

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Jembatan Penyeberangan Orang

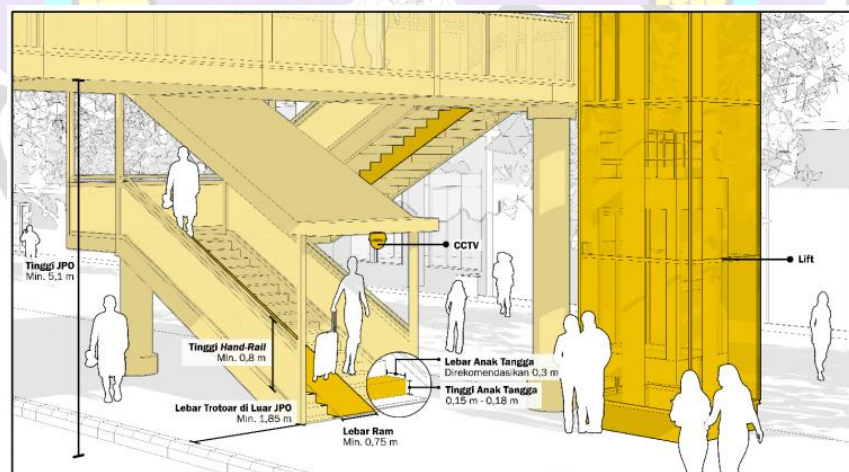
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) menurut (Yamali, 2018) adalah jembatan yang dibuat bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, letaknya berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintas (menyeberang) jalan raya atau jalur kereta api. Jembatan Penyeberangan Orang adalah fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar, menyeberang jalan tol, atau jalur kereta api dengan menggunakan jembatan tersebut, sehingga alur sirkulasi orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik dan kemungkinan terjadi kecelakaan dapat dikurangi. Jembatan penyeberangan juga digunakan untuk menuju tempat pemberhentian halte angkot. Karena posisinya yang lebih tinggi dari tanah, untuk memberikan akses kepada penderita cacat yang menggunakan kursi roda, di dekat tangga jembatan terdapat ramp dengan kelandaian tertentu. Langkah lain yang juga dilakukan untuk memberikan kemudahan akses bagi penderita cacat adalah dengan menggunakan tangga berjalan ataupun dengan menggunakan lift, sehingga mereka dapat dengan mudah menggunakan fasilitas meskipun cacat

2.1.1 Ketentuan Pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)

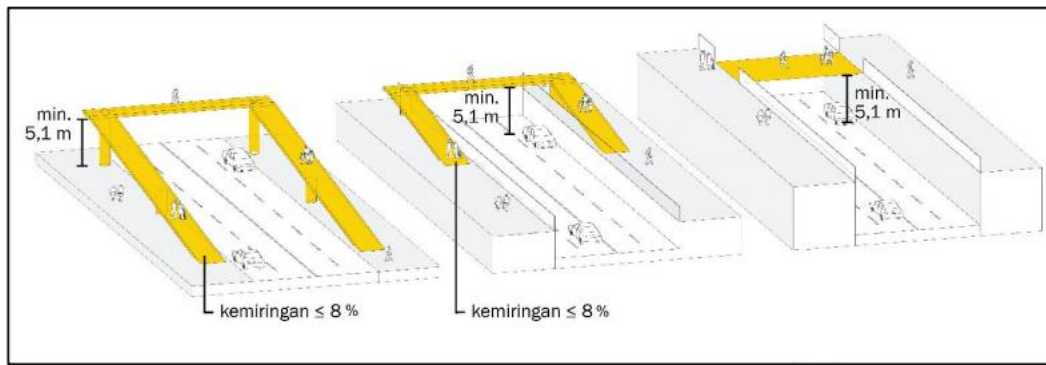
Ketentuan teknis konstruksi jembatan penyeberangan dalam pedoman Teknik fasilitas pejalan kaki (KPUPR No. 07/ P/ BM/, 2023) mengikuti (No. 027/T/Bt/, 1995) Bina marga, KPUPR tentang Tata cara perencanaan jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki di kawasan perkotaan

1. Ketinggian jembatan penyeberangan orang minimum 5,1 m;
2. Jembatan penyeberangan orang harus dibangun dengan konstruksi yang kuat dan mudah dipelihara.
3. Jembatan penyeberangan orang memiliki lebar minimum 2 (dua) meter;
4. Tinggi tanjakan minimum 15 cm dan maksimum 18 cm;
5. Lebar injakan 30 cm;
6. Tinggi tanjakan dan lebar injakan diupayakan seragam;

7. Jembatan penyeberangan orang dapat dilengkapi ramp di sisi tengah dengan lebar 0,75 meter untuk membawa sepeda, koper, dan barang bawaan lainnya dengan tidak mengurangi lebar efektif ruang pejalan kaki;
8. Jembatan penyeberangan orang harus dilengkapi dengan pegangan rambat dengan tinggi adalah 0,80 meter dari lantai;
9. Jembatan penyeberangan orang harus dilengkapi dengan pagar yang memadai dan tidak tertutup secara masif sehingga pergerakan orang dapat tetap teramati;
10. Jembatan penyeberangan orang harus dilengkapi dengan fasilitas bagi penyandang disabilitas yang dapat berupa elevator dan/atau ramp dengan lebar minimum 2 m dan kelandaian sesuai dengan persyaratan 8% (1:12);
11. Panjang ramp maksimal adalah 9 meter dan setelahnya diberikan ruang istirahat berupa ruang datar minimal 1,5 x 1,5 meter sebelum dilanjutkan dengan ramp Kembali Penempatan jembatan tidak boleh mengurangi lebar efektif trotoar.



Gambar 2.1 Perspektif Jembatan Penyeberangan Orang
Sumber: Pedoman SE Menteri PUPR, 2023



Gambar 2. 2 Tipikal Jembatan Penyeberangan Orang

Sumber : Pedoman SE Mentri PUPR,2023

2.1.2 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan sebidang dan tidak sebidang

Berdasarkan pedoman perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki 2023 (KPUPR No. 07/ P/ BM/, 2023), bahwa adapun syarat dalam pemilihan penyeberangan sebidang dan tidak sebidang adalah didasarkan atas P yaitu Kriteria pemilihan penyeberangan sebidang didasarkan pada rumus empiris (PV^2), dimana P adalah arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 meter tiap jam-nya (pejalan kaki/jam) dan V adalah arus kendaraan tiap jam dalam dua arah (kend/jam); P dan V merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk, kriteria penentuan fasilitas penyeberangan tidak sebidang ditunjukan pada Tabel 2.1

Tabel 2.1 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Sebidang

P (org/jam)	V (org/jam)	PV^2	Rekomendasi
50-1100	300-500	$> 10^8$	zebra cross atau pedestrian Platform
50-1100	400-750	$> 2 \times 10^8$	zebra cross dengan lapak Tunggu
50-1100	> 750	$> 2 \times 10^8$	Pelican dengan lapak tunggu
> 1100	> 400		

sumber: Pedoman Perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki (2023)

Tabel 2.2 Kriteria Penentuan fasilitas Penyebrangan Tidak Sebidang

P (org/jam)	V (org/jam)	PV²	Rekomendasi
>1100	>750	>2x10 ⁸	Penyebrangan tidak sebidang

sumber: Pedoman Perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki (2023)

Dimana :

P = arus lalu lintas penyebrangan pejalan kaki sepanjang 100 meter (orang/jam)

V = arus lalu lintas kendaraan dua arah perjam (kendaraan/jam)

2.2 Pejalan Kaki

Pejalan kaki atau biasa disebut Pejalan Kaki Menurut Iswanto (2006), (dalam Pebriyanti & Ayu, 2020) pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani yang berasal dari kata pedos yang berarti kaki, jadi pejalan kaki atau pejalan kaki adalah orang yang berjalan kaki. Dalam hal ini, pejalan kaki berarti perpindahan atau pemindahan orang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara berjalan kaki. Sejalan dengan pengertian diatas menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.43/AJ 007/DRJD/97, Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan

2.2.1. Keragaman Pejalan Kaki

Menurut Dewar, R (PRAJA, 2022) Penyeberangan jalan dengan kondisi fisik yang mendapat perhatian khusus dapat dibagi menjadi tiga yaitu:

1 Penyeberang yang cacat fisik

Penyeberang yang cacat fisik adalah pengguna jalan atau penyeberang yang cacat fisiknya atau mempunyai keterbatasan fisiknya, Oleh karena itu perlu diberikan fasilitas khusus.

2 Penyeberang anak-anak

Penyeberang anak-anak adalah penyeberang pada usia anak-anak (0-12 Tahun) yang sering terjadi kecelakaan dibanding dengan golongan lainnya. Sebeb dalam fakta yang ada dilapangan, anak-anak banyak yang belum mengerti bagaimana bahaya dalam menyeberang di jalan raya.

3 Penyeberang usia lanjut

Penyeberang usia lanjut lebih cenderung mengalami kecelakaan dari pada usia yang lainnya disebabkan oleh:

- a. Kelemahan fisik
- b. Membutuhkan waktu yang lebih lama untuk menyeberang (karena faktor usia). Hal ini didukung oleh kondisi pengelihatannya yang tidak lagi berfungsi dengan baik oleh pengguna jalan yang sudah lanjut usia.

2.2.2. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki berdasarkan PERMEN PU 30/PRT/M/006 merupakan jalur atau lintasan yang dimanfaatkan pejalan kaki maupun pejalan kaki berkebutuhan khusus yang direncanakan dan bertujuan untuk meningkatkan kegiatan berjalan dengan aman, nyaman. Jalur pejalan kaki adalah jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki untuk berjalan. Jalur ini dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang, dan penyeberangan tak sebidang. Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Pada pasal 25 UU No. 22/2009 tentang LLAJ disebutkan bahwa Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki dan penyandang cacat (Difabel).

2.2.3. Fungsi Jalur Pejalan Kaki

Fungsi jalur untuk pejalan kaki menurut (Praja, 2022) adalah sebagai berikut:

1. Sebagai Wadah pergerakan pejalan kaki untuk beraktivitas.
2. Sebagai tempat transit, dimana pada jalur pejalan kaki terdapat halte, tempat beristirahat dan lain-lain.
3. Sebagai jalur pejalan kaki untuk menghubungkan antar tempat
4. Sebagai pemisah antar jalur kendaraan dengan pejalan kaki.

2.3 Jenis-Jenis Fasilitas Penyeberangan Jalan

Menurut (SK.43/AJ 007/DRJD/97) Jenis-jenis penyeberangan pejalan kaki terdiri atas penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang.

2.3.1 Penyeberangan Sebidang (*at-grade*)

Penyeberangan sebidang pada umumnya dapat digunakan pada persimpangan ataupun pada ruas jalan. Penyeberangan sebidang dapat

dibedakan menjadi 3(tiga) yaitu penyebrangan zebra, penyebrangan *pelican* dan pedestrian *platform*. Berikut perbedaan antara penyebrangan zebra dan penyebrangan *pelican* adalah sebagai berikut:

1. Zebra cross

- 1) Dipasang di ruas jalan ataupun di kaki persimpangan tanpa atau dengan APILL.
- 2) Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberian waktu penyeberangan bagi pejalan kaki menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
- 3) Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan kendaraan bermotor adalah <30 km/jam.

2. Pelican crossing

- 1) Dipasang pada ruas jalan, minimal 300 meter dari persimpangan;
- 2) Penyediaan informasi audio-visual yang menandakan waktu menyeberang;
- 3) Tombol penyeberangan dapat diakses oleh semua pengguna dengan ketinggian 90 - 120 cm dari permukaan trotoar dan terletak di sisi kanan jalur pemandu pola peringatan pada pelandaian trotoar menuju penyeberangan dengan jarak antara 30 - 60 cm.

3. Pedestrian platform

Pedestrian platform dapat ditempatkan di ruas jalan (seperti Gambar 10) pada jalan lokal, jalan kolektor, area perumahan, area komersial, area pendidikan, serta lokasi lainnya dengan jumlah penyeberang jalan signifikan dan memprioritaskan pejalan kaki. Dapat juga ditempatkan pada tempat menurunkan penumpang (drop-off zone) serta penjemputan (pick-up zones) di bandara, pusat perbelanjaan, serta kampus. Pedestrian platform juga dapat ditempatkan pada persimpangan yang berbahaya bagi penyeberang jalan. Biasanya menggunakan warna permukaan yang kontras agar terlihat jelas oleh pengendara.

2.3.2 Penyeberangan tidak sebidang (*elevated/underground*)

Penyeberangan tidak sebidang adalah fasilitas penyeberangan orang bagi pejalan kaki yang berada diatas jalan (jembatan) atau dibawah jalan (terowongan). Penyeberangan tidak sebidang digunakan apabila:

- a. Pada ruas jalan dengan kecepatan rencana minimal 70 km/jam
- b. Fasilitas penyeberangan sebidang tidak dapat disediakan diakibatkan kondisi jalan dan volume kendaraan yang melalui membahayakan pejalan kaki
- c. Pada kawasan strategis, tetapi tidak memungkinkan para penyeberang jalan untuk menyeberang jalan selain pada penyeberangan tidak sebidang.

Beberapa ketentuan yang harus diperhatikan dalam perencanaan fasilitas penyeberangan tidak sebidang:

- a. Penyeberangan tidak sebidang harus dapat diakses dengan mudah oleh penyandang disabilitas, misalnya dengan elevator yang selalu berfungsi atau penambahan ramp;
- b. Penempatan fasilitas penyeberangan harus memenuhi kebutuhan pejalan kaki;
- c. Fasilitas penyeberangan tersebut harus dilengkapi dengan pencahayaan yang baik, pagar kanan dan kiri tidak menghalangi visibilitas penyeberang jalan yang melintas, dan ketersediaan CCTV yang dapat meningkatkan keamanan bagi para pejalan kaki;
- d. Bangunan harus terpadu dengan lansekap jalan

Penyeberangan tidak sebidang dibedakan menjadi:

1) Jembatan Penyeberangan Orang

Ketentuan teknis konstruksi jembatan penyeberangan mengikuti (No. 027/T/Bt/, 1995) tentang Tata cara perencanaan jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki di kawasan perkotaan atau perubahannya;

- a. Lebar minimum 2 (dua) meter kelandaian tangga maksimum 20°
- b. Apabila diperuntukkan untuk persepedaan, maka lebar minimal adalah 2,75 meter
- c. Dilengkapi dengan pagar yang memadai

- d. Bagian tengah tangga dilengkapi dengan pelandai untuk mendukung pengguna yang menggunakan kursi roda
- e. Lokasi dan bangunan jembatan harus sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki dan estetika
- f. Penempatan jembatan tidak boleh mengurangi lebar efektif trotoar.

2) Terowongan

Syarat pelaksanaan pengadaan terowongan adalah sebagai berikut:

- a. Dilengkapi dengan penerangan
- b. Desain dengan pertimbangan sistem aliran udara sesuai dengan kebutuhan
- c. Lebar minimal adalah 2,5 meter dan bila diperuntukan bagi sepeda, maka lebar minimal adalah 2,75 meter
- d. Apabila terowongan menggunakan tangga, maka kelandaian tangga maksimal 20°
- e. Tinggi terendah minimal 3 Meter. Persyaratan dalam penentuan penggunaan penyebrangan tidak sebidang didasarkan pada beberapa hal berikut, antara lain:
 - Fasilitas penyebrangan sebidang yang ada sudah mengganggu arus lalu lintas
 - Tingginya frekuensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki
 - Kecepatan rencana lalu lintas yang digunakan pada ruas jalan adalah 70 km/jam
 - Pada lokasi ataupun kawasan strategi yang tidak memungkinkan penggunaan penyebrangan jalan sebidang.

2.4 Metode Importance Performance Analisis (IPA)

Metode yang digunakan untuk menganalisis data tingkat kepuasan pengguna bus adalah metode *Importance Performance Analysis*. Analisis *Importance -performance* digunakan untuk mendapatkan informasi tentang tingkat kepuasan pengguna terhadap suatu pelayanan dengan cara mengukur tingkat kepentingan dan tingkat pelaksanaannya (Fajri et al., 2019). Tingkat

kepentingan dari kualitas pelayanan adalah seberapa penting suatu variabel pelayanan bagi pengguna.

Importance performance analysis yaitu menentukan tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja kualitas atribut-atribut yang diteliti melalui perbandingan skor kinerja dengan skor kepentingan. Analisis tingkat kesesuaian berfungsi untuk menentukan urutan prioritas peningkatan kualitas layanan yang paling baik agar memperbaiki kepuasan pengguna (Santoso, 2014). Menurut (Wisudawati et al., 2023) *Importance performance analysis* merupakan alat bantu dalam menganalisis atau yang digunakan untuk membandingkan sampai sejauh mana antara kinerja/pelayanan yang dapat dirasakan oleh pengguna jasa dibandingkan terhadap tingkat kepuasan yang diinginkan. Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara skor kinerja kepuasan dengan skor kepentingan, sehingga tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan skala prioritas yang akan dipakai dalam penanganan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen. Adapun Langkah-langkah analisis IPA adalah sebagai berikut:

1. Mencari tingkat kesesuaian adalah:

Rumus yang digunakan adalah:

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\% \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana:

Tki = Tingkat kesesuaian responden

Xi = Skor rata-rata penilaian kinerja perusahaan

Yi = Skor rata-rata penilaian harapan responden

2. Menghitung rata-rata untuk setiap atribut yang dipersepsikan

Pada sumbu X (*horizontal*) akan diisi oleh skor tingkat pelaksanaan, sedangkan sumbu Y (*vertical*) diisi oleh skor tingkat kepentingan. Kemudian dalam diagram kartesius selanjutnya dibagi menjadi 4 kuadran yang dibatasi oleh garis-garis yang berpotongan pada titik (X' Y'), dimana X' adalah rata-rata dari nilai skor rata-rata tingkat pelaksanaan dibagi oleh seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan. Persamaan yang digunakan adalah

Keterangan:

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n}, \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n} \dots\dots\dots (2.2)$$

X_i = Skor rata-rata tingkat kinerja

Y_i = Skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden

3. Dihitung rata-rata seluruh atribut tingkat kepentingan (Y) dan kinerja (X) yang menjadi batas dalam diagram kartesius, dengan rumus:

Keterangan:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{X}_i}{k}, \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{Y}_i}{k} \dots\dots\dots (2.3)$$

$\bar{X}$ = Rata-rata skor tingkat kinerja seluruh factor atau atribut

$\bar{Y}$ = Rata-rata tingkat kepentingan seluruh atribut yang mempengaruhi

Kepuasan

n = Jumlah responden

K = Banyaknya atribut yang dapat mempengaruhi kepuasan

4. Tahap terakhir yaitu penjabaran tiap atribut dalam diagram kartesius.

Terdapat Beberapa Variabel Kepentingan dan Variabel Kepuasan Sebagai Berikut

Tabel 2.3 Variabel Kepentingan dan Kepuasan

NO	VARIABEL
Keselamatan	
1	lantai JPO tidak licin, lapuk dan berlubang
2	Pagar pembatas Yang Rapat
Keamanan	
1	Perlu ada penjaga JPO
2	Penerangan JPO di malam hari
Kemudahan	
1	warna JPO yang mencolok dan mudah dikenali
Kelancaran	
1	Tidak ada PKL, pengemis/gelandangan yang menghambat lajunya pengguna
Kenyamanan	
1	Pegangan Tangan yang mampu dijangkau pengguna dan tidak rusak/karat
2	Dimensi anak tangga yang nyaman untuk dinaiki
3	papan iklan yang tidak mengganggu pandangan pengguna untuk melihat keadaan kebawah
4	pagar pembatas memakai ukuran tertentu dan

	rapat
	bangunan jpo yang dapat mengurangi getaran saat kendaraan melaju kencang
5	memungkinkan area yang luas untuk berjalan
6	JPO terjaga kebersihannya
7	Memungkinkan agar terhindar dari panas dan hujan
8	Pegangan Tangan yang mampu dijangkau pengguna dan tidak rusak/karat
Kesetaraan	
1	Fasilitas Penyandang Cacat
2	Fasilitas Pelandai Untuk Kursi Roda
Keterpaduan system	
1	Lokasi JPO yang mudah dijangkau untuk menuju halte angkutan umum atau tempat-tempat umum
Daya Tarik	
1	Desain JPO estetik dan sudah sesuai keinginan pejalan kaki

(Sumber:Pattisinai & Widayanti, 2021)

2.5 Analisis Kuadran

Analisis tingkat kepentingan dan kepuasan pengguna dapat menghasilkan suatu diagram kartesius yang dapat menunjukan letak factor -faktor atau unsur-unsur yang dianggap mempengaruhi kepuasan pengguna, dimana didalam faktor tersebut dijabarkan dalam empat kuadran. Sumbu mendatar (X) dalam diagram kartesius memuat nilai rata-rata skor kinerja (*Performance*), sedangkan sumbu tegak (Y) memuat nilai rata-rata skor kepentingan (*Importance*), yang dirumuskan sebagai berikut :

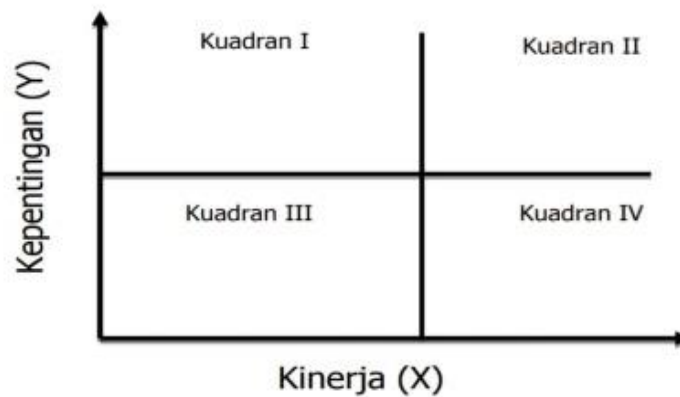
$$X_i = \frac{\sum x_i}{n} \quad \text{Dan} \quad Y_i = \frac{\sum y_i}{n} \dots\dots\dots(2.4)$$

Dimana:

X = Skor rata-rata penilaian tingkat kinerja

Y = Skor rata-rata penilaian tingkat kepentingan

n = Jumlah responden terhadap kinerja pelayanan



Gambar 2. 3 Diagram Kartesius Kepentingan dan harapan
 Sumber : (Jufriyanto 2020)

Keterangan:

1. Kuadran I (Prioritas Utama)

Menunjukkan faktor yang dianggap mempengaruhi kepuasan pengguna termasuk unsur jasa yang dianggap sangat penting, namun manajemen belum melaksanakan sesuai dengan keinginan pengguna, sehingga membuat pengguna menjadi kecewa. Sebaiknya Pemerintah Kabupaten harus melakukan perbaikan fasilitas terhadap faktor ini.

2. Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Merupakan wilayah yang memuat faktor-faktor yang dianggap penting oleh pengguna yang sudah sesuai dengan yang diharapkan, sehingga tingkat kepuasannya relative lebih tinggi. Karenanya Fasilitas yang memenuhi persyaratan jembatan penyebrangan orang wajib untuk dipertahankan karena dianggap sangat penting dan sangat memuaskan.

3. Kuadran III (Prioritas Rendah)

Menunjukkan beberapa faktor yang kurang penting pengaruhnya bagi pengguna serta pelaksanaannya oleh Pemerintah Kabupaten dianggap kurang memenuhi harapan pengguna, dengan kata lain Pemerintah kabupaten tidak memprioritaskan untuk memperbaiki kinerjanya.

4. Kuadran IV (Berlebihan)

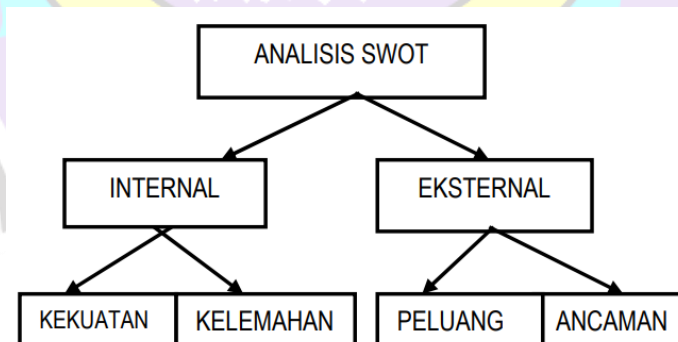
Menunjukkan faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna namun pelaksanaannya telah dilakukan dengan baik oleh Pemerintah Kabupaten bahkan cenderung berlebihan.

Dari definisi tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa pada dasarnya pengertian kepuasan merupakan fungsi dari kesan kinerja dan harapan.

2.6 Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah singkatan dari *strength* (kekuatan), *weaknesses* (kelemahan), *opportunity* (peluang) dan *threat* (ancaman), dimana analisis SWOT ini dijadikan sebagai suatu model dalam menganalisis suatu organisasi yang berorientasi pada profit dan non profit dengan tujuan utama untuk mengetahui keadaan organisasi tersebut secara lebih komphrensif. Penerapan SWOT bertujuan untuk memberikan suatu panduan agar perusahaan menjadi lebih fokus, sehingga dengan penempatan analisis SWOT tersebut nantinya dapat dijadikan sebagai pembanding dari berbagai sudut pandang, baik dari segi kekuatan, dan kelemahan serta peluang dan ancaman yang mungkin bisa terjadi di masa-masa yang akan datang. Untuk memiliki model analisis SWOT yang baik maka perlu adanya dukungan data yang bersifat kualitatif dan kuantitatif.

Secara sederhana pola pikir Analisis SWOT dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2. 4 Pola Pikir Analisis SWOT

(Sumber: Paulus Wardoyo, 2011:3)

1. Manfaat Analisis SWOT

Tujuan akhir dari analisis SWOT adalah menghasilkan berbagai alternatif strategi yang lebih fungsional, sehingga strategi tersebut akan lebih mudah di aplikasikan dan di implementasikan pada masing-masing strategic bussines unit.

Adapun manfaat yang dapat di petik dari analisis SWOT adalah sebagai berikut:

- a. Secara jelas dapat dipakai untuk mengetahui posisi perusahaan dalam kancan persaingan dengan perusahaan sejenis.
- b. Sebagai pijakan dalam mencapai tujuan perusahaan.
- c. Sebagai upaya untuk menyempurnakan strategi yang telah ada, sehingga strategi perusahaan senantiasa bisa mengakomodir setiap perubahan kondisi bisnis yang terjadi.

2. Tahapan Analisis SWOT

Dalam tahap ini bukan sekedar kegiatan mengumpulkan data tetapi juga merupakan suatu kegiatan pengklasifikasian dan pra analisis. Umumnya data akan dikategorikan sebagai data internal dan eksternal. Data internal meliputi laporan keuangan perusahaan, laporan tentang sumber daya manusia, laporan kegiatan oprasional dan pemasaran. Sedangkan data eksternal yang diperlukan antara lain meliputi analisis tentang pasar, pesaing, pemasok pemerintah serta kelompok yang mempunyai kepentingan tertentu. Data eksternal ini mempunyai hubungan yang sangat erat dengan stakeholder. Untuk keperluan analisis biasanya dipakai External faktor Analisis Summary (EFAS) dan Internal faktor Analisis Summary (IFAS). Disamping itu juga dipergunakan Matrik profil kompetitif untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang format dari masing-masing matrik, berikut ini akan ditunjukkan tentang format dari masing-masing matriks selengkapya beserta tatacara pengisiannya. Sebagai langkah awal akan disajikan Format matriks EFAS adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 4 Matrik EFAS

Faktor-Faktor Strategis	Bobot (B)	Rating (R)	Nilai $N=B \times R$	Komentar
A. Kategori Sebagai Peluang				
B. Kategori Sebagai Ancaman				
Total				

(Sumber: Wardoyo, 2011:3)

Cara membuat matrik EFAS

- a. Susunlah faktor-faktor eksternal sesuai dengan kelompoknya yaitu faktor yang memberikan peluang (opportunity) dan faktor yang memberikan ancaman (threat).
- b. Selanjutnya masing-masing faktor tadi diberi bobot. Dalam memberikan bobot harus dilakukan secara hati-hati dan didasarkan pada tingkat kepentingan dan dampak strategisnya. Semakin penting faktor tersebut, maka semakin tinggi bobot yang harus diberikan. Maksimum total bobot adalah 1 (satu).
- c. Langkah berikutnya terhadap setiap faktor baik peluang atau ancaman diberi rating. Rating dibuat dengan ketentuan untuk faktor-faktor yang memberikan peluang harus diberi tanda positif dan sebaliknya untuk faktor-faktor yang memberikan ancaman diberikan tanda negatif. Jika faktor-faktor itu memberikan peluang paling besar, maka harus diberi rating positif yang paling besar, demikian sebaliknya bila peluangnya kecil. Cara yang sama juga diperlakukan pada faktor-faktor yang memberi ancaman paling besar, maka harus diberi rating negatif paling banyak, demikian sebaliknya bila tingkat ancamannya kecil.
- d. Selanjutnya Bobot dikalikan dengan Rating, sehingga akan diperoleh Nilai atau Skor.
- e. Setelah semua faktor dihitung skornya, kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan total skor secara keseluruhan.
- f. Kolom kelima digunakan untuk memberikan catatan atau alasan tentang mengapa suatu faktor itu dipilih

Adapun format dari matrik IFAS adalah seperti yang terlihat dalam peraga berikut ini:

Tabel 2 5 Matrik IFAS

Faktor-Faktor Strategis	Bobot (B)	Rating (R)	Nilai $N=B \times R$	Komentar
A. Kategori Sebagai Kekuatan				
B. Kategori Sebagai Kelemahan				
Total				

(Sumber: (Wardoyo, 2011:5)

Cara membuat matrik IFAS menurut (Wardoyo, 2011)

- a. Susunlah faktor-faktor internal sesuai dengan kelompoknya yaitu faktor yang merupakan kekuatan (strenght) dan faktor yang merupakan kelemahan (weaknesses).
- b. Selanjutnya masing-masing faktor tadi diberi bobot. Dalam memberikan bobot harus dilakukan secara hati-hati dan didasarkan pada tingkat kepentingan dan dampak strategisnya. Semakin penting faktor tersebut, maka semakin tinggi bobot yang harus diberikan. Maksimum total bobot adalah 1 (satu).
- c. Langkah berikutnya terhadap setiap faktor baik yang merupakan kekuatan atau kelemahan diberi rating. Rating dibuat dengan ketentuan untuk faktor faktor yang merupakan kekuatan harus diberi tanda positif dan sebaliknya untuk faktor-faktor yang merupakan kelemahan diberikan tanda negatif. Jika faktor-faktor itu merupakan kekuatan yang paling besar, maka harus diberi rating positif yang paling besar, demikian sebaliknya bila kekuatan yang kecil. Cara yang sama juga diperlakukan pada faktor-faktor yang merupakan kelemahan paling besar, maka harus diberi rating negatif paling banyak, demikian sebaliknya bila memiliki tingkat kelemahan yang kecil.
- d. Selanjutnya Bobot dikalikan dengan Rating, sehingga akan diperoleh Nilai atau Skor.
- e. Setelah semua faktor dihitung skornya, kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan total skor secara keseluruhan.
- f. Kolom kelima digunakan untuk memberikan catatan atau alasan tentang mengapa suatu faktor itu dipilih.

Untuk memberikan keseragaman dalam membuat rating baik untuk EFAS maupun IFAS, maka untuk memudahkan berikut ini akan diberikan pedoman. Peluang dan Kekuatan diberi bilangan bulat yang positif dan dimulai dari 1 sampai dengan 4. Sedangkan untuk Kelemahan dan Ancaman diberi bilangan bulat yang negatif dan dimulai dari – 4 sampai dengan – 1. Di bawah ini adalah pedoman yang dapat dipakai dari angka rating serta maksudnya

Tabel 2.6 Pedoman Angka Rating serta Maksudnya

Kelompok	Angka Rating	Arti/Maksud
Peluang dan kekuatan	1	Outstanding/Sangat baik
	2	Good/Baik
	3	Fair/Cukup
	4	Poor/Buruk
Ancaman dan kelemahan	-1	Not good/Agak buruk
	-2	Fairly bad/Cukup
	-3	Mengkhawatirkan
	-4	Warning/Hati-hati Danger/Berbahaya

(Sumber: Wardoyo, 2011:6)

Bagian terakhir dari tahap pengumpulan data adalah membuat matrik profil kompetitif. Tujuan pembuatan matrik profil kompetitif adalah untuk mengetahui posisi relatif perusahaan terhadap pesaing. Untuk mendapatkan profil kompetitif yang realistis, maka dalam membandingkan perusahaan yang dianalisis perlu dicari perusahaan pesaing yang seimbang. Artinya bahwa perusahaan pesaing yang dijadikan sebagai pembanding tersebut adalah perusahaan pesaing yang terdekat.

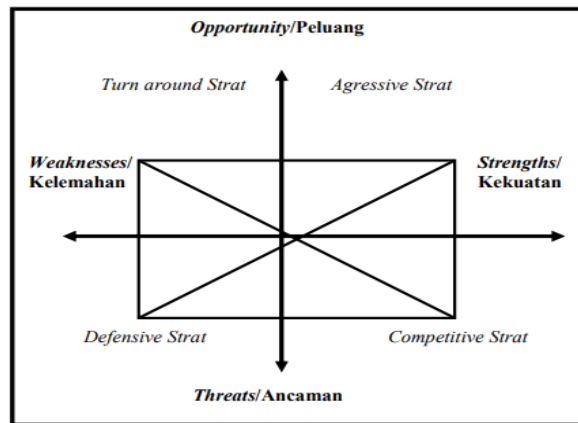
Plotting dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- Nilai total skor yang mencerminkan Peluang (*Opportunity*) dari matrik EFAS diplot ke dalam sumbu Y pada bagian yang positif.
- Nilai total skor yang mencerminkan Ancaman (*Threat*) dari matrik EFAS diplot ke sumbu Y pada bagian yang negative
- Nilai total skor yang mencerminkan Kekuatan (*Strenght*) dari matrik IFAS diplot ke sumbu X pada bagian yang positif.
- Hal yang sama dilakukan terhadap Nilai total Skor yang mencerminkan Kelemahan (*Weaknesses*) dari matrik IFAS di sumbu X pada bagian yang negatif.
- Selanjutnya lakukan positioning. Posisi yang ideal adalah posisi yang memiliki tingkat kelemahan dan tingkat ancaman yang mendekati nol. Dengan

mengetahui posisi yang terakhir, diharapkan dapat diperoleh berbagai strategi yang sangat bermanfaat bagi perusahaan.

- f. Hitung luas area dari setiap kuadran dan kemudian di rangking berdasarkan urutan luas yang paling tinggi.

Terdapat gambar Diagram SWOT sebagai berikut :



Gambar 2. 5 Diagram SWOT
(Sumber : Paulus Wardoyo 2011:09)

3. Matrik SWOT

Matrik SWOT merupakan kombinasi antara faktor internal yaitu kekuatan dan kelemahan dengan faktor eksternal yaitu peluang dan ancaman sehingga akan membentuk empat alternatif strategi dari kombinasi *keduanya* yakni strategi S-O (*Strenght,Opportunities*), S-T (*Strenght Threats*), W-O (*Weakness Opportunities*) dan W-T (*Weaknes Threats*) (Rangkuti, 2001).

Tabel 2.7 Matrik SWOT

IFAS EFAS	STRENGHTS (S) Faktor-faktor Kekuatan	WEAKNESSES (W) Faktor-faktor Kelemahan
OPPORTUNITIES (O) Faktor-faktor Peluang	STRATEGI SO Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	STRATEGI WO Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
THREATS (T) Faktor-faktor	STRATEGI ST Ciptakan strategi yang	STRATEGI WT Ciptakan strategi yang

Ancaman	menggunakan kekuatan meminimilakan untuk mengatasi kelemahan dan ancaman menghindari ancaman
---------	--

(Sumbe: Paulus Wardoyo 2011:11)

Keterangan:

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i}{n}, \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n} \dots \dots \dots (2.2)$$

Xi = Skor rata-rata tingkat kinerja

Yi = Skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden

5. Dihitung rata-rata seluruh atribut tingkat kepentingan (Y) dan kinerja (X) yang menjadi batas dalam diagram kartesius, dengan rumus:

Keterangan:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{x}_i}{k}, \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{y}_i}{k} \dots \dots \dots (2.3)$$

$\bar{X}$ = Rata-rata skor tingkat kinerja seluruh factor atau atribut

$\bar{Y}$ = Rata-rata tingkat kepentingan seluruh atribut yang mempengaruhi

Kepuasan

n= Jumlah responden

K = Banyaknya atribut yang dapat mempengaruhi kepuasan

6. Tahap terakhir yaitu penjabaran tiap atribut dalam diagram kartesius.

2.7 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini penulis mengambil beberapa peneliti sebelumnya yang berkaitan dengan judul penulis. Adapun penelitian terdahulu yang dipakai antara lain:

Tabel 2. 8 Penelitian Terdahulu

Nama Dan Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Variabel yang diteliti	Manfaat	Perbandingan	Variabel yang diambil
1. ((Deannaz Ultima Avissaputri et al., 2024)). <i>Analisis Kondisi dan Efektivitas Penggunaan Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Kota Jayapura</i>	- Mengetahui kesesuaian standar fisik geometrik Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di dua lokasi (JPO-1 dan JPO-2). - Menghitung tingkat efektivitas penggunaan JPO. - Menganalisis faktor yang mempengaruhi kepuasan pejalan kaki dalam menggunakan fasilitas JPO tersebut.	Kondisi fisik JPO: mencakup dimensi, kemiringan, dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. - Tingkat efektivitas: diukur melalui volume penyeberangan dan frekuensi penggunaan JPO. - Kepuasan pengguna: diukur menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA), yang meliputi aspek kenyamanan, keamanan, dan kebersihan	- Memberikan informasi yang berguna bagi pemerintah dan pengelola infrastruktur tentang kondisi dan efektivitas JPO. - Menjadi dasar untuk perbaikan desain dan pengelolaan fasilitas JPO di masa depan. - Meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya penggunaan fasilitas pejalan kaki untuk keselamatan.	Sebelumnya hanya menganalisis kondisi jembatan penyeberangan orang (JPO) di kota jayapura sedangkan peneliti sekarang menganalisis tingkat kepuasan pengguna fasilitas jembatan	Faktor-faktor fisik: seperti lebar jalan, kemiringan tangga, dan kondisi keseluruhan dari JPO. Faktor-faktor sosial: seperti persepsi pengguna mengenai kenyamanan dan keamanan saat menggunakan JPO. Kondisi lingkungan: termasuk kebersihan area sekitar JPO dan adanya pencahayaan yang memadai

				penyebrangan orang Di Kab. Sidoarjo	
Nama Dan judul penelitian	Tujuan penelitian	Variabel yang diteliti	Manfaat	Perbandingan	Variabel yang diambil
2. ((Meutia et al., 2023)) <i>Kepuasan Pejalan Kaki Dalam Menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang Studi Kasus Jembatan Penyeberangan di Stasiun Bogor</i>	- Analisis Kepuasan Pejalan Kaki: Mengetahui tingkat kepuasan pejalan kaki dalam menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Stasiun Bogor. - Evaluasi Kondisi JPO: Mengevaluasi kondisi fisik dan fungsional JPO untuk menentukan apakah sudah sesuai dengan standar keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. - Optimasi Desain JPO: Merancang strategi optimal untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna JPO di	Independen: Desain dan Konstruksi JPO - Lebar jembatan - Kemiringan tangga - Material bahan bangunan - Sistem lampu penerangan Dependen: Kepuasan Pengguna - Aspek kenyamanan (kejelasan sirkulasi, aksesibilitas, kebersihan) - Aspek keamanan (material penutup lantai, kebisingan kendaraan) - Aspek estetika (penampilan visual)	- Informasi Strategis: Memberikan informasi yang spesifik tentang apa saja yang membuat pejalan kaki merasa puas atau tidak puas ketika menggunakan JPO di Stasiun Bogor. - Perbaikan Infrastruktur: Memfasilitasi perbaikan dan renovasi JPO untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna. - Politik Publik: Mendukung kebijakan publik yang lebih efektif dalam menjaga keselamatan	Sebelumnya hanya menganalisis Kepuasan Pejalan Kaki pada jembatan penyebrangan orang (JPO) distasiun bogor sedangkan peneliti sekarang menganalisis tingkat kepuasan pengguna fasilitas jembatan penyebrangan	Data Primer: - Observasi langsung terhadap kondisi fisik JPO. - Survei kepada pengguna JPO menggunakan kuisioner untuk mengumpulkan data tentang kepuasan pengguna. Data Sekunder: - Dokumentasi resmi tentang desain dan konstruksi awal JPO. - Laporan inspeksi rutin terhadap kondisi JPO. Metodologi Analisis: - Analisis statistik deskriptif untuk menginterpretasikan data primer. - Uji hipotesis jika diperlukan untuk memastikan validitas temuan.

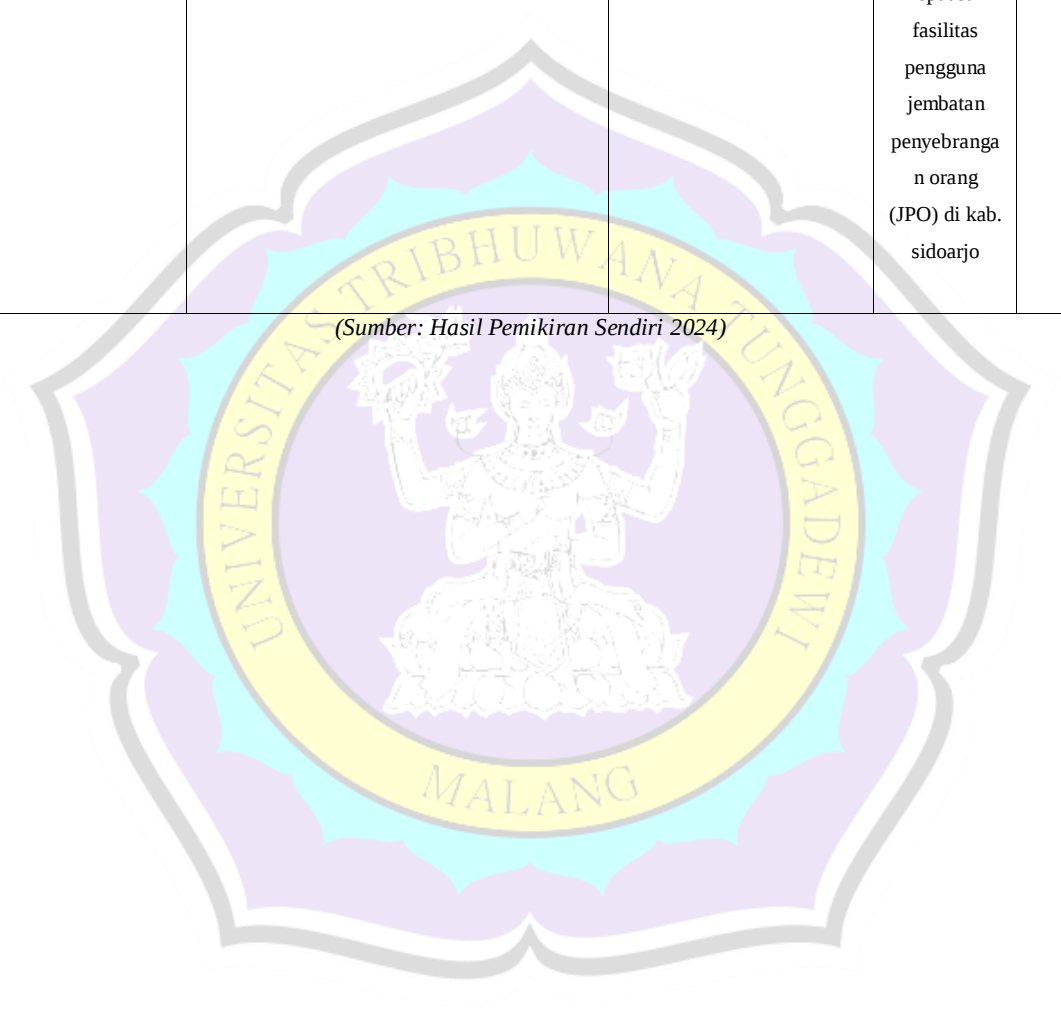
	Stasiun Bogor.		dan kenyamanan pejalan kaki di daerah-daerah transit seperti stasiun kereta api.	n orang Di Kab. Sidoarjo	
Nama dan judul penelitian	Tujuan penelitian	Variabel yang diteliti	Manfaat	Perbandingan	Variabel yang diambil
3. (Pattisinai & Widayanti, 2021) <i>Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) pada Pelayanan Strategis Berskala Nasional di Kota Surabaya</i>	- Mengidentifikasi Faktor-Faktor: Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Kota Surabaya. - Menganalisis Pengaruh: Menganalisis pengaruh masing-masing faktor terhadap tingkat kepuasan pengguna. - Memberikan Rekomendasi: Memberikan rekomendasi untuk perbaikan pelayanan dan infrastruktur JPO berdasarkan hasil	Faktor-faktor Fisik: - Kondisi fisik JPO (kebersihan, keamanan, dan kenyamanan). - Desain dan aksesibilitas JPO. Faktor-faktor Non-Fisik: - Kualitas pelayanan (petugas keamanan, informasi yang diberikan). - Persepsi pengguna tentang kemudahan akses dan penggunaan JPO.	- Peningkatan Layanan: Memberikan wawasan bagi pengelola JPO untuk meningkatkan kualitas layanan dan infrastruktur. - Dasar Kebijakan: Menjadi dasar bagi pembuatan kebijakan publik terkait pengembangan infrastruktur pejalan kaki di Surabaya. - Kepuasan Pengguna: Meningkatkan kepuasan pengguna dengan memperhatikan aspek-aspek	Sebelumnya meneliti di kota sedangkan peneliti sekarang menganalisis tingkat kepuasan pengguna fasilitas jembatan penyeberangan orang Di Kab. Sidoarjo	- Data Primer: - Survei kepuasan pengguna melalui kuesioner yang mencakup pertanyaan tentang kondisi fisik dan kualitas pelayanan JPO. - Observasi langsung terhadap kondisi JPO. - Data Sekunder: - Dokumentasi dan laporan terkait pengelolaan dan perawatan JPO di Kota Surabaya. - Statistik lalu lintas pejalan kaki di lokasi JPO. - Metodologi Analisis: - Analisis statistik deskriptif untuk menggambarkan data

	analisis.		yang menjadi perhatian utama bagi pejalan kaki.		survei. Uji regresi untuk menentukan pengaruh faktor-faktor terhadap kepuasan pengguna.
Nama Dan judul penelitian	Tujuan Penelitian	Variabel yang diteliti	Manfaat	Perbandingan	Variabel yang diambil
4. (Mohamad Yusuf & Jayady, 2022) <i>Jembatan Penyeberangan Orang (Jpo) Karet Sudirman Jakarta Selatan : Kelayakan, Efektifitas, Dan Kepuasan</i>	- Menilai Kelayakan JPO: Mengkaji kelayakan fisik dan fungsional dari Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Karet Sudirman di Jakarta Selatan. - Mengukur Efektivitas: Menganalisis efektivitas JPO dalam mendukung mobilitas pejalan kaki di area tersebut. - Evaluasi Kepuasan Pengguna: Mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap fasilitas dan layanan yang disediakan oleh	- Kelayakan JPO: - Kondisi struktural dan keamanan. - Aksesibilitas bagi semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas. - Efektivitas JPO: - Volume pejalan kaki yang menggunakan JPO. - Waktu tempuh dan kemudahan akses ke lokasi-lokasi penting. - Kepuasan Pengguna: - Aspek kenyamanan (kebersihan, desain, fasilitas). - Aspek keamanan (penerangan,	- Dasar Pengambilan Keputusan: Memberikan informasi yang berguna bagi pemerintah dan pengelola infrastruktur dalam pengambilan keputusan terkait perawatan dan pengembangan lebih lanjut dari JPO. - Peningkatan Kualitas Layanan: Membantu dalam merumuskan strategi untuk meningkatkan kualitas layanan dan fasilitas untuk pejalan	Sebelumnya meneliti terkait efektifitas, kelayakan dan kepuasan pada jembatan penyeberangan orang di sudirman, Jakarta sedangkan peneliti mengambil judul analisis tingkat kepuasan pengguna	Data Primer: - Survei kepuasan pengguna melalui kuesioner yang mencakup pertanyaan tentang kondisi fisik, efektivitas, dan kepuasan. - Observasi langsung terhadap penggunaan JPO. Data Sekunder: - Laporan resmi mengenai pembangunan dan renovasi JPO Karet Sudirman. - Statistik lalu lintas pejalan kaki di area sekitar JPO. Metodologi Analisis: - Analisis statistik deskriptif untuk menggambarkan data

	JPO.	pengawasan)	kaki. 3. Referensi untuk Studi Selanjutnya: Menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya mengenai infrastruktur pejalan kaki di perkotaan	jpo di kab. sidoarjo	survei. ○ Uji regresi untuk menentukan hubungan antara variabel kelayakan, efektivitas, dan kepuasan pengguna •
Nama Dan judul penelitian	Tujuan Penelitian	Variabel yang diteliti	Manfaat	Perbandingan	Variabel yang diambil
5. (Primasworo et al., n.d.) <i>Analisis kepuasan pengunjung terhadap taman singah dan taman bunga merjosari</i>	Untuk mengetahui kepuasan pengunjung terhadap taman singgah dan taman bnga merjosari kota malang	Kepuasan terhadap Pengunjung Taman singha dan taman bunga Merjosari Kota Malang	Suatu bagian dari proses penilaian Pengunjung terhadap taman singgah dan taman bunga merjosari Kota Malang	Sebelumnya hanya membahas analisis tingkat kepuasan pengunjung taman sinha dan taman bunga Merjosari Kota Malang sedangkan peneliti membahas tingkat	kepuasan pengunjung terhadap taman singha dan taman bunga Merjosari Kota Malang

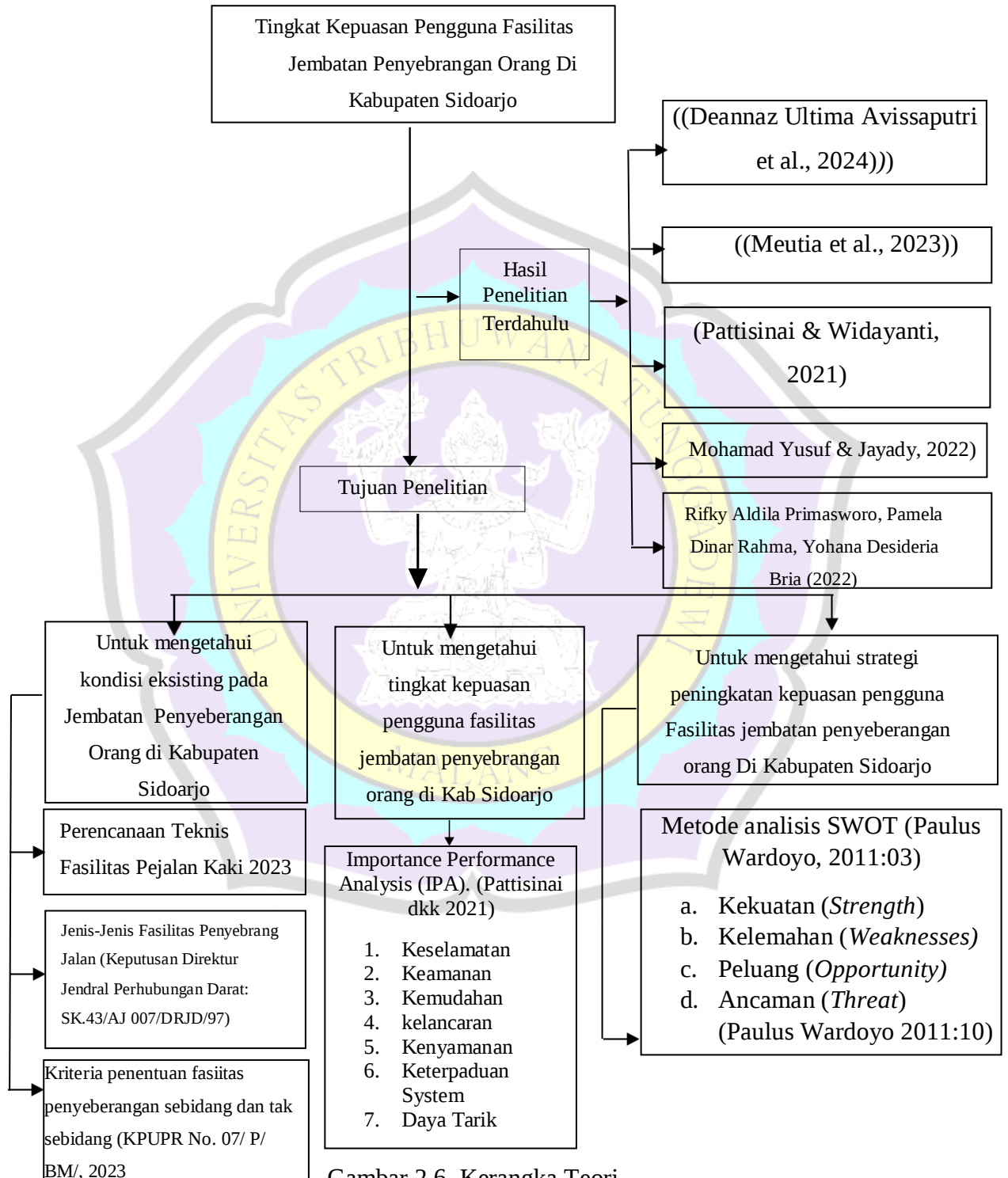
				kepuasan fasilitas pengguna jembatan penyebrangan orang (JPO) di kab. sidoarjo	
--	--	--	--	--	--

(Sumber: Hasil Pemikiran Sendiri 2024)



2.8 Kerangka Teori

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan maka dapat dibuat diagram kerangka teori berdasarkan teori-teori yang digunakan dalam penelitian sebagai berikut:



Gambar 2.6. Kerangka Teori
(Sumber : Hasil Pemikiran, 2024)