal 4 disebutkan tujuan dari sarana dan fasilitas jalur pedestrian adalah untuk memfasilitasi perpindahan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain serta memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalur pedestrian.

Tujuan peraturan menteri (Permen) tersebut adalah untuk mendorong orang untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan berjalan kaki dan menciptakan rangkaian pejalan kaki yang aman dan ramah di daerah perkotaan. Pembangunan fasilitas pedestrian di Indonesia masih tergolong belum optimal. Pada tahun 2023, Ombudsman RI mengatakan bahwa pedestrian di Indonesia belum optimal karena kombinasi faktor struktural, kebijakan, dan penegakan hukum yang lemah.



**Gambar 1. 1 Jumlah Korban Pejalan Kaki Tahun 2023**

Sumber: Website Pusat Informasi Kriminal (Pusiknas) RI, IRSMS Korlantas Polri Tahun 2023

Berdasarkan gambar 1.1 dikutip dari media online yang dikeluarkan Pusat Informasi Kriminal (Pusiknas) RI yang bersumber dari IRSMS Korlantas Polri bahwa sebanyak 10.426 pejalan kaki menjadi korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya di seluruh wilayah Indonesia. Pada bulan Januari 2023, 54% dari

1.367 pejalan kaki mengalami kecelakaan karena menyebrang sembarangan, lalu sempat menurun di bulan februari sebesar 45,9% dari 1.231 pejalan kaki, setelah itu kembali meningkat ke angka 54,9% dari 1.446 pejalan kaki di bulan maret, namun menurun di bulan april menjadi 53, 5% dari 1.442 pejalan kaki. Pada mulai mei kembali meningkat sebesar 55,6% dari 1.425 pejalan kaki dan menurun sebanyak 2,4% di bulan mei – juni. Kenaikan kembali terjadi di pertengahan juli sebesar 56,3% dari 1.387 pejalan kaki, lalu menurun di bulan agustus dengan catatan 53,1% dari 746 pejalan kaki yang mengalami kecelakaan karena menyebrang di sembarang tempat.

Minimnya infrastruktur pedestrian menyebabkan pejalan kaki kerap menggunakan badan jalan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Kota-kota besar seperti Jakarta dan sekitarnya, Bandung, Surabaya, dan Semarang pada dasarnya telah memiliki kewajiban untuk menyediakan fasilitas jalur pejalan kaki yang layak sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/2014 yang mencakup aspek keamanan, nyaman, dan aksesibilitas bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas. Berdasarkan data yang dirilis Global Road Safety Facility, kematian pejalan kaki di Indonesia mencapai 19.318 kematian di jalan raya yang dilaporkan pada tahun 2025 yang disebabkan kurangnya tanggung jawab pemerintah dalam pemenuhan hak serta kewajiban pejalan kaki dikarenakan fasilitas yang tidak memadai. Tingginya angka tersebut menunjukkan bahwa keselamatan pejalan kaki masih menjadi permasalahan nasional yang belum terselesaikan yang juga dapat ditemukan pada tingkat regional. Untuk menggambarkan kondisi

pembangunan pedestrian pada tingkat regional, berikut disajikan data persentase pertumbuhan pembangunan trotoar di wilayah Jabodetabek pada tahun 2024:

**Tabel 1. 1 Persentase pertumbuhan pembangunan trotoar di wilayah Jabodetabek tahun 2024**

Tahun	Kota	Persentase (%)
2024	DKI Jakarta	18,71
2024	Bogor	11,31
2024	Depok	11,21
2024	Bekasi	17,7
2024	Tangerang	12.86

Sumber : Diolah dari Dinas PUPR Kota dan Badan Pusat Statistik daerah  
Jabodetabek (2024)

Berdasarkan tabel 1.1 pembangunan jalur pedestrian sudah dilakukan oleh pemerintah wilayah Jabodetabek yang notaben masyarakat dengan mobilisasi tinggi. Jalur pedestrian berfungsi sebagai sarana transportasi yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dengan menyediakan ruang khusus yang terpisah dari kendaraan bermotor sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan dan memberikan kenyamanan saat berjalan. Hingga saat ini, masyarakat kerap menemukan bentuk kurangnya fasilitas publik ini khususnya di jalur pedestrian, seperti kurangnya lebar minimum jalur pejalan kaki, tempat berkumpulnya para ojek online dan ojek pengkolan, tempat berjualan pedagang kaki lima, tempat parkir sepeda motor, hingga kurangnya fasilitas seperti duduk, rambu dan lampu penerangan pejalan kaki. Kondisi ini menunjukkan bahwa pemerintah belum optimal dalam menyediakan sarana dan prasarana pejalan kaki sebagai bagian dari pelayanan publik.

Sebagai masyarakat yang akan menyebrang atau hanya berjalan dipunggir jalan ada beberapa hal yang harus menjadi perhatian pejalan kaki. Salah satunya memanfaatkan jalur pedestrian dan fasilitas penyebrangan jalan seperti zebra cross dan alat bantu penyeberangan, namun masih banyak permasalahan terkait jalur pedestrian ini. Masalah keberadaan jalur pedestrian yang kurang memadai memiliki hubungan yang sangat erat dengan kelancaran transportasi dan mobilitas warga kota. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), lebih dari 30% masyarakat perkotaan di Indonesia menggunakan transportasi umum dalam aktivitas sehari-hari. Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan fasilitas pendukung seperti jalur pedestrian menjadi sangat penting untuk kelancaran dan keamanan mobilitas masyarakat.

Daerah perkotaan khususnya di wilayah Jabodetabek yang memiliki stasiun-stasiun besar umumnya menjadi titik transit utama bagi ribuan bahkan jutaan orang setiap hari. Hal ini memerlukan infrastruktur yang dapat mendukung kelancaran arus manusia dan kendaraan, tanpa adanya infrastruktur yang memadai seperti jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman, fasilitas parkir, dan transportasi umum yang terintegrasi dengan baik akan menghambat pergerakan warga serta mengakibatkan kemacetan dan memakan waktu tempuh yang lebih lama.

Kota Depok merupakan salah satu kota yang menjadi bagian penting dari wilayah penyangga kota metropolitan Jakarta. Berbatasan langsung dengan Jakarta, Bogor, dan Tangerang. Melihat letak wilayah yang berada di antara kota-kota besar tentunya membawa dampak dari segi mobilitas masyarakat

karena Kota Depok menjadi wilayah penghubung antara Kota Bogor dan Kota Jakarta. Tentunya letak yang strategis ini membuat Kota Depok mengalami peningkatan jumlah penduduk.

**Tabel 1. 2 Data Kendaraan Parkir Liar di Jalan Kartini**

Bulan dan Tahun	Jumlah Kendaraan Parkir Liar di Jalan Kartini	
	Mobil	Motor
September 2022	8	30
Juli 2023	16	30
Mei 2024	3	37

Sumber: Laporan Dinas Perhubungan Kota Depok bulan tertentu Tahun 2022 – 2024

Tabel 1.2 merupakan data laporan kendaraan parkir liar di Jalan Kartini bulan tertentu dari tahun 2022 – 2024. Dinas Perhubungan Kota Depok secara rutin melakukan penertiban parkir liar di jalan utama Kota Depok, salah satunya jalan Kartini. Kegiatan ini melibatkan kerjasama dengan Polres Metro Kota Depok dan Satpol PP yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya ketertiban lalu lintas. Pada bulan September 2022 telah dilaporkan terdapat 38 Kendaraan yang terkena menertiban parkir liar dipinggir Jalan Kartini maupun diatas jalur pejalan kaki, lalu Juli 2023 jumlah kendaraan yang terkena pelanggaran naik ke angka 46 kendaraan, terakhir pada bulan mei 2024 kembali turun dengan frekuensi yang tidak terlalu jauh sebanyak 40 kendaraan.



**Gambar 1. 2 Kondisi di Lokasi Jalan Kartini Tahun 2023**

Sumber: Laporan video [youtube.com/FFamilyChannel](https://www.youtube.com/FFamilyChannel)

Berdasarkan gambar 1.3 terdapat beberapa lokasi di Jalan Kartini yang belum di revitalisasi oleh dinas PUPR Kota Depok. Meskipun beberapa titik jalur pedestrian telah diperbaiki, ada beberapa bagian yang kondisinya masih kurang memadai dan tidak sesuai dengan standar kenyamanan pejalan kaki. Beberapa hasil revitalisasinya terhambat oleh pembangunan yang tidak selesai tepat waktu, serta kualitas material yang digunakan yang dianggap kurang baik seperti masih banyak tambalan yang bisa membahayakan para pejalan kaki.

Kondisi ini menggambarkan bahwa tujuan dari pembangunan jalur pedestrian di Jalan Kartini ini belum memberikan sirkulasi khusus bagi pejalan kaki yang terpisah dari kendaraan mobil atau motor. Belum meratanya pembangunan jalur pedestrian di Jalan kartini masih bisa meningkatkan risiko kecelakaan bagi pejalan kaki.



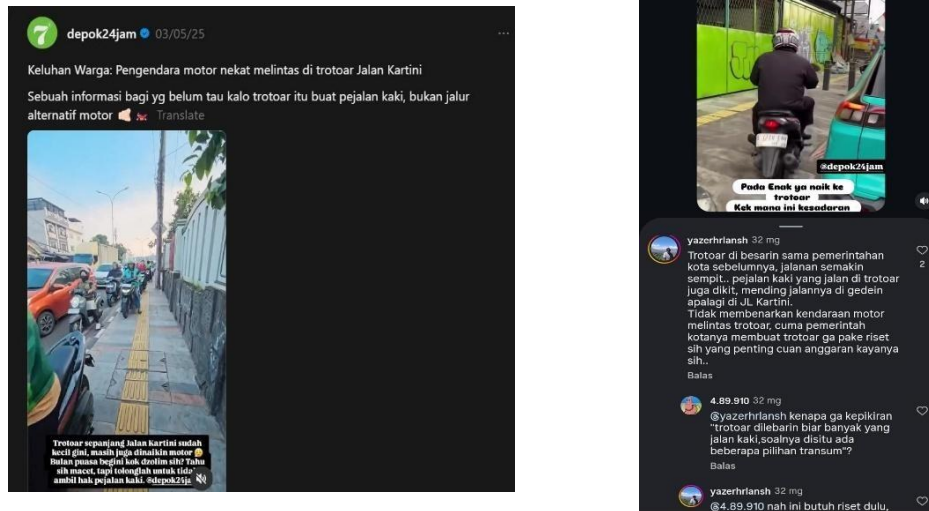
**Gambar 1. 3 Keluhan Masyarakat**

Sumber: Sosial Media Instagram Radar Kota Depok (2024)

[www.instagram/radardepok](http://www.instagram/radardepok)

Berdasarkan gambar 1.4 terlihat bahwa masyarakat yang melewati Jalan Kartini Kota Depok menyalahgunakan jalur pedestrian yang menjadi tempat parkir kendaraan, baik kendaraan roda dua maupun roda empat. Komentar masyarakat yang disampaikan mengeluhkan tingginya kemacetan di Jalan Kartini yang memaksa beberapa pengendara naik keatas pedestrian meskipun sudah tahu melanggar. Jalur pedestrian terpakai yang seharusnya diperuntukkan bagi pejalan kaki terhalang dan memaksa pejalan kaki untuk berjalan di bahu jalan yang semakin sempit. Akibatnya, volume lalu lintas semakin padat menyebabkan kemacetan yang cukup parah, terutama pada jam sibuk. Kemacetan ini tidak hanya mengganggu kenyamanan pejalan kaki, tetapi juga memperburuk kondisi lalu lintas di sekitar kawasan tersebut. Selain itu, kondisi

ini juga menimbulkan potensi bahaya karena pejalan kaki terpaksa harus berjalan di jalan raya yang padat kendaraan.



**Gambar 1. 4 Aduan Masyarakat**

Sumber: Sosial Media Instagram Depok 24 Jam (2025)

[www.instagram/depok24jam](http://www.instagram/depok24jam)

Berdasarkan gambar 1.5 terlihat aduan masyarakat melalui sosial media terkait penyalahgunaan jalur pedesttrian di Jalan Kartini di Kota Depok. Dalam periode April 2024 – Januari 2025 tercatat 4 video di sosial media melalui instagram Depok 24 jam, instagram Info Depok, tiktok Radar Depok, dan tiktok Radar Bandung yang lebih dari 100 komentar dan aduan di masing – masing video tentang permasalahan terjadi secara berulang dan bukan merupakan kasus tunggal. Aduan juga didapatkan oleh Dinas Perhubungan sebagai pengawas di Lalu Lintas secara langsung sebanyak 10 – 20 kali dalam seminggu di Jalan Kartini. Aduan tersebut umumnya berkaitan dengan kendaraan, khususnya sepeda motor, yang naik ke atas trotoar dan menghalangi akses pejalan kaki.

Banyak kendaraan, khususnya motor naik keatas trotoar menghalangi akses pejalan kaki. Hal ini menyebabkan pejalan kaki, terutama ibu hamil, penyandang disabilitas, dan anak-anak, terpaksa berjalan di jalan raya yang padat kendaraan, meningkatkan risiko kecelakaan. Penyalahgunaan ini turut memperburuk kondisi lalu lintas dengan menambah kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk seperti pagi hari dan sore hari.

Banyaknya aduan masyarakat melalui sosial media dan aduan langsung terkait kondisi di lapangan menunjukkan bahwa program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok belum sepenuhnya berjalan optimal. Hal ini ditandai dengan masih ditemukannya penyalahgunaan fungsi trotoar oleh pengguna jalan, khususnya kendaraan bermotor, sehingga mengindikasikan bahwa pemanfaatan jalur pedestrian belum sesuai dengan peruntukannya sebagai fasilitas bagi pejalan kaki. Dalam kehidupan sehari-hari, masih banyak masyarakat yang berjalan di badan jalan atau menggunakan trotoar yang sempit dan tidak memadai. Kondisi ini menunjukkan bahwa fungsi jalur pedestrian sebagai sarana yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki belum sepenuhnya tercapai.

Jalan besar seperti Jalan Kartini merupakan salah satu jalan penting di Kota Depok, namun infrastruktur jalur pedestrian di sepanjang jalan ini masih belum sepenuhnya memadai. Laporan Bidang Binar Marga Dinas PUPR Kota Depok tahun 2024 mencatat 100 Meter awal Jalan Kartini didapati cukup sempit, rusak, bahkan hilang. Pertengahan di 200-700 meter masih terjaga, serta sisanya masih dalam bongkar pasang dan pemeliharaan. Hal ini membuat pejalan kaki merasa

tidak nyaman dan memilih untuk berjalan di jalan raya. Jika trotoar tidak cukup lebar atau dalam kondisi buruk, masyarakat akan cenderung mengabaikannya dan memilih jalan alternatif yang lebih berisiko.

Pelaksanaan revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok dapat dikatakan belum berjalan dengan maksimal. Masalah ini perlu diteliti untuk melihat alasan yang menyebabkan belum tercapainya program revitalisasi jalur pedestrian ini selama 3 tahun terakhir. Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan, peneliti tertarik untuk mengangkat topik ini sehingga ingin mengkaji lebih lanjut dengan menyusun penelitian yang berjudul “Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok”.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

1. Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok belum optimal dalam meningkatkan kualitas ruang publik dan keamanan pejalan kaki.
2. Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok belum optimal dalam menyentuh kelompok pengguna utama seperti pejalan kaki, penyandang disabilitas, dan lansia.
3. Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini belum memikirkan lebih lanjut tentang perencanaan dengan mempertimbangkan kondisi eksisting, kebutuhan pengguna, dan pengembangan kota.

### **1.3 Perumusan Masalah**

1. Bagaimana Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok?
2. Apa saja faktor penghambat dan pendorong dalam penerapan Program Revitalisasi Jalur edestrian di Jalan Kartini Kota Depok?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisis Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok.
2. Untuk menganalisis dan mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok.

### **1.5 Kegunaan Penelitian**

#### **1.5.1 Kegunaan Teoritis**

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan pengetahuan terhadap perkembangan kajian ilmu Administrasi Publik mengenai efektivitas pelaksanaan suatu program kebijakan.

#### **1.5.2 Kegunaan Praktis**

##### **a. Bagi Akademik**

Peneliti berharap penelitian ini dapat memberikan pengetahuan kepada pembaca khususnya di bidang manajemen publik dan mengembangkan

ide-ide baru penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pelayanan publik.

b. Bagi Instansi

Penulis berharap penelitian ini menjadi evaluasi sebagai bahan masukan untuk penyusunan kebijakan bagi OPD terkait yang menangani tentang fasilitas publik, infrastruktur, dan tata ruang dalam meningkatkan kualitas perencanaan dan program revitalisasi jalur pedestrian.

c. Bagi Universitas

Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi referensi penelitian serupa dan menyajikan informasi-informasi yang diharapkan dapat memperkaya hasil penelitian ilmiah mahasiswa.

## **1.6 Kerangka Teori**

### **1.6.1 Penelitian Terdahulu**

Peneliti menguraikan hasil-hasil penelitian terdahulu (*State of the Art*) yang srellevan dengan permasalahan serta tujuan penelitian melalui ini secara terstruktur dan sistematis. Kemudian peneliti menarik benang merah dari berbagai kajian tersebut. Dalam bagian ini dipaparkan kontribusi penelitian terdahulu yang sesuai dengan topik penelitian

**Tabel 1.3 Penelitian Terdahulu**

<b>No.</b>	<b>Peneliti, Judul</b>	<b>Teori</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil penelitian</b>
<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
1.	Wulandari, P (2023) Efektivitas Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Publik di Kawasan	Pada penelitian tersebut, teori yang digunakan adalah efektivitas ruang	Penelitian ini menggunakan metode campuran, menggabungkan	Hasil dari penelitian ini yaitu setelah melakukan revitalisasi, jalur pedestrian, dinyatakan efektif dalam

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	Lapangan Merdeka Kota Binjai (Doctoral dissertation, Universitas Malikussaleh).	publik ( <i>Good Public Space Index</i> ) yang berkaitan dengan bagaimana ruang terbuka dapat memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi, dan ekologis masyarakat.	observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi untuk mengevaluasi kondisi fisik jalur pedestrian serta pengalaman pengguna. wawancara, dan dokumentasi untuk mengevaluasi kondisi fisik jalur pedestrian serta pengalaman pengguna.	hal kondisi fisik, meskipun masih ada kebutuhan untuk meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Beberapa fasilitas mengalami kerusakan, tetapi secara keseluruhan memenuhi standar yang ditetapkan.
2.	INTANI, I. I. (2019). <i>The Effectiveness of the Implementation of Malioboro Revitalization Program</i> (Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada).	Menurut Sutrisno (2007) merupakan hasil atau akibat dari suatu pengaruh atau tindakan. Terdapat enam indikator utama yang dapat digunakan untuk menilai efektivitas suatu program yaitu pemahaman program, tepat sasaran, tepat waktu, tercapainya tujuan, perubahan	Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan kualitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa revitalisasi Malioboro telah berjalan dengan efektif, mendukung pengembalian fungsi kawasan sebagai tempat yang nyaman bagi pejalan kaki dan wisatawan, serta merevitalisasi citra Malioboro sebagai salah satu daya tarik wisata utama di Yogyakarta.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		tujuan, dan perubahan nyata.		Penelitian ini juga mecarar bahwa penerapan indikator-indikator di atas menunjukkan bahwa program revitalisasi Malioboro tidak hanya efektif dalam jangka pendek tetapi juga mampu mendukung kondisi keberlanjutan untuk jangka panjang
3.	Anwar, N. M. (2024). Revitalisasi Jalur Pedestrian Wilayah Stasiun Depok Lama. <i>Jurnal Hirarchi</i> , 21(02), 46-51. Jurnal Ekonomi dan Bisnis	Pada penelitian ini, menurut Sri – Edi Swasono (2000) revitalisasi melibatkan pengaktifan kembali faktor-faktor pembangunan seperti lahan, tenaga kerja, dan modal melalui intervensi fisik dan non-fisik. Ini untuk mengatasi tantangan	Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah kualitatif yang meliputi pengumpulan data melalui wawancara dan dokumentasi.	Hasil penelitian ini menunjukkan perlunya revitalisasi jalur pedestrian di kawasan Stasiun Depok Lama untuk mengatasi permasalahan signifikan yang dihadapi. Analisis mengungkapkan bahwa jalur pedestrian saat ini tidak memadai, dengan banyaknya pedagang kaki lima yang mengganggu

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		<p>baru dalam konteks sosial, budaya, dan ekonomi di kawasan perkotaan.</p>		<p>sirkulasi pejalan kaki. Fasilitas pendukung, seperti jalur penyeberangan, pencahayaan, dan tempat sampah, juga kurang, yang berdampak negatif pada kenyamanan dan keselamatan pengguna. Kemacetan yang terjadi akibat parkir liar, terutama dari ojek online, semakin memperburuk kondisi kawasan.</p>
4.	<p>Pratiwi, K. C., &amp; Kartika, I. N. (2019). Analisis efektivitas program revitalisasi pasar tradisional dan dampaknya terhadap pendapatan pedagang dan pengelolaan Pasar Pohgading. <i>E-J Bisnis Universitas Udayana</i>, 8(7), 805-834.</p>	<p>Hidayat (1986) menjelaskan bahwa efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai. Program revitalisasi</p>	<p>Metode kualitatif deskriptif digunakan dalam penelitian ini</p>	<p>Hasil dari penelitian ini yaitu program revitalisasi di Pasar Pohgading membawa perubahan signifikan baik positif maupun negatif. Meskipun terdapat peningkatan dalam pendapatan dan kualitas</p>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		<p>Dikatakan efektif apabila membawa pengaruh atau perubahan terhadap sasaran program, hal yang dimaksud adalah program membawa pengaruh positif terhadap perbaikan suatu wilayah.</p>		<p>fasilitas, tantangan seperti kenaikan harga barang dan keluhan mengenai biaya retribusi masih perlu diatasi untuk memastikan keberlanjutan dan kesejahteraan semua pedagang di pasar tersebut.</p>
5.	<p>Jamlean, J., Akbar, M., &amp; Pamuttu, D. L. (2024). Efektivitas Kenyamanan Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Trotoar Jalan. <i>Musamus Journal of Civil Engineering</i>, 7(01), 33-39</p>	<p>Penelitian in menggunakan teori dari Moore D yang menyatakan bahwa efektivitas diukur sejauh mana target dapat ditetapkan telah tercapai, baik dalam hal kualitas, kuantitas, maupun waktu.</p>	<p>Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuantitatif dengan kuisioner dan data sekunder dengan jumlah penduduk</p>	<p>Hasil penelitian ini yaitu bahwa kenyamanan pejalan kaki berpengaruh signifikan terhadap seberapa baik trotoar dimanfaatkan. Penurunan kualitas trotoar, seperti adanya pepohonan yang menghalangi, mengurangi kenyamanan pengguna. Beberapa faktor seperti kepadatan pejalan kaki, kecepatan berjalan, dan ruang yang tersedia untuk pejalan kaki</p>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
				ditemukan berkontribusi besar terhadap efektivitas penggunaan trotoar.
6.	Puspaningtyas, R., & Achmad, M. A. (2020). Efektivitas Trotoar Berdasarkan Tingkat Pelayanan Trotoar di Kota Makassar. <i>Jurnal Transportasi</i> , 20(2), 105-114.	Pada penelitian ini mengambil konsep bahwa sebuah trotoar efektif apabila lebar jalur trotoar dapat melayani volume pejalan kaki pada waktu puncak (waktu padat) berdasarkan kegiatan dan fungsi bangunan sekitarnya (Ball, 2001; Khisty dan Lall, 2003).	Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuantitatif dengan data primer dan sekunder.	Hasil penelitian ini yaitu di beberapa lokasi jalan masih kurang tingkat pelayanannya. Lebar trotoar masih kurang memadai dalam menampung volume dan arus pejalan kaki di semua titik di segmen Dr. Ratulangi, sehingga pejalan kaki tidak bebas untuk mendahului pejalan kaki lain maupun mengubah kecepatan berjalan.
7.	Saputra, D. P., & Widiyarta, A. (2021). Efektivitas Program SIPRAJA Sebagai Inovasi Pelayanan Publik di Kecamatan Sidoarjo Kabupaten	Menurut Siagian (2015) efektivitas diukur dari 3 hal:  1. Sumber daya, dana, sarana dan prasarana	Metode penelitian yang digunakan kualitatif dengan jenis deskriptif.	Hasil dari penelitian ini bahwa rogram SIPRAJA merupakan inovasi proses &pelayanan baru atau pelayanan yang diperbaiki

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<p>Sidoarjo. <i>Jurnal Penelitian Administrasi Publik</i>, 7(2), 194-211.</p>	<p>2. Jumlah dan mutu pelayanan yang dihasilkan</p>		<p>Dari faktor sumber daya dan sarana prasarana program SIPRAJA di Kecamatan Sidoarjo sudah efektif karena sesuai dengan tujuan &amp; harapan pemerintah Kabupaten Sidoarjo. Jumlah dan mutu pelayanan yang dihasilkan sudah efektif dibuktikan dengan kualitas produk yang bagus dan jumlah operator yang lebih dari batas minimal. Untuk batas waktu yang ditentukan sudah memangkas waktu sehingga lebih efektif dan efisien. Dan yang terakhir dalam tata cara pelayanan yang harus ditempuh sudah lebih efisien dan efektif.</p>
8.	<p>Sutiana, S. (2023). <i>Dampak Revitalisasi Jalur</i></p>	<p>Penelitian ini berfokus</p>	<p>Penelitian ini menggunakan metode</p>	<p>Hasil dari penelitian ini yaitu Revitalisasi</p>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<p><i>Pejalan Kaki Terhadap Intensitas Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jl. Margonda Raya Kota Depok</i> (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sains Bandung).</p>	<p>Pada konsep walkability yang dikembangkan oleh H. Krambeck (2006) yang mengacu pada sejauh mana lingkungan mendukung aktivitas berjalan kaki. Penelitian ini menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi walkability, seperti lebar trotoar, kondisi infrastruktur, dan keberadaan pedagang kaki lima yang sering menggunakan trotoar.</p>	<p>mix method kualitatif dan kuantitatif.</p>	<p>jalur pejalan kaki di Jl, Margonda Raya memiliki dampak positif terhadap peningkatan intensitas pengguna jalur tersebut, tetapi juga menciptakan tantangan baru dalam hal kemacetan lalu lintas. Penelitian ini menyoroti pentingnya perawatan infrastruktur dan penanganan masalah penggunaan trotoar untuk mencapai tujuan revitalisasi yang optimal.</p>
9.	<p>Wicaksono, C. A., Nurasa, H., &amp; Candradewini, C. (2024). Efektivitas Program Revitalisasi Pasar Tradisional</p>	<p>Dalam penelitian ini, menggunakan teori efektivitas dari Annas (2017) yaitu kriteria ketepatan waktu</p>	<p>Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis kualitatif deskriptif dengan</p>	<p>Hasil penelitian ini yaitu mengenai efektivitas program revitalisasi pasar tradisional Sarijadi oleh PD Pasar Bermartabat yang</p>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<p>Sarijadi Oleh PD. Pasar Bermartabat Kota Bandung. <i>JANE- Jurnal Administrasi Negara</i>, 15(2), 95-103.</p>	<p>Ketepatan waktu, sumber daya manusia, mekanisme kerja, kerjasama dan komunikasi, penyaluran dana yang benar, tidak ada penyimpangan, monitoring dan evaluasi.</p>	<p>teknik pengumpulan studi literatur dan studi lapangan (observasi dan wawancara)</p>	<p>dianalisis melalui 7 Kriteria efektivitas menurut Annas (2017). Semua kriterianya sudah mencukupi tetapi masih terdapat kekurangan seperti kurangnya SDM ketika melakukan program revitalisasi ini, lalu masih terdapat miss komunikasi antara PD Sarijadi dan masyarakat serta harus ditingkatkan monitoring dan evaluasi agar hasil dari program ini tetap bertahan</p>
10.	<p>Yolanita Rafika, Tri Yuningsih (2020) Efektivitas Program Keluarga Harapan di Kecamatan Gayamsari Kota Semarang <i>Journal of Public Policy and Management Review</i>, [S.l.], p. 366 – 384.</p>	<p>Pada penelitian ini teori yang digunakan teori efektivitas program yaitu suatu tolak ukur dalam menilai hasil pelaksanaan suatu program dan membandingkannya dengan tujuan yang</p>	<p>Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi</p>	<p>Efektivitas program keluarga harapan di Kecamatan Gayamsari Kota Semarang belum efektif, hal ini dilihat dari kriteria efektivitas program yang belum maksimal sesuai dengan Peraturan Menteri Sosial Nomor 1 Tahun 2018 tentang Program Keluarga</p>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		<p>telah ditetapkan. Menurut Makmur juga selaras dengan pendapat Riant Nugroho (2012:707-710) mengukur efektivitas suatu program dapat dilakukan menggunakan prinsip ketetapan program, ketepatan pelaksana, ketepatan target, ketepatan lingkungan, dan ketepatan proses.</p>		<p>Harapan. Kurangnya ketepatan sasaran dan ketetapan 5 tujuan PKH masih menjadi kekurangan karena KPM yang tidak kewajibannya melaksanakan untuk mengakses fasilitas layanan, penyalahgunaan dana bantuan, tidak kelompok adanya kegiatan dalam meningkatkan pendapatan,.</p>

Tabel 1.3 merupakan tabel penelitian terdahulu yang berisikan jurnal penelitian yang peneliti jadikan sebagai referesi. Dapat ditarik kesimpulan bahwa studi mengenai revitalisasi jalur pedestrian telah menjadi fokus yang penting dalam pengembangan pelayanan publik berbasis infrastruktur kota. Sebagian penelitian terdahulu menunjukkan bahwa revitaliasi mampu meningkatkan kualitas fasilitas publik dan kenyamanan pejalan kaki, terutama dalam aspek fisik seperti lebar trotoral, kondisi permukaan jalan, dan penambahan elemen penunjang seperti rambu, tempat duduk, dan lampu penerangan. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Intani (2019) dalam disertasinya berjudul *"The Effectiveness of the Implementation of*

*Malioboro Revitalization Program*" mengukur keberhasilan revitalisasi kawasan strategis berdasarkan enam indikator efektivitas, yakni pemahaman program, ketepatan sasaran, ketepatan waktu, pencapaian tujuan, dan perubahan yang nyata. Penelitian ini menekankan pentingnya kesinambungan antara perencanaan teknis dan pemahaman masyarakat terhadap fungsi kawasan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa revitalisasi kawasan Malioboro dinilai efektif baik dalam jangka pendek maupun panjang, terutama dalam mengembalikan fungsi kawasan sebagai destinasi wisata dan ruang publik yang nyaman bagi pejalan kaki. Hal ini menjadi referensi yang sangat bermanfaat bagi peneliti, sebab terdapat kesamaan dalam cara mengukur tingkat keberhasilan atau efektivitas suatu program revitalisasi. Namun, perbedaan utamanya terletak pada pemilihan lokasi penelitian serta penerapan aspek teori efektivitas program yang dikemukakan oleh Sutrisno.

Penelitian yang dilakukan oleh Wulandari (2023) dengan judul "Efektivitas Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Publik di Kawasan Lapangan Kota Merdeka Kota Binjai", Sutiana (2023) dengan judul "Dampak Revitalisasi Jalur Pejalan Kaki terhadap Intensitas Pengguna di Jalan Margonda Raya Kota Depok", dan Puspaningtyas dan Achmad (2020) dalam penelitiannya "Efektivitas Trotoar Berdasarkan Tingkat Pelayanan di Kota Makassar" memiliki fokus umum mengevaluasi keberhasilan revitalisasi dari aspek kondisi fisik trotoar, kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, pemenuhan standar *walkability*, serta dampak sosial dan ekonomi dari program revitalisasi. Beberapa penelitian lain bahkan menjadi tambahan referensi seperti pembahasan revitalisasi pasar tradisional atau program

publik lainnya, tetapi tetap mengacu pada indikator keberhasilan dari sisi *output* dan *outcome*.

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa penelitian sebelumnya memiliki persamaan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Terutama berkaitan dengan pemilihan topik dan pembahasan, yaitu tentang revitalisasi jalur pejalan kaki, namun dengan fokus yang lebih spesifik yaitu pada efektivitas program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok sebuah jalur arteri penting dengan nilai historis yang belum banyak diteliti. Jalan Kartini memiliki tantangan khas, seperti keberadaan parkir liar, penyalahgunaan trotoar oleh kendaraan bermotor, dan ketidaksesuaian antara rencana revitalisasi dengan kondisi di lapangan yang tidak ditemukan pada lokasi-lokasi lain yang telah diteliti sebelumnya. Penelitian ini tidak hanya menilai keberhasilan revitalisasi dari aspek fisik infrastruktur, tetapi juga mengevaluasi efektivitas program menggunakan teori Makmur (2011) yang menekankan empat aspek utama yaitu ketepatan biaya, ketepatan berpikir, ketepatan sasaran, dan ketepatan tujuan yang pastinya berbeda dari kajian penelitian di atas.

#### 1.6.2 Administrasi Publik

Istilah administrasi berasal dari gabungan kata "*ad*" dan "*minster*" yang berarti *to serve* atau melayani. Dengan demikian, administrasi dapat dimaknai sebagai suatu proses pelayanan. Manusia dipandang sebagai unsur utama dalam administrasi karena keberadaan administrasi itu sendiri bersumber dari aktivitas manusia (Dimock and Dimock dalam Djani, W.,

2022). Administrasi publik ini mempunyai peran utama untuk merumuskan suatu kebijakan dalam proses administrasi karena hubungannya sangat erat dan berkaitan dengan kelompok swasta atau perorangan. Wirman Syafri (2012) menjelaskan bahwa administrasi publik ini dalam artian luas termasuk kegiatan yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kebijakan pada negara tersebut.

Sedangkan menurut Paul C. Barthlomew (2012) menyatakan bahwa administrasi publik itu adalah sebuah penjelasan dari ilmu politik yang arti luasnya yaitu terdapat sebuah pekerjaan yang berisi masalah pemerintah dan mengandung permasalahan tentang administrasi di suatu negara yang menyangkut tugas dari para-administrator seperti kepala negara dan pejabat lainnya. Nicholas Henry dalam jurnal dari Mulyadi (2016) menyatakan administrasi publik ini memiliki keterkaitan dengan teori dan praktek yang ada guna memberikan tujuan untuk mempromosikan pelayanan yang ada pada masyarakat dan pemerintah terhadap permasalahan politik dan sosial yang ada, serta berusaha agar pelaksanaan teori dan praktik ini terlaksana sesuai dengan nilai efektivitas dan efisiensi yang ada.

Dengan demikian, administrasi publik merupakan proses pelayanan yang berakar pada aktivitas manusia dan memiliki peran penting dalam merumuskan serta melaksanakan kebijakan publik yang berkaitan erat dengan kepentingan masyarakat maupun individu. Administrasi ini tidak hanya mencerminkan praktik birokrasi semata, tetapi juga melibatkan teori-

teori politik dan sosial guna menciptakan pelayanan yang efektif dan efisien. Peran administrator, seperti pejabat negara, sangat krusial dalam memastikan bahwa kebijakan yang dibuat sesuai dengan kebutuhan publik dan dijalankan berdasarkan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik. Hal ini menciptakan administrasi publik menjadi landasan utama dalam menciptakan tata pemerintahan yang responsif, adaptif, dan berorientasi pada pelayanan masyarakat.

### 1.6.3 Paradigma Administrasi Publik

Paradigma merupakan suatu kerangka pemikiran yang digunakan oleh para ahli untuk mengkaji dan menjelaskan fenomena yang berkaitan dengan perkembangan ilmu pengetahuan. Tujuan utama dari paradigma ini adalah untuk menganalisis berbagai peristiwa sosial yang terjadi di tengah masyarakat. Adapun paradigma administrasi yang dikemukakan oleh N. Henry (Rodiyah et al., 2021) adalah sebagai berikut:

1. Paradigma I (1900–1926) dikenal sebagai Paradigma Dikotomi antara Politik dan Administrasi. Paradigma ini menekankan bahwa politik berperan dalam perumusan kebijakan publik yang mencerminkan aspirasi masyarakat, sementara administrasi bertanggung jawab dalam pelaksanaan atau implementasi kebijakan tersebut secara efektif dan efisien. Pemisahan fungsi antara politik dan administrasi ini melahirkan struktur pemerintahan yang terbagi atas tiga cabang kekuasaan, yakni legislatif sebagai representasi kehendak rakyat dalam penyusunan kebijakan, eksekutif

sebagai pelaksana kebijakan, serta yudikatif yang berperan mendukung dan menjaga legalitas dalam proses pembentukan maupun pelaksanaan kebijakan tersebut.

2. Paradigma II (1927–1937), yang dikenal sebagai paradigma prinsip-prinsip administrasi, diperkenalkan oleh tokoh-tokoh seperti Willoughby, Gulick, dan Urwick. Dalam pendekatan ini, perhatian utama administrasi publik diarahkan pada prinsip-prinsip dasar manajerial, yakni *Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, dan Budgeting* (disingkat POSDCORB). Paradigma ini menekankan pentingnya efisiensi dan struktur organisasi dalam penyelenggaraan administrasi publik, yang secara fundamental membedakannya dari praktik manajemen di sektor swasta. Fokus utamanya terletak pada penerapan fungsi-fungsi manajemen dalam konteks organisasi publik.
3. Paradigma III (1950–1970), yang dikenal sebagai paradigma Administrasi Negara sebagai Ilmu Politik, hadir sebagai respons kritis terhadap paradigma sebelumnya. Tokoh utama dalam fase ini, Herbert Simon, mengajukan kritik tajam terhadap pendekatan normatif dalam prinsip-prinsip administrasi yang dianggapnya tidak bersifat universal. Fokus utama dari paradigma ini terletak pada studi birokrasi dalam konteks pemerintahan, meskipun pendekatannya masih bersifat abstrak dan memiliki sejumlah keterbatasan konseptual.

4. Paradigma IV (1956–1970), yang juga dikenal sebagai Administrasi Negara sebagai Ilmu Administrasi, menitikberatkan kajiannya pada perilaku individu maupun kelompok dalam suatu organisasi. Fokus utamanya mencakup analisis manajerial, penerapan teknologi modern, serta pendekatan ilmiah seperti metode kuantitatif, analisis sistem, dan riset operasi. Seiring perkembangannya, paradigma ini mengalami diferensiasi ke dalam dua arah utama, yaitu antara ilmu administrasi murni yang beririsan dengan disiplin psikologi sosial, dan ilmu administrasi murni yang berorientasi pada studi kebijakan publik.
5. Paradigma V (1970-sekarang) dikenal pula sebagai paradigma Administrasi Negara sebagai Administrasi Negara. Paradigma ini menunjukkan kejelasan baik dalam aspek lokus maupun fokus kajiannya. Secara substantif, Paradigma V menitik beratkan perhatiannya pada isu-isu serta kepentingan publik. Sementara itu, fokus teoritis dari paradigma ini berkaitan erat dengan pengembangan teori dalam bidang organisasi, manajemen, serta kebijakan publik.
6. Paradigma VI (1990-sekarang), yang juga dikenal sebagai paradigma *governance*, merepresentasikan fase terbaru dalam evolusi ilmu administrasi publik. Paradigma ini lahir sebagai hasil sintesis dari paradigma-paradigma sebelumnya, yang saling melengkapi dan memperkaya pendekatan dalam memahami dinamika administrasi publik. Pergeseran konsep dari *government* ke *governance* menandai perubahan

orientasi dari pendekatan yang bersifat sentralistik menuju model kolaboratif yang menekankan sinergi antara tiga aktor utama: pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat sipil. Fokus utama dari paradigma ini adalah menciptakan tata kelola yang partisipatif, transparan, dan akuntabel, yang secara umum dikenal dengan istilah *good governance*.

Menurut Dendhart dan Denhart (dalam Renna, 2022: 35) perkembangan paradigma administrasi publik adalah sebagai berikut:

1. Old Public Administration (OPA)

Pada OPA struktur yang dimiliki adalah struktur hierarkis, legalistik dan sentralistik. Pemerintah terlalu ikut campur dan menguasai urusan masyarakat dengan aturan yang mengikat serta tidak melibatkan peran partisipasi masyarakat di dalamnya, baik itu pihak swasta maupun masyarakat. Kepentingan publik diatur dengan otoritas struktur organisasi yang top-down.

2. New Public Management (NPM)

Perbaikan dari OPA. Dalam hal ini, sektor publik ditekankan untuk mengikuti sistem dari sektor privat dengan mengembangkan para sumber daya manusianya demi meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan efektifitas.

3. New Public Service (NPS)

Paradigma ini merupakan bentuk kritikan dari OPA dan NPM. NPS ini mengkritik bahwasanya paradigma yang sebelumnya belum

maksimal dalam memberikan kesejahteraan dan keadilan dalam masalah pelayanan publik. Rakyat seharusnya tidak dipandang sebagai klien tetapi diposisikan sebagai warga negara yang berhak dilayani oleh pemerintah negaranya.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini menggunakan pendekatan New Public Service (NPS) karena menempatkan masyarakat sebagai fokus utama dalam menilai keberhasilan program revitalisasi jalur pedestrian. Penelitian tidak hanya menilai aspek fisik pembangunan, tetapi juga melihat sejauh mana program tersebut mampu memenuhi kebutuhan, kenyamanan, dan keamanan pejalan kaki sebagai pengguna utama. Selain itu, penelitian ini juga mempertimbangkan persepsi dan keluhan masyarakat sebagai bentuk partisipasi publik dalam mengevaluasi pelayanan pemerintah. Dengan demikian, pendekatan NPS relevan digunakan karena menekankan bahwa pemerintah berperan sebagai pelayan masyarakat yang harus memastikan kebijakan dan program yang dilaksanakan benar-benar memberikan manfaat bagi warga.. Paradigma ini dipilih karena mampu menjelaskan dinamika kolaboratif antara pemerintah, masyarakat, dan pemangku kepentingan lain dalam pelaksanaan program revitalisasi jalur pedestrian. Dengan paradigma ini, efektivitas tidak hanya dilihat dari capaian teknis, tetapi juga dari sejauh mana proses pelayanan publik dilaksanakan secara partisipatif, akuntabel, dan berkelanjutan.

#### 1.6.4 Manajemen Publik

Manajemen dapat dimaknai sebagai suatu strategi yang bertujuan untuk mencapai sasaran organisasi melalui pengaturan, pengarahan, dan pemberdayaan individu dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka secara optimal. Manajemen publik merupakan bidang kajian interdisipliner yang mencakup berbagai aspek organisasi secara menyeluruh. Kajian ini memadukan fungsi-fungsi manajemen seperti perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), dan pengendalian (*controlling*) dengan pengelolaan sumber daya manusia, keuangan, fisik, informasi, serta dinamika politik (Overman dalam Keban, 2019).

Firdausijah et al. (2023) mendefinisikan manajemen publik sebagai upaya mengarahkan dan mengatur sektor publik agar mampu bekerja secara kolaboratif dalam mencapai tujuan bersama, yakni memenuhi kebutuhan masyarakat. Manajemen publik berperan penting dalam mengkoordinasikan sumber daya dan perilaku individu dalam organisasi publik untuk mewujudkan visi institusi secara efektif. Seiring dengan perkembangan zaman, manajemen publik dituntut untuk adaptif dan mampu menyelenggarakan fungsi-fungsi manajerial secara optimal guna mendorong tercapainya kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan uraian para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen publik merupakan disiplin ilmu dan profesi yang berfokus pada penerapan prinsip-prinsip manajerial dalam administrasi publik, yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, koordinasi, dan

pengendalian, dengan tujuan meningkatkan kinerja organisasi publik secara efektif, efisien, dan professional.

### **1.6.5 Pelayanan Publik**

Pelayanan Publik Setiap instansi pemerintah dapat dikatakan kinerjanya berhasil apabila telah mencapai tujuannya yaitu dapat memberikan kepuasan terhadap masyarakat. Kepuasan masyarakat ini didapatkan dari adanya pelayanan yang baik dan berkualitas dari organisasi terhadap publik atau masyarakat. Pelayanan merupakan suatu hal yang terpenting dari pelaksanaan organisasi akibat tingginya kualitas pelayanan publik berkualitas dengan baik, kepuasan dan rasa kepercayaan dari masyarakat akan semakin tinggi pula terhadap organisasi publik tersebut. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pelayanan memiliki tiga makna yaitu perihal atau cara melayani, usaha melayani kebutuhan orang lain dengan memperoleh imbalan atau uang, dan kemudahan yang diberikan sehubungan dengan jual beli barang atau jasa.

Mahmudi (2010) menekankan bahwa pelayanan publik adalah upaya pemenuhan kebutuhan publik yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sesuai ketentuan hukum yang berlaku. Kolter dalam Sinambela (2006 :4) menyatakan setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kesatuan dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terkait pada suatu produk secara fisik merupakan salah satu bentuk dari pelayanan publik salah satunya pembangunan fasilitas publik menurut

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk yang terbagi menjadi 3 yaitu barang, jasa, dan administrative,

Sebagai kesimpulan, pelayanan publik mencakup berbagai jenis layanan yang disediakan oleh pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, dengan tujuan memenuhi kebutuhan masyarakat. Dalam penelitian ini, pedestrian merupakan salah satu pelayanan barang karena bentuknya bisa langsung dipakai oleh masyarakat. Peran penting pelayanan publik adalah memastikan masyarakat mendapatkan layanan yang mereka perlukan untuk mencapai kesejahteraan.. Pembangunan fasilitas publik merupakan sarana atau prasarana fisik yang disediakan untuk mendukung pelaksanaan pelayanan publik. Fasilitas publik seperti rumah sakit, sekolah, jalan, dan transportasi umum adalah bagian dari barang dan jasa yang disediakan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan adanya fasilitas publik yang memadai, pelayanan publik dapat terlaksana secara efektif dan efisien sehingga tujuan pemenuhan kebutuhan masyarakat dan peningkatan kesejahteraan dapat tercapai.

#### **1.6.6 Efektivitas**

Efektivitas didefinisikan sebagai upaya untuk memanfaatkan sumber daya yang dimiliki, yaitu sarana dan prasarana, dalam jumlah

tertentu yang telah ditetapkan secara sadar untuk menghasilkan sebuah pekerjaan dengan cepat dan efektif untuk mencapai suatu tujuan tertentu (Abdurahmat, 2008:7). Efektivitas berasal dari kata bahasa Inggris "*effective*" yang artinya berhasil atau mampu menghasilkan sesuatu dengan baik. Dalam kamus ilmiah, efektivitas biasanya dipahami sebagai tingkat ketepatan, kegunaan, atau kontribusi suatu hal dalam mendukung pencapaian tujuan tertentu. Secara sederhana, efektivitas mengukur seberapa besar kesesuaian antara hasil yang sudah dicapai dengan target atau harapan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Dengan kata lain, sesuatu dikatakan efektif bila derajat pencapaian tujuannya mendekati atau bahkan melebihi apa yang direncanakan. Konsep ini hampir selalu melibatkan perbandingan antara apa yang diinginkan dengan realitas yang terjadi di lapangan. (Edy,2011).

Menurut David J. Lawless dalam Gibson, Ivancevich, dan Donnely (1997:25-26), efektivitas adalah mencapai tujuan atau sasaran yang diinginkan dengan cara yang sesuai dengan rencana sebelumnya dan berdampak pada hasil yang diharapkan. Hal ini menjadikan efektivitas terbagi tiga yaitu:

1. Efektivitas Kelompok

Pandangan dilihat orang bekerja satu sama lain dan dihitung dari jumlah kontribusi yang diberikan oleh setiap anggota kelompok

2. Efektivitas Individu

Didasari pada perspektif setiap individu yang menekankan pada kinerja individu yang bekerja untuk organisasi.

### 3. Efektivitas Organisasi

Individu dan kelompok memiliki peran yang besar dalam menentukan kinerja secara keseluruhan, butuhnya sinergi dapat menghasilkan hasil yang maksimal

#### **1.6.7 Efektivitas Program**

Program dikatakan efektif apabila dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas program menunjukkan seberapa baik organisasi mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, penilaian efektivitas program diperlukan untuk mengetahui sejauh mana manfaat dan dampak program tersebut. Menurut Robbins dalam Tika (2010: 129), efektivitas adalah pencapaian organisasi dalam jangka pendek dan jangka panjang. Dalam menentukan efektivitas suatu program, sasaran program menjadi acuan dari keberhasilan program tersebut.

Dikutip dari Cassio (dalam Indrayani, 2014:4), Kerkpartick menerangkan efektivitas program dapat dilihat dari penyelenggaraan program tersebut dan dengan melihat reaksi sasaran program yang nantinya menjadi evaluasi program. Pernyataan tersebut memberikan penekanan kepada kepuasan pelaksanaan suatu program dengan catatan penting peninjauan kembali tujuan dan seberapa besar manfaat yang diterima. Menurut Campbell (dalam Mutiarin, 2014:97) bahwa program kebijakan

yang efektif dijalankan dengan kemampuan dan operasional yang komprehensif sehingga dianggap efektif apabila lembaga mampu menjalankan fungsi dan tugasnya dengan tepat dan sesuai sasaran.

Pengertian beberapa pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa efektivitas merupakan standar yang digunakan dalam mengukur dengan tujuan untuk menggambarkan tingkat keberhasilan sebuah manajemen dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan.

#### **1.6.6.1 Kriteria Efektivitas Program**

Efektivitas memiliki beberapa kriteria sebagai mata keberhasilan dari suatu program. Menurut Makmur (2011:7) efektivitas dapat dilihat dari beberapa aspek sebagai berikut:

1. Ketepatan perhitungan biaya

Ketepatan pemanfaatan biaya terlihat dari tidak ada kekurangan atau kelebihan biaya sampai kegiatan dilakukan dan diselesaikan dengan baik.

2. Ketepatan berpikir

Keefektifan dapat dihasilkan dari pikiran aktor yang terlibat secara tepat dan rasional untuk dapat memberikan hasil yang optimal.

3. Ketepatan tujuan

Ketepatan tujuan terlihat dari aktivitas sebuah organisasi untuk mencapai tujuan yang sebelumnya telah ditetapkan.

#### 4. Ketepatan Sasaran

Penentuan sasaran yang dilakukan oleh individu maupun secara organisasi sangat menentukan hasil aktivitasnya, ketika penentuannya tepat akan menghasilkan hasil yang baik.

#### 5. Ketepatan Penentuan Waktu

Menunjukkan sejauh mana suatu program dilaksanakan sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

#### 6. Ketepatan Pengukuran

Melihat indikator atau standar yang digunakan untuk menilai keberhasilan program

#### 7. Ketepatan Menentukan Pilihan

Menunjukkan kemampuan dalam memilih alternatif kebijakan atau tindakan yang paling tepat

#### 8. Ketepatan dalam Melakukan Perintah

Sejauh mana instruksi atau kebijakan dapat dilaksanakan dengan baik oleh pelaksana di lapangan.

Menurut Sutrisno (2007) sebuah program dikatakan efektif ketika sejauh mana suatu program dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan, baik dari segi hasil (output), manfaat (outcome), maupun dampak (impact) secara optimal dan sesuai dengan kebutuhan sasaran. Dalam pandangan ini, efektivitas tidak hanya diukur dari keberhasilan menyelesaikan kegiatan, tetapi juga dari relevansi program dengan kebutuhan masyarakat, kualitas pelaksanaan, serta

dampak jangka panjang yang ditimbulkan. Hal ini dapat dilihat dari beberapa segi kriteria, yaitu:

1. Pemahaman Program

Mengukur sejauh mana masyarakat atau pihak yang terlibat memahami tujuan, maksud, dan isi program sehingga pelaksanaan dapat berjalan dengan baik dan efektif. Pemahaman ini mencakup kemampuan pelaksana mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta masyarakat memahami informasi program secara merata.

2. Tepat Sasaran

Menilai kesesuaian pelaksanaan program dengan kelompok sasaran yang dituju.

3. Tepat Waktu

Diartikan mengukur kemampuan program untuk dilaksanakan sesuai jadwal yang telah ditentukan.

4. Tercapainya Tujuan

Menilai tingkat keberhasilan program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sejak awal

5. Perubahan Nyata

Mengukur dampak atau perubahan positif yang terjadi sebagai hasil pelaksanaan program.

Kriteria efektivitas lainnya juga dikemukakan oleh Duncan (dalam Streers, 2012:53) yaitu:

1. Pencapaian Tujuan

Metode yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu dan dianggap sebagai proses yang terdiri dari beberapa langkah. Untuk menilai pencapaian tujuan, akan dipertimbangkan waktu yang dibutuhkan, pencapaian tujuan, dan dasar regulasi.

2. Integrasi

Menilai seberapa baik suatu organisasi dapat melaksanakan kegiatan, program, atau kebijakan Integrasi akan dilihat dari prosedur dan sosialisasi.

3. Adaptasi

Tingkat kemampuan organisasi dalam menyesuaikan diri terhadap lingkungan yakni dengan melakukan penyesuaian atas berbagai perubahan yang terjadi.

Penelitian ini membatasi pada empat aspek yang dikemukakan Makmur (2011:7) dengan 4 aspek yaitu ketepatan perhitungan biaya, ketepatan berpikir, ketepatan tujuan, dan ketepatan sasaran yang paling relevan dengan kondisi di lapangan, sehingga diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih tepat mengenai efektivitas program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok.

### **1.6.6.2 Faktor Pendukung atau Penghambat Efektivitas Program**

Ketika suatu program telah dirancang dan dilaksanakan dengan tujuan yang jelas serta strategi yang terukur, efektivitasnya di lapangan sering tidak sesuai sebagaimana yang diharapkan. Dalam konteks ini, memahami bahwa keberhasilan program tidak hanya ditentukan oleh perencanaan yang matang, tetapi juga oleh berbagai faktor yang dapat menjadi pendorong maupun penghambat selama proses implementasi. Keberhasilan program dapat diukur dengan menilai seberapa efektif kegiatan dalam program dapat mencapai tujuan awalnya, Pemerintah berperan sebagai inisiator, regulator, dan pelaksana program yang sangat menentukan keberhasilan. Menurut Gibson, Ivancevich, dan Donnelly (2006) kepemimpinan yang kompeten dan berpengalaman dalam perencanaan, pengelolaan, dan operasional program menjadi faktor internal dominan yang mendukung efektivitas program. Dunn (2003) menyatakan bahwa ketersediaan sumber daya baik manusia, anggaran, waktu, maupun peralatan merupakan faktor penting dalam mendukung efektivitas pelaksanaan

Untuk memperoleh gambaran yang lebih menyeluruh tentang efektivitas program, perlu dikaji lebih lanjut berbagai faktor yang dapat menghambat pencapaian tujuan program secara optimal. Seperti yang dinyatakan oleh Bardach (dalam Tarigan, 2007:25), sumber daya yang terbatas, kurangnya partisipasi pelaksana, dan

struktur organisasi yang tidak memadai adalah beberapa faktor yang menghambat efektivitas program. Pendapat lainnya dikemukakan Steers (1997) yang menyebutkan efektivitas program dipengaruhi oleh unsur-unsur sebagai berikut:

1. Kondisi Lingkungan

Sistem sekitar yang berpotensi memengaruhi tingkat keberhasilan suatu program, khususnya dari dimensi sosio kultural serta tingkat keterlibatan atau partisipasi aktif dari para penerima manfaat program.

2. Hubungan Antar Organisasi

Hubungan kerjasama dan koordinasi antar dinas atau instansi dalam pelaksanaan program untuk keberhasilan

3. Sumber Daya

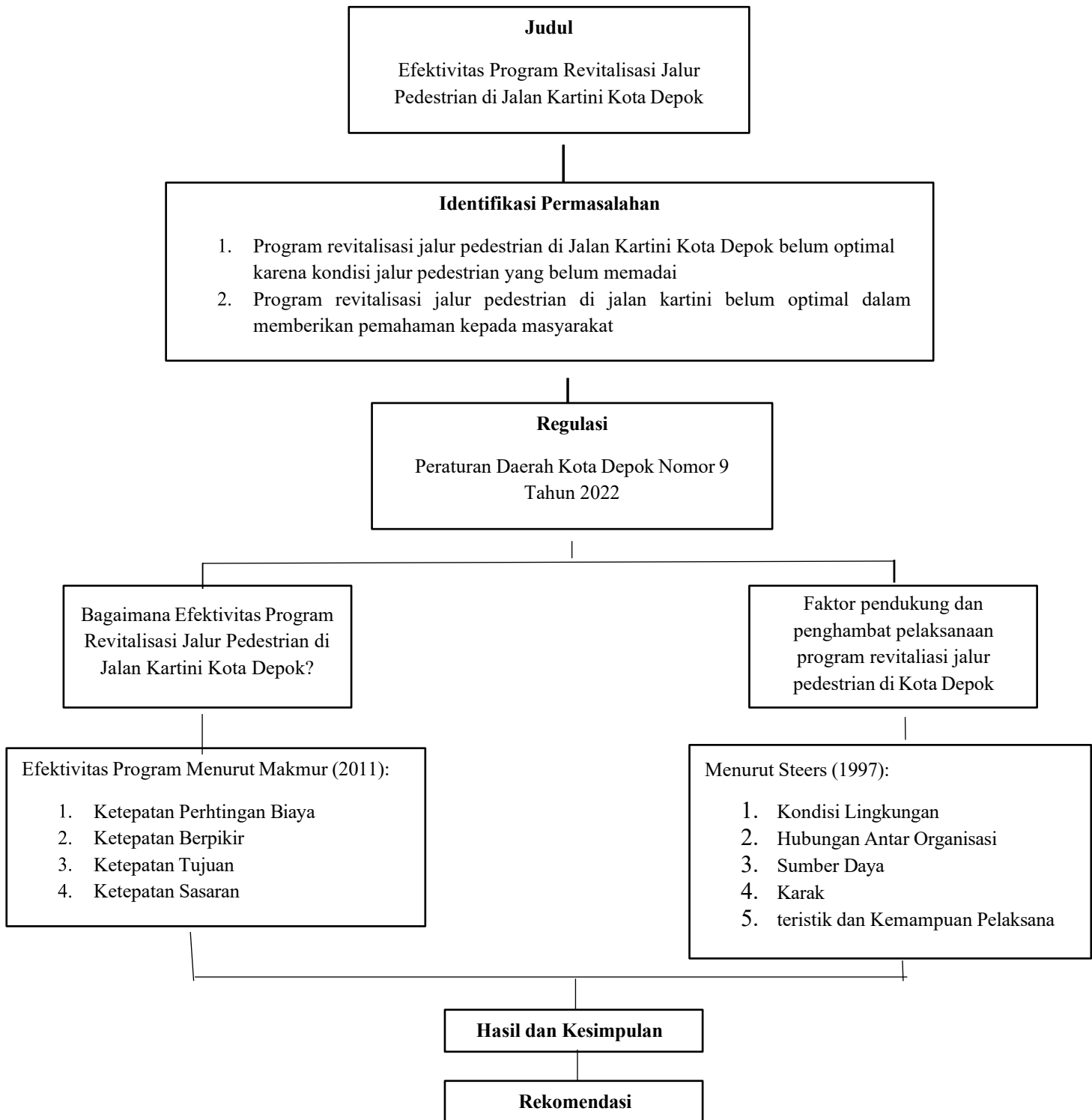
Input, sarana, serta aset yang dimiliki oleh organisasi untuk mendukung pencapaian tujuan secara optimal. Sumber daya mencakup tenaga kerja, anggaran, teknologi, struktur organisasi, dan fasilitas pendukung.

4. Karakteristik dan Kemampuan Pelaksana

Keterlibatan dalam pelaksanaan program menuntut adanya keahlian dan kemampuan yang memadai di bidang yang relevan, agar tujuan program dapat tercapai secara optimal.

## 1.7. Kerangka Berpikir

**Tabel 1. 4 Kerangka Berpikir**



## 1.8 Fenomena Penelitian

**Tabel 1. 5 Fenomena Penelitian**

No.	Fenomena	Dimensi	Aspek yang Diamati di Lapangan
1.	Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok	Ketepatan Perhitungan Biaya	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perbedaan antara desain perencanaan dan kondisi trotoar yang dibangun dengan indikasi pemborosan atau ketidaktepatan penggunaan anggaran.</li> </ol>
		Ketepatan Berpikir	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kesesuaian desain jalur pedestrian dengan karakteristik kawasan (pasar, sekolah, zona padat).</li> <li>2. Kesesuaian lebar trotoar dengan pejalan kaki .</li> <li>3. Analisis kawasan sosial ekonomi di kawasan Jalan Kartini</li> </ol>
		Ketepatan Sasaran	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fasilitas yang mendukung kelompok rentan (penyandang disabilitas dan lansia).</li> <li>2. Frekuensi penyalahgunaan jalur pedestrian.</li> </ol>
		Ketepatan Tujuan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melihat pedestrian sebagai fungsi untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna.</li> <li>2. Perubahan perilaku masyarakat dalam mendukung</li> </ol>

			<p>ruang sosial dan pergerakan harian masyarakat.</p> <p>3. Tingkat kepuasan masyarakat sebagai pengguna.</p>
2.	Faktor Pendukung dan Penghambat Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok	Komitmen dan Kepempimpinan Pelaksana	<p>1. Pemimpin yang responsif terhadap kendala di lapangan</p> <p>2. Keterlibatan pimpinan OPD (Setda, Dinas PUPR, Dishub) dalam perencanaan, dan pengawasan revitalisasi.</p> <p>3. Konsistensi pekasana lapangan dalam menjalankan tugas sesuai standar teknis dan waktu pelaksanaan</p>
		Ketersediaan Sumber Daya	<p>1. Ketersediaan petugas lapangan</p> <p>2. Ketersediaan peralatan pembangunan pengawasan</p> <p>3. Kelengkapan saranaan pengawasan dan pemeliharaan trotoar</p> <p>4. Kelengkapan prosedur pelaksanaan revitalisasi</p> <p>5. Ketersediaan kualitas dan material pembangunan trotoar yang akan digunakan.</p>
		Hubungan Antar Organisasi	<p>1. Ada tidaknya pembagian tugas yang jelas antar Dinas PUPR, Dinas Perhubungan, dan Setda Kota Depok</p> <p>2. Keberadaan forum koordinasi lintas OPD (rapat, komunikasi tertulis, grup koordinasi teknis</p>

			3. Kejelasan jalur komunikasi dalam pelaporan hambatan dan penyelesaian masalah
		Kondisi Lingkungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Frekuensi dan pola penggunaan trotoar oleh warga terutama saat jam sibuk</li> <li>2. Keberadaan parkir motor ojek online (ojol) di trotoar dan pengaruhnya terhadap kelancaran pejalan kaki.</li> <li>3. Pemanfaatan trotoar oleh pengunjung atau pelaku usaha.</li> </ol>

### 1.9 Operasionalisasi Konsep

Efektivitas program adalah upaya untuk mengetahui dan menilai apakah pelaksanaan program revitalisasi ini sudah optimal dan berjalan efektif sesuai dengan tujuan yang ditentukan atau tidak. Pengukuran terhadap efektivitas program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok meliputi beberapa aspek, Efektivitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok dapat diketahui efektif atau tidak melalui aspek sebagai berikut:

1. Ketepatan perhitungan biaya, dapat dilihat dari:
  - a. Kesesuaian antara anggaran yang direncanakan dengan realisasi pengeluaran proyek.
  - b. Tidak adanya pemborosan atau penyimpangan anggaran selama proses revitalisasi.

2. Ketepatan berpikir, dapat dilihat dari:
  - a. Kesesuaian desain dan konstruksi trotoar dengan kebutuhan nyata di lapangan
  - b. Pertimbangan terhadap kondisi sosial budaya masyarakat (seperti kebiasaan parkir atau keberadaan PKL)
  - c. Strategi yang mempertimbangkan aksesibilitas untuk kelompok rentan seperti orang tua, penyandang disabilitas, dan anak-anak
  - d. Ketersediaan rambu, marka, dan informasi penunjang yang mempermudah penggunaan trotoar.
3. Ketepatan tujuan, dapat dilihat dari:
  - a. Sejauh mana revitalisasi trotoar meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bagi pejalan kaki.
  - b. Tercapainya fungsi utama trotoar sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki yang bebas hambatan.
  - c. Perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan trotoar secara tertib dan sesuai.
4. Ketepatan sasaran dapat dilihat dari:
  - a. Pembangunan berada di titik-titik prioritas yang paling membutuhkan, seperti sekitar sekolah, pasar, kantor pelayanan, dan stasiun.
  - b. Ketersediaan jalur ramah disabilitas dan elemen pelengkap lainnya yang menunjang keterjangkauan akses bagi semua lapisan masyarakat
  - c. Pengurangan penyalahgunaan trotoar oleh kendaraan bermotor atau aktivitas informal.

## 1.10 Argumen Penelitian

Program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini merupakan bagian dari upaya Pemerintah Kota Depok dalam menyediakan fasilitas publik yang aman, nyaman, dan ramah bagi pejalan kaki. Sebagai jalan arteri utama yang menghubungkan kawasan strategis seperti stasiun, sekolah, pusat perbelanjaan, dan kantor pemerintahan, Jalan Kartini memiliki intensitas mobilitas yang tinggi serta nilai sosial ekonomi yang penting. Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan program revitalisasi ini masih menghadapi berbagai hambatan, mulai dari penyalahgunaan trotoar oleh kendaraan bermotor, ketidaksesuaian antara rencana teknis dan kondisi lapangan, hingga kurangnya fasilitas pendukung untuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas.

Pendekatan efektivitas program menurut Makmur (2011) yang meliputi ketepatan perhitungan biaya, ketepatan berpikir, ketepatan tujuan, dan ketepatan sasaran. Penelitian ini ingin mengukur sejauh mana program revitalisasi yang dilakukan benar-benar memberikan dampak nyata terhadap perbaikan kualitas ruang publik dan keselamatan pejalan kaki. Argumen utamanya adalah bahwa sebuah program revitalisasi hanya dapat dikatakan efektif apabila dapat memenuhi tujuan awal perencanaan, menjawab kebutuhan masyarakat pengguna, serta dilaksanakan dengan perhitungan teknis, biaya, dan sasaran yang tepat.

## **1.11 Metode Penelitian**

Pelaksanaan suatu penelitian, metode penelitian memegang peranan yang sangat penting. Melalui metode inilah langkah kerja penelitian disusun agar tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai secara sistematis. Metode penelitian mencakup penjelasan mengenai desain penelitian, lokasi serta subjek yang diteliti, sumber dan jenis data yang digunakan, teknik pengumpulan data, proses analisis dan penafsiran data, hingga upaya menjaga kualitas data yang diperoleh. Secara umum, desain penelitian menggambarkan kerangka atau rencana yang digunakan peneliti sebagai pedoman dalam melaksanakan seluruh tahapan penelitian.

### **1.11.1 Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Menurut Moleong (2017:6), penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan data berupa deskripsi dalam bentuk kata-kata tertulis atau lisan, gambar, dan gambar tanpa menggunakan angka. Penelitian ini juga memanfaatkan perspektif partisipatif untuk mendapatkan pemahaman yang holistic terhadap peran dan tanggung jawab yang terlibat, seperti pemerintah, masyarakat, dan komunitas yang aktif dalam program ini. Dengan cara ini, peneliti dapat memahami fenomena yang dialami subjek penelitian melalui deskripsi yang diberikan dalam bahasa yang sesuai dengan pengalaman subjek tersebut.

### **1.11.2 Situs Penelitian**

Situs penelitian yang dipilih oleh penelitian yaitu adalah Jalan Kartini yang terletak di Kelurahan Depok, Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok, Provinsi Jawa Barat. Pemilihan Lokasi ini didasarkan pada karakteristik Jalan Kartini sebagai salah satu jalur arteri utama di Kota Depok yang memiliki nilai strategis, historis, serta sosial ekonomi yang tinggi. Jalan ini merupakan penghubung vital antara berbagai kawasan penting seperti Stasiun Depok Lama, pusat perbelanjaan, kantor pemerintahan, sekolah, serta area perdagangan lainnya, sehingga menjadi titik aktivitas masyarakat yang cukup padat sepanjang hari.

Jalan Kartini juga menjadi lokus percontohan dalam pelaksanaan kebijakan tata ruang dan penataan kota yang berkelanjutan, namun berdasarkan berbagai laporan masyarakat dan dokumentasi lapangan masih terdapat permasalahan revitalisasi seperti penyalahgunaan trotoar oleh kendaraan bermotor, parkir liar, kurangnya fasilitas pendukung seperti guiding block untuk disabilitas, serta ketidaksesuaian antara rencana teknis dan realisasi di lapangan.

### **1.11.3 Subjek Penelitian**

Peneliti menerapkan teknik purposive sampling dalam pemilihan subjek penelitian. Menurut Sugiyono (2018:138), *purposive sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang dilakukan dengan

sengaja berdasarkan kriteria atau pertimbangan tertentu yang telah ditetapkan, guna memperoleh jumlah sampel sesuai dengan kebutuhan penelitian. Teknik ini umum digunakan dalam pendekatan kualitatif karena tidak menitikberatkan pada jumlah informan, melainkan pada kedalaman informasi yang dapat diberikan oleh masing-masing subjek.

Dalam penelitian ini, subjek yang diteliti mencakup individu maupun kelompok yang memiliki keterlibatan langsung maupun tidak langsung dalam pelaksanaan Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok. Dalam konteks penelitian ini, subjek dipilih dengan mempertimbangkan keterlibatan langsung mereka dalam proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, maupun pengalaman sebagai pengguna jalur pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok.

**Tabel 1. 6 Data Informan**

<b>Informan</b>	<b>Jabatan</b>	<b>Instansi/Komunitas</b>
Informan 1	Staf Bidang Bina Marga	Dinas PUPR Kota Depok
Informan 2	Staf Pengawas Lalu Lintas	Dinas Perhubungan Kota Depok
Informan 3	Staf Bidang Pembangunan	Sekretariat Daerah Kota Depok
Informan 4	Warga Sekitar	Masyarakat Kelurahan Depok
Informan 5	Pejalan Kaki	Masyarakat Umum
Informan 6	Pejalan Kaki	Masyarakat Umum
Informan 7	Pedagang Kaki Lima (PKL)	Komunitas PKL Kota Depok dengan tempat utama di Jalan Kartini
Informan 8	Pengemudi Ojek Online	Komunitas Ojek Online (Grab/Gojek) Kota Depok

#### **1.11.4 Jenis Data**

Penelitian ini menggunakan jenis data kualitatif, yaitu data yang berbentuk kata-kata, narasi, atau deskripsi yang mencerminkan pandangan, pengalaman, serta kondisi nyata di lapangan. Data kualitatif dipilih karena sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu untuk memahami dan mengevaluasi efektifitas Program Revitalisasi Jalur Pedestrian di Jalan Kartini Kota Depok dari sudut pandang pelaksana program dan masyarakat pengguna.

Jenis data ini memungkinkan penulis menggali realitas sosial secara kontekstual, termasuk hambatan, tantangan, dan persepsi aktor yang terlibat langsung.

Data yang dikumpulkan terdiri dari dua kategori, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari wawancara dengan informan kunci seperti Dinas PUPR, Dinas Perhubungan, Sekretariat Daerah, serta warga dan pengguna trotoar, serta dari observasi kondisi fisik trotoar di Jalan Kartini. Sementara itu, data sekunder bersumber dari dokumen resmi seperti laporan program revitalisasi, peraturan daerah, data statistik dari BPS, serta berita dari media massa yang relevan. Kombinasi kedua jenis data ini digunakan untuk memperoleh gambaran menyeluruh dan mendalam mengenai implementasi program serta efektivitasnya terhadap

peningkatan kualitas pelayanan publik di bidang infrastruktur pejalan kaki.

### **1.11.5 Sumber Data**

Menurut Lofland (1984:47) yang dikutip oleh Moleong (2017:157), pada penelitian kualitatif, kata-kata serta perilaku manusia merupakan sumber data utama yang paling mendasar, sedangkan data-data pendukung lainnya hanya berperan sebagai pelengkap atau pendukung saja. Dalam penelitian ini, peneliti memanfaatkan sumber data primer dan sekunder, yang mencakup:

#### **1. Data Primer**

Data primer dalam penelitian ini dikumpulkan melalui proses wawancara yang dilakukan terhadap berbagai pihak yang terlibat langsung pada dalam program revitalisasi jalur pedestrian di Jalan Kartini seperti aparaturnya dari Dinas PUPR, Dinas Perhubungan, Sekretariat Daerah, serta masyarakat di sekitar Jalan Kartini.

#### **2. Data Sekunder**

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dengan mengumpulkan berbagai informasi dari sumber-sumber terpercaya, meliputi laman resmi instansi atau lembaga terkait, platform media online yang memiliki kredibilitas, serta tulisan-tulisan ilmiah berupa artikel jurnal yang relevan dan sesuai dengan penelitian yang diteliti.

### **1.11.6 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah teknik wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi.

#### **1. Wawancara**

Teknik wawancara yang digunakan adalah wawancara mendalam secara langsung kepada para informan dengan menggunakan pedoman wawancara semi terstruktur agar tetap fleksibel mengikuti alur diskusi. Menurut Moleong (2017:186), wawancara merupakan teknik utama dalam penelitian kualitatif untuk memperoleh informasi secara mendalam dari narasumber yang dianggap tahu dan relevan terhadap permasalahan yang diteliti.

#### **2. Observasi Lapangan**

Sugiyono (2017:145) menyebutkan bahwa observasi sebagai teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap gejala-gejala yang tampak di lokasi penelitian. Observasi dilakukan secara langsung di sepanjang jalur pedestrian Jalan Kartini untuk mengamati kondisi fisik trotoar, penggunaan fasilitas oleh masyarakat, serta hambatan nyata di lapangan seperti penyalahgunaan trotoar oleh kendaraan dan PKL.

#### **3. Dokumentasi**

Menurut Bogdan dan Biklen (1982:102), yang dikutip oleh Moleong (2017:160), foto dapat digunakan sebagai data deskriptif penting dan sering digunakan dalam penelitian kualitatif untuk

mengeksplorasi aspek subjektif. Foto yang diambil oleh peneliti sendiri dan foto yang diambil oleh pihak lain adalah dua jenis gambar yang dapat digunakan.

Selain itu, penulis juga mengumpulkan dan menganalisis dokumen resmi dan media pendukung yang relevan. Seperti laporan proyek dari Dinas PUPR, Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 9 Tahun 2022, berita dari media massa, serta data statistik dari BPS. Dokumentasi juga meliputi visualisasi seperti foto-foto lokasi, peta trotoar, serta unggahan media sosial masyarakat yang merekam kondisi pedestrian.

#### **1.11.7 Analisis dan Intepretasi Data**

Penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif dan teknik analisis data Model Miles dan Huberman (1994). Seperti yang dinyatakan oleh Miles, Huberman, dan Saldana dalam Fiantika, dkk. (2022: 70), analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlanjut hingga selesai. Model ini terdiri dari tiga tahapan utama yaitu reduksi data, penuajian data, dan penarikan kesimpulan. Ketiga tahapan ini dilakukan secara simultan selama proses pengumpulan data berlangsung.

##### **1. Reduksi Data**

Reduksi data dilakukan melalui proses pemilahan, penyaringan, peringkasan, serta pemfokusan data mentah yang diperoleh dari

hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi, sehingga hanya informasi yang benar-benar sesuai dengan fokus penelitian yang dipertahankan. Dalam konteks ini, penulis akan mengelompokkan data berdasarkan empat indikator efektivitas program menurut Makmur (2011) yaitu ketepatan biaya, ketepatan berpikir, ketepatan sasaran, dan ketepatan tujuan.

## 2. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data akan berbentuk narasi deskriptif, tabel tematik, dan kutipan langsung dari informan. Penyajian ini memudahkan penulis dalam mengidentifikasi pola, hubungan, dan kecenderungan di lapangan, misalnya bagaimana perbedaan persepsi antara pihak pelaksana (DPUPR/Dishub) dan masyarakat pengguna jalan terhadap hasil revitalisasi.

## 3. Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Langkah terakhir adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan ini berupa temuan baru yang dapat berupa deskripsi atau gambaran objek yang diteliti. Temuan tersebut memberikan kontribusi terhadap pemahaman dan pengetahuan baru dalam bidang penelitian yang dilakukan.

Dalam penelitian yang dilaksanakan di Jalan Kartini Kota Depok, setelah peneliti memperoleh data yang dibutuhkan, langkah selanjutnya adalah melakukan reduksi data untuk memilah informasi yang relevan dengan fokus penelitian. Hasil dari proses reduksi

tersebut kemudian disusun dan disajikan secara sistematis agar memudahkan dalam tahap penarikan kesimpulan.

#### 1.11.8 Kualitas Data

Kualitas data menurut Lincoln dan Guba (1985) diartikan dengan *trustworthiness* atau keabsahan data dalam penelitian kualitatif. Mereka mengembangkan empat kriteria utama untuk menilai apakah data dalam penelitian kualitatif dapat dipercaya yaitu *credibility*, *transferability*, *dependability*, dan *confirmability*. Dalam penelitian ini, mengambil kriteria *credibility* dan *confirmability* sebagai berikut:

##### 1. *Credibility*

Berkaitan dengan sejauh mana data mencerminkan kenyataan atau persepsi yang benar-benar dialami oleh para informan. Dalam konteks penelitian ini, data diperoleh dari wawancara dengan pihak Dinas PUPR, Dishub, Sekretariat Daerah, warga, PKL, dan pengguna trotoar lainnya. Agar data dianggap kredibel, peneliti harus melakukan triangulasi, yaitu membandingkan informasi dari berbagai sumber dan metode, serta melakukan *member checking* untuk memastikan bahwa informasi yang diinterpretasikan sesuai dengan maksud informan.

##### 2. *Confirmability*

Menegaskan bahwa penelitian harus objektif. Dengan kata lain, data dan interpretasi harus didasarkan pada hasil lapangan, bukan

asumsi atau pendapat pribadi peneliti. Untuk menjaga hal ini objektif, peneliti harus menyimpan catatan seperti transkrip wawancara, foto, dan hasil observasi, yang dapat diperiksa oleh pihak lain jika diperlukan.