



TESIS - RC185401

**STRATEGI PENINGKATAN PENGELOLAAN JALAN
LINGKUNGAN BERBASIS MASYARAKAT DALAM
PROGRAM KOTA TANPA KUMUH (KOTAKU)
DI KOTA MALANG**

**MOCHAMMAD REYHAN FIRLANDY
03111850077008**

Dosen Pembimbing
Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.
Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.
Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020



TESIS - RC185401

**STRATEGI PENINGKATAN PENGELOLAAN JALAN
LINGKUNGAN BERBASIS MASYARAKAT DALAM
PROGRAM KOTA TANPA KUMUH (KOTAKU)
DI KOTA MALANG**

**MOCHAMMAD REYHAN FIRLANDY
03111850077008**

Dosen Pembimbing
Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.
Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.
Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020



THESIS - RC185401

**STRATEGY FOR IMPROVEMENT OF COMMUNITY-
BASED SETTLEMENT ROAD MANAGEMENT
THROUGH NATIONAL SLUM UPGRADING PROGRAM
(KOTAKU) IN MALANG CITY**

**MOCHAMMAD REYHAN FIRLANDY
03111850077008**

Supervisors

Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.

Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.

Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

**Department of Civil Engineering
Faculty of Civil, Planning and Geo Engineering
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa:

Tesis yang berjudul: “**Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang**” ini adalah karya penelitian saya sendiri dan tidak terdapat karya ilmiah/tulis untuk memperoleh gelar akademik maupun karya ilmiah/tulis yang pernah dipublikasikan oleh orang lain, kecuali dijadikan kutipan dari bagian karya ilmiah/tulis orang lain dengan menyebutkan sumbernya, baik dalam naskah tesis maupun daftar Pustaka.

Apabila ternyata ditemukan dan terbukti terdapat unsur-unsur plagiasi di dalam naskah **tesis** ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan akademik ITS dan/atau perundang-undangan yang berlaku.

Surabaya, Juli 2020



Mochammad Reyhan Firlandy
NRP: 03111850077008

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Telah disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar

Magister Teknik (MT)

di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

Mochammad Reyhan Firlandy

NRP: 03111850077008

Tanggal Ujian: 23 Juni 2020

Periode Wisuda: September 2020

Disetujui oleh:

Pembimbing:

1. Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.

NIP: 19740420 200212 1 003

2. Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.

NIP: -

3. Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

NIP: 19610726 198903 1 004

Penguji:

1. I.D.A.A. Warmadewanthi, S.T., M.T., Ph.D.

NIP: 19750212 199903 2 001

2. Dr. Ir. Endah Angreni, M.T.

NIP: -



Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan

Umboro Lasminto, ST., MSc.

NIP: 19721202 199802 1 001

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang

Nama Mahasiswa : Mochammad Reyhan Firlandy
NRP : 03111850077008
Pembimbing : 1. Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.
2. Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.
3. Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

ABSTRAK

Salah satu indikator kawasan permukiman kumuh adalah akses jalan lingkungan, dimana dapat dibangun melalui kegiatan berbasis masyarakat. Salah satu program penanganan kumuh berbasis masyarakat adalah KOTAKU, yang bertujuan membangun infrastruktur yang berkelanjutan. Kota Malang merupakan salah satu lokasi KOTAKU, dimana belum semua kondisi aset jalan lingkungan berkelanjutan baik, karena dipengaruhi oleh faktor pengelolaan, dan karakteristik masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun strategi pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan hubungan faktor penentu keberhasilan dan karakteristik masyarakat, agar jalan lingkungan berkelanjutan baik.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif untuk identifikasi kondisi jalan eksisting, *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) dan regresi untuk identifikasi hubungan faktor penentu keberhasilan terhadap kondisi jalan, serta tabulasi silang untuk analisis hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan serta analisis deskriptif untuk menyusun strategi berdasarkan karakteristik masyarakat dan faktor penentu keberhasilan.

Hasil penelitian menunjukkan dari 10 Kelurahan terdapat 8 Kelurahan berkondisi baik dengan range nilai 12,01 - 18,00 dan 2 Kelurahan berkondisi cukup dengan range nilai 6,01 - 12,00, yaitu Tanjungrejo dan Oro Oro Dowo. Terdapat 5 faktor penentu keberhasilan dari 10 faktor pengelolaan jalan lingkungan hasil CFA dan regresi yang memiliki hubungan terhadap kondisi jalan. Hasil dari tabulasi silang menunjukkan 7 dari 8 karakteristik masyarakat memiliki hubungan terhadap faktor penentu keberhasilan. Berdasarkan hasil analisis dua hubungan tersebut dihasilkan model rumusan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan karakteristik masyarakat dan nilai faktor. Strategi bagi 2 Kelurahan di Kota Malang yang memiliki nilai kondisi jalan cukup, yaitu mempertahankan nilai faktor baik dengan range nilai 5 - 6, dan mengembangkan nilai faktor cukup dengan range nilai 3 - 4, sesuai karakteristik masyarakat di masing-masing Kelurahan.

Kata kunci: Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU), Pembangunan Berbasis Masyarakat, Pengelolaan Aset Jalan Lingkungan, Strategi Peningkatan Pengelolaan

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Strategy for Improvement of Community-Based Settlement Road Management Through National Slum Upgrading Program (KOTAKU) in Malang City

By : Mochammad Reyhan Firlandy
Student Identity Number : 03111850077008
Supervisors : 1. Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.
2. Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng.
3. Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg.

ABSTRACT

One of the indicators of slum areas is settlement road access, which can be built through community-based activities. One of the community-based slum improvement programs is KOTAKU which aims to build sustainable infrastructure. Malang City is one of the locations of KOTAKU, where not all the conditions of the built settlement road assets are sustainable. Because it's influenced by management factors and community characteristics. This study aims to develop the strategy of road settlement management based on critical success factors and community characteristics so that the settlement road is sustainable.

The method used in this research i.e. descriptive analysis to identify existing road conditions, Confirmatory Factor Analysis (CFA) and regression to identify the relationship between the critical success factors to road conditions; cross-tabulation to analyze the relationship between community characteristics and success factors; and descriptive analysis to develop strategies based on community characteristics and success factors.

The results showed that out of 10 Kelurahan there were 8 Kelurahan with good condition with a range 12,01 - 18,00, and 2 Kelurahan with sufficient condition with a range of 6,01 - 12,00, i.e. Tanjungrejo and Oro Oro Dowo. There are 5 critical success factors out of 10 factors of settlement road management from CFA and regression that has a relationship to road conditions. The results of the cross-tabulation showed 7 out of 8 community characteristics have a relationship to the critical success factors. Based on the results of the two relationships, a model formulation of strategies to improve community-based settlement road management is based on community characteristics and factor values. Strategies in 2 Kelurahan in Malang which have sufficient road condition values, namely by maintaining good factor values with a range 5 - 6 and developing sufficient factor values with a range 3 - 4, according to the community characteristics in each Kelurahan.

Keywords: National Slum Upgrading Program (KOTAKU), Community-Based Development, Settlement Road Assets Management, Management Improvement Strategies

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis dengan judul **“Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang”**. Tesis ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program pendidikan S2 di Program Studi Magister Manajemen Aset Infrastruktur, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Peneliti menyadari bahwa penulisan tesis ini dapat diselesaikan berkat dukungan, bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Peneliti berterimakasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi dalam penyelesaian tesis ini dan secara khusus pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Tri Joko Wahyu Adi, ST, MT, Ph.D, Bapak Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng., dan Bapak Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic., Rer., Reg., selaku dosen pembimbing yang dengan sabar memberikan bimbingan, arahan, masukan dan koreksi kepada penulis
2. Ibu I.D.A.A. Warmadewanthi, S.T., M.T., Ph.D. dan Ibu Dr. Ir. Endah Angreni, M.T., selaku dosen penguji
3. Ir. I Putu Artama Wiguna, MT, Ph.D selaku Kaprodi S2, dan Data Iranata, ST, MT, Ph.D selaku dosen wali MMAI 2018
4. Bapak dan Ibu dosen MMAI, serta seluruh tenaga administrasi di jurusan Teknik Sipil
5. Keluarga sebagai support system, Ayah Ary Ariffin, Nabila Mutiarafati, Arfadhia Putra Mahardika, Banda Arya, Qinara Kayshila Salsabila, dan Milo yang selalu memberikan dukungan kepada penulis
6. Kesebelasan MMAI 2018, dan teman-teman karyasiswa PUPR di ITS lainnya sebagai teman seperjuangan
7. Tim Korkot dan Faskel KOTAKU Kota Malang serta Tim OSP 4 KOTAKU Provinsi Jawa Timur yang sudah sangat membantu mengumpulkan data tesis

8. Rekan-rekan PUPR, Rifqie, Mba Mita, Mba Ima, Mba Tias, Siwi, Mba Bunga, Dyas , Ega, Mba Iik, Pak Hari, Pak Laode, Pak Sugiyanto, Teh Iroh, Teh Tries, Uni Fitri, Mba Anita, Mba Yanti, Kak Citra dan lainnya yang tidak dapat disebut satu per satu, atas dukungan dan semangat kepada penulis.
9. Sahabat-sahabat Putik, Gilang, Dinda, Vina, Fenny, Ncut, Maria, Indra, Ganden, Edwin, dan lainnya yang tidak dapat disebut satu per satu yang selalu memberikan dukungan dan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan tesis
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu dalam penyusunan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tesis ini masih jauh dari sempurna, untuk itu segala kritik dan saran yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan demi menyempurnakan tesis ini. Akhirnya penulis berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat.

Surabaya. Juli 2020

Penulis

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	i
LEMBAR PENGESAHAN TESIS	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.5 Batasan Masalah dan Ruang Lingkup Penelitian.....	7
1.6 Acuan Peraturan Pemerintah.....	8
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA DAN DASAR TEORI.....	9
2.1 Karakteristik Permukiman Kumuh	9
2.2 Karakteristik Masyarakat Berdasarkan Aspek Sosial dan Ekonomi.....	10
2.3 Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat.....	10
2.3.1 Karakteristik Jalan Lingkungan	10
2.3.2 Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat	12
2.3.3 Jenis Kerusakan Jalan Lingkungan	14
2.4 Manajemen Aset Infrastruktur	15
2.5 Partisipasi Masyarakat	16
2.6 Kelompok Masyarakat	16
2.6.1 Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	17
2.6.2 Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)	18
2.6.3 Kelompok Pemanfaat dan Pemelihara (KPP)	19
2.7 Teori Metode Analisis Yang Digunakan.....	20
2.7.1 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas	20

2.7.2 Analisis Faktor dengan Metode <i>Confirmatory Factor Analysis</i> (CFA).....	21
2.7.3 Identifikasi Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Kondisi Jalan Menggunakan Metode Analisis Regresi.....	21
2.7.4 Identifikasi Hubungan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan Menggunakan Metode Analisis Tabulasi Silang.....	22
2.7.5 Merumuskan Strategi dengan Analisis Deskriptif.....	23
2.8 Penelitian Terdahulu.....	23
2.9 Posisi Penelitian.....	27
BAB 3 METODE PENELITIAN	29
3.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	29
3.2 Diagram Alur Penelitian.....	31
3.3 Pendekatan Penelitian.....	32
3.4 Definisi Operasional Variabel	33
3.5 Data Penelitian.....	36
3.5.1 Kajian Pustaka	36
3.5.2 Pengumpulan dan Pengolahan Data	37
3.5.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	38
3.5.4 Analisis dan Evaluasi Data	40
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	49
4.1 Lokasi Penelitian	49
4.1.1 Gambaran Umum Kota Malang	49
4.1.2 Sebaran Lokasi Penelitian	51
4.2 Penilaian Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting Berbasis Masyarakat.....	52
4.2.1 Instrumen Penilaian Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting	52
4.2.2 Uji Validitas dan Reliabilitas.....	54
4.2.3 Kelurahan Bandulan	56
4.2.4 Kelurahan Tanjungrejo	57
4.2.5 Kelurahan Kasin	59
4.2.6 Kelurahan Sukoharjo	61
4.2.7 Kelurahan Kidul Dalem.....	62

4.2.8	Kelurahan Bareng.....	64
4.2.9	Kelurahan Gadingkasri.....	66
4.2.10	Kelurahan Oro Oro Dowo.....	67
4.2.11	Kelurahan Samaan.....	69
4.2.12	Kelurahan Penanggungan.....	71
4.3	Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dengan Kondisi Jalan.....	73
4.3.1	Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat.....	73
4.3.2	Identifikasi Faktor-Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat.....	80
4.3.3	Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Nilai Kondisi Jalan Lingkungan di Masing-Masing Kelurahan.....	92
4.4	Hubungan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat.....	101
4.4.1	<i>Socio-economic Mapping</i> Karakteristik Kelompok Masyarakat Pengelola Jalan Lingkungan.....	101
4.4.2	Analisis Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor-Faktor Penentu Keberhasilan.....	109
4.5	Model Untuk Perumusan Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Pada Suatu Wilayah.....	133
4.5.1	Pengujian Model Untuk Perumusan Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Pada Suatu Wilayah.....	133
4.5.2	Simulasi Penyusunan Strategi Berdasarkan Karakteristik Masyarakat Pada Suatu Wilayah.....	142
4.6	Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Berdasarkan Karakteristik Masyarakat di Kota Malang.....	147
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN.....		154
5.1	Kesimpulan.....	154
5.2	Saran.....	155
DAFTAR PUSTAKA.....		xxiii
LAMPIRAN.....		xxvii

“Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2-1 Diagram Kedudukan KPP	20
Gambar 3-1 Kerangka Pikir Penelitian	30
Gambar 3-2 Diagram Alur Penelitian	32
Gambar 4-1 Peta Kelurahan Kumuh SK Walikota Malang	51
Gambar 4-2 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Bandulan.....	57
Gambar 4-3 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Tanjungrejo	59
Gambar 4-4 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Kasin.....	60
Gambar 4-5 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Sukoharjo	62
Gambar 4-6 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Kidul Dalem	64
Gambar 4-7 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Bareng	65
Gambar 4-8 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Gadingkasri	67
Gambar 4-9 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Oro Oro Dowo.....	69
Gambar 4-10 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Samaan	70
Gambar 4-11 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Penanggungan	72
Gambar 4-12 Full Model CFA	83
Gambar 4-13 Variabel Laten Tahap Perencanaan	84
Gambar 4-14 Variabel Laten Tahap Pembangunan	85
Gambar 4-15 Variabel Laten Tahap Pemanfaatan	86
Gambar 4-16 Variabel Laten Tahap Pemeliharaan	87
Gambar 4-17 Variabel Laten Tahap Hasil	88
Gambar 4-18 Full Model Modification.....	89
Gambar 4-19 Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin.....	102
Gambar 4-20 Karakteristik Berdasarkan Usia	102
Gambar 4-21 Karakteristik Berdasarkan Lama Tinggal	103
Gambar 4-22 Karakteristik Berdasarkan Pendidikan.....	103
Gambar 4-23 Karakteristik Berdasarkan Jenis Pekerjaan	104
Gambar 4-24 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	105
Gambar 4-25 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pengeluaran	105
Gambar 4-26 Karakteristik Berdasarkan Pengalaman Berkelompok	106

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Tabel Investasi KOTAKU Tahun 2015 - 2018.....	3
Tabel 2-1 Klasifikasi Jalan di Lingkungan Perumahan	12
Tabel 2-2 Tabel Tanda-Tanda Kerusakan Konstruksi Infrastruktur Jalan.....	14
Tabel 2-3 Variabel Yang Mempengaruhi Pengelolaan Jalan Lingkungan	24
Tabel 2-4 Tabel Posisi Penelitian.....	27
Tabel 3-1 Definisi Operasional Faktor/Indikator	33
Tabel 3-2 Data Sekunder Dalam Penelitian	38
Tabel 3-3 Responden Pemangku Kepentingan	39
Tabel 3-4 Responden Masyarakat.....	40
Tabel 3-5 Metode Analisis atau Estimasi Faktor	44
Tabel 4-1 Kecamatan dan Kelurahan di Kota Malang.....	49
Tabel 4-2 Luasan Kawasan Kumuh Hasil Verifikasi Kota Malang.....	50
Tabel 4-3 Lokasi Pembangunan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Tahun 2017	51
Tabel 4-4 Hasil Uji Validitas Kuesioner Kondisi Jalan	54
Tabel 4-5 Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Kondisi Jalan	55
Tabel 4-6 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Bandulan.....	56
Tabel 4-7 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Tanjungrejo	57
Tabel 4-8 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Kasin.....	59
Tabel 4-9 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Sukoharjo	61
Tabel 4-10 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Kidul Dalem	62
Tabel 4-11 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Bareng	64
Tabel 4-12 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Gadingkasri	66
Tabel 4-13 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Oro Oro Dowo.....	67
Tabel 4-14 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Samaan	69
Tabel 4-15 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Penanggungan	71
Tabel 4-16 Rekap Penilaian Kondisi Jalan di 10 Kelurahan.....	72
Tabel 4-17 Rekap Jawaban Responden Identifikasi Faktor-Faktor Pengelolaan..	73
Tabel 4-18 Faktor-Faktor Disetujui Oleh 4 - 6 Responden.....	77

Tabel 4-19 Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Untuk Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat	78
Tabel 4-20 Faktor-Faktor Yang Dinilai Tidak Berpengaruh Untuk Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat	79
Tabel 4-21 Hasil Uji Validitas Kuesioner Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat	80
Tabel 4-22 Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat	82
Tabel 4-23 Full Model Goodness of Fit	83
Tabel 4-24 Goodness of Fit Tahap Perencanaan	84
Tabel 4-25 Goodness of Fit Tahap Pembangunan.....	85
Tabel 4-26 Goodness of Fit Tahap Pemanfaatan.....	86
Tabel 4-27 Goodness of Fit Tahap Pemeliharaan	88
Tabel 4-28 Goodness of Fit Hasil.....	89
Tabel 4-29 Full Model Identification Goodness of Fit.....	90
Tabel 4-30 Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan	91
Tabel 4-31 Nilai Faktor Penentu Keberhasilan di Masing-Masing Kelurahan	92
Tabel 4-32 Nilai Faktor Penentu Keberhasilan Disandingkan Dengan Nilai Kondisi Jalan	93
Tabel 4-33 Tabel Rekap Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Kondisi Jalan	98
Tabel 4-34 Faktor Yang Memiliki Hubungan Dengan Kondisi Jalan.....	101
Tabel 4-35 Pemetaan Karakteristik Masyarakat.....	107
Tabel 4-36 Chi Square Test Jenis Kelamin - Kehadiran Dalam Rapat Penyusunan Rencana.....	109
Tabel 4-37 Chi Square Test Jenis Kelamin - Forum konsultasi tingkat Kota	109
Tabel 4-38 Chi Square Test Jenis Kelamin - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan.....	110
Tabel 4-39 Chi Square Test Jenis Kelamin - Penguatan kapasitas KSM.....	111
Tabel 4-40 Chi Square Test Jenis Kelamin - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	111
Tabel 4-41 Chi Square Test Usia - kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	112

Tabel 4-42 Chi Square Test Usia - Forum konsultasi tingkat Kota	112
Tabel 4-43 Chi Square Test Usia - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	113
Tabel 4-44 Chi Square Test Usia - Penguatan kapasitas KSM.....	113
Tabel 4-45 Chi Square Test Usia - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P.....	114
Tabel 4-46 Chi-square Lama tinggal - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	114
Tabel 4-47 Chi-square Lama tinggal - Forum konsultasi tingkat kota	115
Tabel 4-48 Chi-square Lama tinggal - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	115
Tabel 4-49 Chi-square Lama tinggal - Penguatan kapasitas KSM	116
Tabel 4-50 Chi Square Lama tinggal - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P.	116
Tabel 4-51 Chi Square Tingkat pendidikan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	117
Tabel 4-52 Chi Square Tingkat pendidikan - Forum konsultasi tingkat Kota	117
Tabel 4-53 Chi Square Tingkat pendidikan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	118
Tabel 4-54 Chi Square Tingkat pendidikan - Penguatan kapasitas KSM.....	118
Tabel 4-55 Chi Square Tingkat pendidikan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	119
Tabel 4-56 Chi Square Pekerjaan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	119
Tabel 4-57 Chi Square Pekerjaan - Forum konsultasi tingkat Kota.....	120
Tabel 4-58 Chi Square Pekerjaan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	120
Tabel 4-59 Chi Square Pekerjaan - Penguatan kapasitas KSM	121
Tabel 4-60 Chi Square Pekerjaan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P.....	121
Tabel 4-61 Chi Square Tingkat pendapatan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	122
Tabel 4-62 Chi Square Tingkat pendapatan - Forum konsultasi tingkat Kota....	122
Tabel 4-63 Chi Square Tingkat pendapatan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	123
Tabel 4-64 Chi Square Tingkat pendapatan - Penguatan kapasitas KSM	123

Tabel 4-65 Chi Square Tingkat pendapatan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	124
Tabel 4-66 Chi Square Tingkat pengeluaran - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana.....	124
Tabel 4-67 Chi Square Tingkat pengeluaran - Forum konsultasi tingkat Kota...	125
Tabel 4-68 Chi Square Tingkat pengeluaran - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan.....	125
Tabel 4-69 Chi Square Tingkat pengeluaran - Penguatan kapasitas KSM.....	126
Tabel 4-70 Chi Square Tingkat pengeluaran - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	126
Tabel 4-71 Chi Square Pengalaman berkelompok - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana.....	127
Tabel 4-72 Chi Square Pengalaman berkelompok - Forum konsultasi tingkat Kota	127
Tabel 4-73 Chi Square Pengalaman berkelompok - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan.....	128
Tabel 4-74 Chi Square Pengalaman berkelompok - Penguatan kapasitas KSM.	128
Tabel 4-75 Chi Square Pengalaman berkelompok - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P.....	129
Tabel 4-76 Rekap Nilai Kekuatan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan	129
Tabel 4-77 Penyesuaian Range Kekuatan Karakteristik	130
Tabel 4-78 Penyesuaian Nilai Kekuatan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan	131
Tabel 4-79 Rekap Nilai Kekuatan Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor Penentu Keberhasilan.....	131
Tabel 4-80 Nilai Kekuatan Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor Penentu Keberhasilan	132
Tabel 4-81 Nilai Perhitungan Model Untuk Penyusunan Strategi	133
Tabel 4-82 Nilai Perhitungan Model Untuk Penyusunan Strategi	134
Tabel 4-83 Pengujian Model Untuk Penyusunan Strategi.....	135

Tabel 4-84 Simulasi Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Berdasarkan Karakteristik Masyarakat di Wilayah Lain	143
Tabel 4-85 Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat di Kota Malang	148

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam rangka pengentasan permukiman kumuh, infrastruktur dasar permukiman sesuai dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 02 Tahun 2016 tentang Peningkatan Kualitas Perumahan dan Permukiman Kumuh dibagi menjadi 7 indikator, yaitu bangunan gedung, jalan lingkungan, penyediaan air minum, drainase lingkungan, pengelolaan air limbah, pengelolaan persampahan dan proteksi kebakaran. Luasan kawasan permukiman kumuh didasarkan pada Surat Keputusan (SK) Bupati/Walikota, dan dilakukan verifikasi oleh Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pembangunan infrastruktur pada permukiman kumuh perkotaan dapat dibangun melalui kegiatan kontraktual dan berbasis masyarakat. Kegiatan kontraktual merupakan kegiatan pembangunan yang dilakukan dengan menunjuk kontraktor sebagai penyedia jasa dalam membangun infrastruktur dasar permukiman, lalu diserahkan kepada pemerintah sebagai pemilik pekerjaan untuk dikelola. Sementara itu, infrastruktur dasar berbasis masyarakat merupakan kegiatan pembangunan yang dilakukan dengan melibatkan masyarakat dalam seluruh tahapan pembangunan, mulai dari perencanaan hingga pemeliharaan.

Menurut Organisation for Economic Cooperation and Development (dalam Muhammad Ayat 2017), prasarana yang dikelola oleh masyarakat adalah prasarana yang dimanfaatkan oleh masyarakat secara bersama, bukan individu dan pengoperasian serta pemeliharaannya, sesuai kemampuan masyarakat pengguna itu sendiri. Dalam hal ini, prasarana tersebut antara lain:

1. Prasarana jalan yaitu Jalan Lokal Sekunder I dan II karena masyarakat memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan tingkat layanan tersebut sesuai dengan kebutuhan serta kemampuan masyarakat sendiri;
2. Prasarana drainase yaitu saluran yang berada di kiri kanan jalan karena berhubungan langsung dengan kegiatan sehari-hari dan masyarakat memiliki kemampuan untuk mengelolanya. Kurang baiknya kinerja

saluran akan menyebabkan genangan yang berpengaruh pada aktifitas masyarakat dan kondisi lingkungan.

Jenis prasarana yang dimanfaatkan bersama-sama oleh masyarakat akan sulit menarik retribusi dalam pembiayaan pemanfaatan dan pemeliharannya, dibandingkan yang dimanfaatkan kelompok atau perseorangan. Pengelolaan jalan lokal sekunder tipe I dan II atau jalan lingkungan, akan lebih sulit dalam mengumpulkan dana retribusi untuk pemanfaatan dan pemeliharaan, karena kesadaran masyarakat masih rendah, serta asumsi bahwa jalan itu dapat digunakan oleh siapapun tanpa terkecuali, dan untuk pemeliharaan dan perbaikannya menjadi tanggung jawab pemerintah, sehingga keterlibatan masyarakat masih kurang.

Pembangunan jalan lingkungan berbasis masyarakat bertujuan untuk meningkatkan akses masyarakat menuju permukiman layak huni dan berkelanjutan. Selain itu juga, rasa kepemilikan dari infrastruktur yang telah terbangun menjadi tinggi. Dalam proses pengelolaan, mulai dari tahap perencanaan hingga tahap pemeliharaan, tingkat partisipasi, keahlian dan keterampilan masyarakat masih sangat terbatas, sehingga hal ini mempengaruhi hasil dari infrastruktur yang kurang berkelanjutan dengan baik, dan perlu manajemen yang baik dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat. Infrastruktur yang kurang berkualitas dan tidak berfungsi akan memberikan dampak yang besar bagi masyarakat penerima manfaat (Kodoatie, 2003). Dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, ditunjuk kelompok masyarakat untuk terlibat mulai dari tahap perencanaan, pembangunan, pemanfaatan hingga pemeliharaan, untuk memastikan jalan dapat berkelanjutan dengan baik secara fungsi dan manfaat.

Sesuai dengan Kebijakan Program Infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang diarahkan untuk mendukung pengentasan kemiskinan dan arah pembangunan Direktorat Jenderal Cipta Karya, salah satunya adalah meningkatkan akses terhadap infrastruktur permukiman yang dapat menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat dan pemerataan hasil pembangunan sebagai upaya mengurangi kesenjangan antar wilayah, maka dilakukan upaya pemenuhan infrastruktur dasar melalui program-program Infrastruktur Berbasis Masyarakat (IBM) baik di wilayah perkotaan dan perdesaan.

Dalam upaya mewujudkan arah pembangunan untuk pengentasan kemiskinan dan menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat maka dibentuk program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU), yang berkontribusi untuk penanganan kawasan permukiman kumuh hingga 0% di wilayah perkotaan. KOTAKU menggunakan pendekatan pemberdayaan masyarakat untuk pengelolaan secara partisipatif mulai dari tahap perencanaan hingga pemeliharaan dan perbaikan.

KOTAKU dalam penanganan kawasan permukiman kumuh berkontribusi pada 23.656 hektar yang tersebar di 11.067 Kelurahan, di 271 Kota/Kabupaten di 34 Provinsi melalui sumber pendanaan pinjaman luar negeri *Islamic Development Bank (IDB)*, *World Bank (WB)*, *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* dan *Asian Development Bank (ADB)*. Salah satu kegiatan KOTAKU adalah penataan lingkungan permukiman tingkat Kelurahan/Desa yang dilakukan sepenuhnya oleh masyarakat dengan pendampingan dari fasilitator.

Tujuan dari KOTAKU yang berhubungan dengan penyediaan infrastruktur skala lingkungan yaitu Kelurahan telah menyelesaikan 90% pekerjaan infrastruktur tersier dan implementasi pelayanan di kawasan kumuh, serta infrastruktur dan pelayanan berkualitas baik serta bermanfaat. Sehingga dalam membangun jalan lingkungan yang berbasis masyarakat harus dapat berkontribusi dalam pengurangan luasan kawasan kumuh, dan berkelanjutan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02 Tahun 2016 tentang Perumahan Kumuh dan Kawasan Permukiman Kumuh, infrastruktur dasar permukiman meliputi 7 indikator dimana aset yang sudah terbangun melalui KOTAKU tahun 2015 – 2018 seperti pada Tabel 1-1, antara lain:

Tabel 1-1 Tabel Investasi KOTAKU Tahun 2015 - 2018

No	Jenis Infrastruktur	Jumlah	Satuan
1	Bangunan Rumah	451	Unit
2	Jalan Lingkungan	1.669.727	Meter
3	Drainase Lingkungan	2.096.921	Meter
4	Persampahan	14.682	Unit
5	Limbah Rumah Tangga	8.585	Unit
6	Air Minum	3.543	Unit
7	Sarana Proteksi Kebakaran	761	Unit

Sumber Data Sistem Informasi Manajemen KOTAKU Juni 2019

Kota Malang merupakan Kota di Provinsi Jawa Timur yang mendapatkan dana bantuan dari Program KOTAKU sejak tahun 2015 hingga 2018. Menurut dokumen Rencana Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Permukiman Kumuh Perkotaan (RP2KPKP) Kota Malang, tujuan pembangunan permukiman dan infrastruktur permukiman perkotaan Kota Malang adalah tersedianya kawasan permukiman yang aman, nyaman, teratur dan layak untuk mendorong pertumbuhan Kota Malang sebagai kota pendidikan, pariwisata dan industri.

Deliniasi kawasan kumuh Kota Malang berdasarkan SK Walikota Malang nomor 86 Tahun 2015 tentang Penetapan Lingkungan Perumahan dan Permukiman Kumuh di Kota Malang dan hasil verifikasi melalui KOTAKU, memiliki luasan kumuh sebesar 599,8 hektar. Program KOTAKU melalui penyusunan data baseline bersama Badan Keswadayaan Masyarakat, melakukan verifikasi terhadap luasan kumuh yang telah ditetapkan oleh Walikota Malang dengan berdasar pada 7 indikator permukiman kumuh.

Berdasarkan dokumen RP2KPKP, permasalahan kawasan kumuh Kota Malang meliputi:

1. Sarana dan prasarana kurang lengkap/tidak memadai;
2. Kondisi bangunan yang kurang memadai;
3. Kesehatan lingkungan dan sanitasi yang rendah;
4. Permukiman miskin;
5. Permukiman kumuh ada di pusat kota;
6. Tingkat kepadatan penduduk tinggi;
7. Tingkat pendidikan rata-rata rendah;
8. Tingkat pendapatan sebagian besar rendah;
9. Tingkat pengangguran tinggi dan tingkat kerawanan sosial tinggi;
10. Berada di kawasan sempadan sungai dan jalur kereta api.

Kondisi jalan lingkungan di kawasan permukiman kumuh Kota Malang belum cukup baik dan tidak tertata, masih adanya jalan lingkungan yang rusak parah ataupun berlubang. Selain itu sebaran lokasi jalan lingkungan di permukiman kumuh tidak merata. Kondisi jalan lingkungan dinilai dari cakupan pelayanan jalan lingkungan dan kualitas jalan lingkungan.

Menurut Permendagri nomor 17 tahun 2007, siklus pengelolaan aset mulai dari Perencanaan, Pengadaan, Penyimpanan dan Penyaluran, Pemeliharaan, Penatausahaan, Penggunaan, Pemanfaatan, Pengamanan, Penilaian, Penghapusan, Pemindahtanganan, Pembinaan, Pembiayaan dan Tuntutan Ganti Rugi. Siklus hidup fasilitas pelengkap infrastruktur antara lain perencanaan dan penetapan fasilitas, pengadaan dan pemasangan fasilitas, sertifikasi atau uji-coba dan inventarisasi, pengoperasian dan pemeliharaan, pengembangan atau penambahan atau pengurangan serta penghapusan (Soemitro dan Suprayitno, 2018). Maka dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat akan dilihat mulai dari tahap perencanaan, pembangunan, pemanfaatan dan pemeliharaan.

Menurut Nurul dan Dwi (2013) partisipasi masyarakat rendah karena kurangnya keterlibatan masyarakat dalam memberikan masukan, ide dan kritik dalam pengambilan keputusan, serta rendahnya kesadaran dari masyarakat. Pengelolaan aset jalan lingkungan langsung oleh kelompok masyarakat yang baik, belum merata di seluruh lokasi. Masih banyak aset infrastruktur yang terbangun di tingkat masyarakat, setelah dibangun lalu rusak sebelum waktunya, karena kualitas yang kurang baik dan tidak dilakukan pemeliharaan. Berkaca dari hasil pembangunan jalan lingkungan berbasis masyarakat sebelumnya, dalam membangun jalan lingkungan baru, dibutuhkan upaya peningkatan dalam pengelolaan jalan lingkungan mulai dari tahap perencanaan, pembangunan, pemanfaatan hingga pemeliharaan, agar jalan lingkungan dapat dibangun dengan berkelanjutan serta dapat dimanfaatkan oleh masyarakat.

Oleh karena itu, berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas, maka penelitian “Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Melalui Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) Oleh Kelompok Masyarakat” penting untuk dilakukan dalam upaya peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, agar dalam membangun jalan lingkungan berbasis masyarakat baru dapat berkelanjutan sesuai umur rencana.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dalam penelitian ini, rumusan masalah yang muncul adalah “Bagaimana strategi yang perlu dilakukan dalam peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat agar aset infrastruktur dapat berkelanjutan baik?”, yang dapat dirumuskan melalui pertanyaan turunan sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi jalan lingkungan eksisting di 10 Kelurahan lokasi penelitian?
2. Bagaimana hubungan faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dengan kondisi jalan lingkungan eksisting?
3. Bagaimana hubungan karakteristik masyarakat di wilayah pembangunan jalan lingkungan dengan faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat?
4. Bagaimana bentuk model penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan karakteristik masyarakat di suatu wilayah?
5. Bagaimana penyusunan strategi dalam mengelola jalan lingkungan agar berkelanjutan baik di Kota Malang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah “Merumuskan strategi yang perlu dilakukan agar dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dapat menghasilkan aset yang berkelanjutan baik.”, yang dapat diuraikan melalui tujuan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kondisi jalan lingkungan eksisting di 10 Kelurahan lokasi penelitian;
2. Mengidentifikasi hubungan faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dengan kondisi jalan lingkungan eksisting;
3. Menganalisis hubungan antara karakteristik masyarakat dengan faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat;

4. Merumuskan model penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan karakteristik masyarakat pada suatu wilayah;
5. Menyusun strategi dalam peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, sehingga jalan lingkungan yang dibangun dapat berkelanjutan baik di Kota Malang.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini, diharapkan dapat memperoleh manfaat penelitian sebagai berikut:

1. Secara teoritis sebagai bahan masukan terhadap pengembangan ilmu pengelolaan dalam bidang manajemen aset infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur dasar permukiman berbasis masyarakat yang berkelanjutan;
2. Secara praktis masukan terhadap pemerintah dalam rangka pembangunan jalan lingkungan berbasis masyarakat agar dapat berkelanjutan, dan dapat dimanfaatkan oleh masyarakat.

1.5 Batasan Masalah dan Ruang Lingkup Penelitian

Batasan dan ruang lingkup yang dilakukan dalam penelitian ini mencakup:

1. Program berbasis masyarakat dalam penelitian ini adalah Program KOTAKU;
2. Pada penelitian ini yang akan diteliti adalah jalan lingkungan terbangun pada tahun 2017 melalui Bantuan Dana Investasi (BDI) KOTAKU;
3. Lokasi penelitian merupakan 10 Kelurahan lokasi Program KOTAKU tahun 2017 di Kota Malang;
4. Obyek penelitian yang dimaksud Kelompok Masyarakat dalam penelitian dalam penelitian ini adalah Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM), Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM) dan Kelompok Pemanfaat dan Pemeliharaan (KPP), selaku pengelola Infrastruktur Berbasis Masyarakat;
5. Faktor-faktor yang diteliti adalah faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat;
6. Karakteristik masyarakat yang diteliti mencakup aspek sosial dan ekonomi masyarakat.

1.6 Acuan Peraturan Pemerintah

Peraturan pemerintah yang dijadikan acuan dalam penelitian ini antara lain:

- Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan
- Undang-Undang nomor 01 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman;
 - Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan
 - Peraturan Pemerintah nomor 14 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Perumahan dan Kawasan Permukiman
 - Peraturan Presiden nomor 02 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 – 2019;
 - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 14 Tahun 2018 tentang Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Terhadap Perumahan Kumuh dan Permukiman Kumuh;
 - Surat Edaran Direktur Jenderal Cipta Karya nomor 08 Tahun 2018 tentang Perubahan Surat Edaran Direktur Jenderal Cipta Karya nomor 88 Tahun 2016 tentang Petunjuk Teknis Penyaluran Bantuan Pemerintah di Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman;
 - Surat Edaran Direktur Jenderal Cipta Karya nomor 40 Tahun 2016 tentang Pedoman Umum Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU);
 - ✓ Petunjuk Operasional Standar (POS) Operasional dan Pemeliharaan Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU);
 - ✓ Petunjuk Operasional Standar (POS) Penyelenggaraan Infrastruktur Skala Lingkungan Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU).

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA DAN DASAR TEORI

2.1 Karakteristik Permukiman Kumuh

Sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, permukiman adalah bagian dari lingkungan hunian yang terdiri dari satu satuan perumahan yang mempunyai prasarana, sarana, utilitas umum, serta mempunyai penunjang kegiatan fungsi lain di kawasan perkotaan dan perdesaan. Sementara itu permukiman kumuh merupakan permukiman yang tidak layak huni dilihat dari tingkat keteraturan bangunan, kepadatan bangunan, kualitas bangunan serta sarana dan prasarana yang memenuhi syarat. Kondisi sarana dan prasarana yang memenuhi syarat menjadi salah satu faktor penentu dalam permukiman kumuh, dalam hal ini termasuk kondisi jalan lingkungan.

Menurut Raisya dan Bitta (2015), karakteristik permukiman kumuh dapat dilakukan dengan melihat karakteristik penghuni, karakteristik hunian, karakteristik sarana dan prasarana, serta karakteristik lingkungan. Berdasarkan peraturan dan pendapat di atas, karakteristik permukiman kumuh dapat digolongkan berdasarkan:

1. Tingkat ketidakteraturan bangunan;
2. Tingkat kepadatan bangunan;
3. Kualitas bangunan;
4. Kualitas sarana dan prasarana;
5. Karakteristik penghuni; dan
6. Karakteristik lingkungan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 14 Tahun 2018 pasal 21 ayat 1, kriteria kekumuhan ditinjau dari jalan lingkungan mencakup:

1. Jaringan jalan lingkungan tidak melayani seluruh lingkungan Perumahan dan Permukiman; dan
2. Kualitas permukaan jalan lingkungan buruk.

Dalam hal ini jalan lingkungan pada permukiman kumuh dinilai dari keterhubungan jalan antar lingkungan dalam suatu permukiman dan kerusakan permukaan jalan seperti retak dan perubahan bentuk.

2.2 Karakteristik Masyarakat Berdasarkan Aspek Sosial dan Ekonomi

Menurut Robbins (2006) karakter individu dapat meliputi usia, jenis kelamin, jumlah tanggungan, dan masa kerja. Berdasarkan definisi tersebut, maka karakteristik masyarakat dilihat dari aspek sosial dan ekonomi, meliputi:

- Tempat Asal

Tempat asal merupakan tempat tinggal masyarakat sebelum menempati kawasan permukiman suatu wilayah, dilihat dari masyarakat tersebut lahir dan tinggal di wilayah tersebut atau hanya bermukim sementara

- Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan dilihat dari pendidikan terakhir dari masyarakat yang tinggal di wilayah tersebut, apakah tidak lulus SD, SD, SMP, SMA, Diploma (D1 – D3) dan Sarjana (S1 – S3)

- Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan merupakan kegiatan utama masyarakat yang dilakukan oleh masyarakat pada wilayah tersebut untuk memenuhi kebutuhan mereka.

- Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan dilihat dari banyaknya uang yang diperoleh suatu keluarga dalam satu bulan.

- Tingkat Pengeluaran

Tingkat pengeluaran dilihat dari kumpulan berbagai kebutuhan yang dikeluarkan seseorang yang diukur dalam satu bulan dalam satu keluarga.

2.3 Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

2.3.1 Karakteristik Jalan Lingkungan

Berdasarkan UU nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Jalan lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melayani skala lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sedangkan jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Dalam hal ini jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Sesuai dengan PP nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, karakteristik jalan lingkungan dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

- Jalan lingkungan primer, menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan, dengan ketentuan:
 - a. Kecepatan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter;
 - b. Diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih;
 - c. Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih, harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter;
 - d. Lebar ruang pengawasan jalan paling sedikit 5 (lima) meter.
- Jalan lingkungan sekunder, menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan, dengan ketentuan:
 - a. Kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter;
 - b. Diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih;
 - c. Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih, harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter;
 - d. Lebar ruang pengawasan jalan paling sedikit 2 (dua) meter.

Berdasarkan SNI 03-1733-2004 Tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan, jalan lingkungan didefinisikan menjadi:

1. Jalan lingkungan, dimana jalur selebar \pm 4 meter yang ada dalam satuan permukiman atau lingkungan perumahan;
2. Jalan lingkungan I, dimana jalur selebar \pm 1,5 meter – 2,0 meter penghubung pusat permukiman dengan pusat lingkungan I atau pusat lingkungan I yang lainnya, atau menuju lokal sekunder III;

3. Jalan lingkungan II, dimana jalur selebar $\pm 1,2$ meter penghubung pusat permukiman dengan pusat lingkungan I ke II menuju pusat lingkungan II yang lain dan akses yang lebih tinggi hirarkinya.

Tabel 2-1 Klasifikasi Jalan di Lingkungan Perumahan

Hirarki Jalan Perumahan	Dimensi dari Elemen-elemen Jalan				Dimensi Pada Daerah Jalan			GSB Min. (m)	Ket.
	Perkerasan (m)	Bahu Jalan (m)	Pedestrian (m)	Trotoar (m)	Damaja (m)	Damija (m)	Dawasja Min. (m)		
Lokal Sekunder I	3.0 – 7.0 (mobil-motor)	1.5 – 2.0 (darurat parkir)	1.5 (pejalan kaki, vegetasi, penyangang cacat roda)	0,5	10.0 – 12.0	13.0	4.0	10.5	-
Lokal Sekunder II	3.0 – 6.0 (mobil-motor)	1.0 – 1.5 (darurat parkir)	1.5 (pejalan kaki, vegetasi, penyangang cacat roda)	0,5	10.0 – 12.0	12.0	4.0	10.5	
Lokal Sekunder III	3.0 (mobil-motor)	0.5 (darurat parkir)	1.2 (pejalan kaki, vegetasi, penyangang cacat roda)	0,5	8.0	8.0	3.0	7.0	Khusus pejalan kaki
Lingkungan I	1.5 – 2.0 (pejalan kaki, penjual dorong)	0.5	-	0,5	3.5 – 4.0	4.0	2.0	4.0	Khusus pejalan kaki
Lingkungan II	1.2 (pejalan kaki, penjual dorong)	0.5	-	0,5	3.2	4.0	2.0	4.0	Khusus pejalan kaki

Sumber: SNI 03-1733-2004 Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan

2.3.2 Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

Berdasarkan Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat Nomor 34 Tahun 2006 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Keterpaduan Prasarana, Sarana dan Utilitas Kawasan Perumahan, lingkup pengelolaan terdiri dari operasi dan pemeliharaan. Operasi merupakan pemanfaatan dari prasarana, dan sarana yang telah selesai dibangun untuk memberikan pelayanan dalam bentuk jasa atau barang. Sedangkan pemeliharaan merupakan upaya dalam mempertahankan nilai atau

fungsi dari prasarana dan sarana yang dibangun agar tetap berfungsi sesuai tujuan dari rencana dibangunnya prasarana dan sarana tersebut.

Berdasarkan UU nomor 38 tahun 2004 tentang jalan, pengelolaan jalan meliputi perencanaan teknis, pemrograman, dan penganggaran, pengadaan lahan, serta pelaksanaan konstruksi jalan, pengoperasian dan pemeliharaan jalan, dan pengembangan dan pengelolaan manajemen pemeliharaan jalan.

Sesuai dengan Petunjuk Pelaksanaan KOTAKU Tingkat Kelurahan, tahapan pelaksanaan di tingkat Kelurahan/Desa meliputi tahap persiapan, perencanaan, pelaksanaan, dan keberlanjutan. Maka dari itu dalam penelitian ini untuk menyusun sebuah strategi, perlu melihat tahapan mulai dari perencanaan, pembangunan konstruksi, pemanfaatan dan pemeliharaan jalan lingkungan.

2.3.2.1 Tahap Perencanaan

Dalam tahap perencanaan melihat perencanaan jalan lingkungan dalam dokumen perencanaan tingkat Kelurahan sesuai dengan persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan jalan agar mewujudkan keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan dan ramah lingkungan.

2.3.2.2 Tahap Pembangunan

Tahap pembangunan merupakan salah satu tahapan yang penting dalam pengelolaan infrastruktur. Dalam pembangunan melihat kesesuaian dengan dokumen perencanaan yang disusun dan dilakukan secara transparan dan akuntabel, sehingga menghasilkan jalan lingkungan berkualitas baik.

2.3.2.3 Tahap Pemanfaatan

Tahap operasi melihat kesesuaian jalan lingkungan dalam menjalankan fungsinya agar dapat sesuai dengan umur rencana. Dalam pemanfaatan dilihat pemahaman dari pengguna dan juga beban yang menggunakan infrastruktur tersebut.

2.3.2.4 Tahap Pemeliharaan

Tahap pemeliharaan merupakan salah satu aspek yang menentukan jalan lingkungan berbasis masyarakat memiliki fungsi sesuai umur rencana. Jika dilakukan pemeliharaan yang baik, maka umur infrastruktur akan lebih panjang.

Dalam pemeliharaan dilihat terkait sumber daya finansial dan sumber daya manusia yang dibutuhkan dalam pengelolaan jalan.

2.3.3 Jenis Kerusakan Jalan Lingkungan

Berdasarkan Prosedur Operasional Standar Operasional dan Pemeliharaan Program KOTAKU, tanda kerusakan jalan termasuk pencegahan dan perawatannya dikelompokkan sebagai berikut:

Tabel 2-2 Tabel Tanda-Tanda Kerusakan Konstruksi Infrastruktur Jalan

No	Jenis Konstruksi	Indikasi Kerusakan	Kerusakan	Penyebab Utama Kerusakan	Pencegahan Kerusakan dan Perawatan
1	Aspal	Retak garis di permukaan	Stabilitas lapisan permukaan mulai melemah	<input type="checkbox"/> Umur <input type="checkbox"/> <i>Traffic (over load)</i>	<input type="checkbox"/> <i>Traffic management (load)</i> <input type="checkbox"/> Drainase samping <input type="checkbox"/> Berm/bahu jalan
		Terkelupas	Stabilitas lapisan permukaan mulai melemah	<input type="checkbox"/> Umur <input type="checkbox"/> <i>Traffic (over load)</i>	
		Retak sarang laba-laba	Stabilitas lapisan permukaan dan basecourse melemah	<input type="checkbox"/> Umur <input type="checkbox"/> <i>Traffic (over load)</i> <input type="checkbox"/> Sistem drainase tidak baik	
2	Beton	Terbongkar	Stabilitas lapisan permukaan dan basecourse melemah		
		Melendut (banyak)	Stabilitas tanah dasar (sub grade melemah)		
		Permukaan Berlumut	Peturasan tidak baik		
3	Paving Blok	Terbongkar	Stabilitas lapisan permukaan dan basecourse melemah		<input type="checkbox"/> <i>Traffic management (load)</i> <input type="checkbox"/> Drainase samping <input type="checkbox"/> Batu pengunci/batu
		Melendut (banyak)	Stabilitas lapisan		

No	Jenis Konstruksi	Indikasi Kerusakan	Kerusakan	Penyebab Utama Kerusakan	Pencegahan Kerusakan dan Perawatan
			permukaan dan subgrade melemah		kancing (kanstin) <input type="checkbox"/> Berm/bahu jalan
		Pecah	Lapisan permukaan	<input type="checkbox"/> Umur <input type="checkbox"/> <i>Traffic (over load)</i>	
		• Berlumut • Tumbuh rumput	• Peturasan tidak baik • Filler	Sistem drainase tidak baik	

Sumber: Prosedur Operasional Standar Operasional dan Pemeliharaan Program KOTAKU

2.4 Manajemen Aset Infrastruktur

Menurut Gima Sugiana (2013), manajemen aset adalah ilmu yang menunjukkan pengelolaan kekayaan yang meliputi proses perencanaan aset, menghasilkan aset, inventarisasi, penilaian secara hukum, mengoperasikan, memelihara, mengembangkan atau menghapus aset tersebut, serta mengalihkan aset secara optimal.

Tujuan manajemen aset adalah untuk membantu organisasi dalam mengambil keputusan yang tepat sehingga aset dapat dikelola secara efektif dan efisien. Dalam penelitian ini, manajemen aset digunakan untuk memastikan aset mencapai penggunaan dan pemanfaatan aset secara optimal.

Suatu infrastruktur selalu dikelola oleh sebuah organisasi pengelola infrastruktur, dimana berkaitan dengan hal tersebut, maka terdapat pengetahuan terkait organisasi pengelolaan atau manajemen aset infrastruktur (Suprayitno, dan Soemitro, 2018).

Manajemen Aset Infrastruktur adalah suatu program atau pengetahuan untuk mengelola suatu infrastruktur agar tetap bisa menjalankan fungsinya dengan baik secara terus menerus sepanjang masih dibutuhkan secara ekonomis, efisien dan efektif dan memenuhi prinsip green atau sustainability (Soemitro dan Suprayitno, 2018).

Menurut SE DJCK nomor 08 tahun 2018 tentang perubahan SE DJCK 88 Tahun 2016 tentang Petunjuk Teknis Penyaluran Bantuan Pemerintah di Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, jalan lingkungan berbasis masyarakat termasuk jenis anggaran belanja barang untuk diserahkan kepada masyarakat atau pihak ketiga. Kelompok masyarakat dalam melakukan pembangunan, menyampaikan laporan pertanggung jawaban dan serah terima barang kepada pemberi bantuan, yang selanjutnya akan diserahkan kepada kelompok masyarakat untuk dikelola. Dalam hal ini partisipasi masyarakat menjadi hal penting.

2.5 Partisipasi Masyarakat

Menurut Ife (2008) partisipasi adalah prinsip dasar dalam pengembangan masyarakat yang konsepnya secara terarah karena terkait dengan hak asasi manusia. Partisipasi merupakan keterlibatan masyarakat secara aktif dalam melakukan usaha bersama untuk mencapai tujuan bersama, dalam perencanaan dan pelaksanaan yang dilakukan tanpa ada paksaan.

Menurut Mardikanto (dalam Manggala, 2013), partisipasi dapat dikelompokkan menjadi partisipasi secara pasif, informatif, konsultatif, insentif, fungsional, interaktif dan self mobilization.

Menurut Soetomo (2008), partisipasi masyarakat dalam pembangunan merupakan partisipasi dalam keseluruhan proses pembangunan mulai dari pengambilan keputusan dalam identifikasi masalah dan kebutuhan, perencanaan program, pelaksanaan program, serta dalam evaluasi dan menikmati hasil. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur merupakan alternatif pendekatan pembangunan yang bersifat bottom-up, dimana masyarakat terlibat berpartisipasi dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur pada tingkat lingkungan. Dalam pendekatan pembangunan ini, masyarakat dilibatkan mulai dari tahap perencanaan, pembangunan hingga pemeliharaan infrastruktur yang telah terbangun.

2.6 Kelompok Masyarakat

Menurut Sri (2016) kelompok adalah sekumpulan individu yang berhubungan satu sama lain dan memiliki tujuan yang disusun bersama yang ingin

dicapai oleh bersama. Maka dapat disimpulkan bahwa kelompok merupakan sekumpulan individu yang memiliki tujuan bersama.

Kelompok masyarakat dalam penelitian ini dapat didefinisikan sebagai sekumpulan individu, yang tergabung dalam satu kelompok, yang bertujuan untuk merencanakan, membangun, memelihara dan memanfaatkan infrastruktur yang sudah dibangun melalui Program KOTAKU, dalam hal ini yaitu Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM) sebagai kelompok masyarakat yang merencanakan, Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM) sebagai kelompok masyarakat yang melakukan pembangunan, dan Kelompok Pemanfaat dan Pemelihara (KPP) sebagai kelompok masyarakat yang melakukan pemanfaatan dan pemeliharaan.

2.6.1 Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)

Menurut Petunjuk Pelaksanaan KOTAKU Tingkat Kelurahan (2019), peran BKM dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, antara lain:

1. Bertindak sebagai motor penggerak untuk senantiasa menggali dan melembagakan nilai-nilai luhur kemanusiaan yang bersifat universal, prinsip-prinsip universal kemasyarakatan, serta prinsip Tridaya termasuk motor penggerak berfungsinya forum kolaborasi penanganan permukiman
2. Menumbuhkan solidaritas serta kesatuan sosial untuk menggalang kepedulian dan kebersamaan gerakan masyarakat warga dalam menanggulangi masalah kemiskinan dan persoalan permukiman (termasuk penanganan kumuh) secara mandiri dan berkelanjutan;
3. Bertindak sebagai forum pengambilan keputusan dan kebijakan untuk hal-hal yang menyangkut pelaksanaan program termasuk penanggulangan kemiskinan dan permukiman;
4. Menyusun rencana kerja BKM/LKM dalam pelaksanaan kegiatan KOTAKU;
5. Bersama-sama dengan lurah/kepala desa memfasilitasi seluruh tahapan kegiatan KOTAKU di tingkat kelurahan/desa;
6. Menetapkan kebijakan serta mengawasi pemanfaatan dana bantuan KOTAKU dan dana-dana sumber lainnya bersamasama pemerintahan kelurahan/desa, yang sehari-hari dikelola unit-unit pelaksana yang dibentuk BKM/LKM sesuai kebutuhan;

7. Melaksanakan penyaluran dana Bantuan Dana Investasi (BDI) kepada KSM;
8. Membuat Surat Perjanjian Pemanfaatan Dana Lingkungan/Sosial/Ekonomi (SPPD-L/S/E) dengan KSM selaku pelaksana kegiatan;
9. Memonitor pengelolaan dampak sosial dan lingkungan bersama lurah/kades difasilitasi oleh fasilitator serta mengarsipkan dokumen terkait;
10. Berkoordinasi dengan Tim Fasilitator, relawan masyarakat dan lurah/kepala desa, memfasilitasi penyelesaian persoalan dan konflik serta penanganan pengaduan yang muncul dalam pelaksanaan program.
11. Bersama dengan lurah/kepala desa melakukan pemasaran sosial kepada berbagai pihak untuk kerjasama pelaksanaan kegiatan penataan Permukiman yang ada dalam RPLP;
12. Memfasilitasi penyelesaian permasalahan yang mungkin muncul di tingkat kelurahan/desa, termasuk memberikan sanksi/peringatan kepada KSM atas pelanggaran pemanfaatan dana dan atau pelanggaran atas ketentuan-ketentuan dalam SPPD-L/S/E;
13. Bersama lurah/kades, memastikan seluruh rencana dalam RPLP/RTPLP dan AB dapat terlaksana sesuai rencana; dan
14. Bersama lurah/kades, melaksanakan program menerus untuk penataan Permukiman (peningkatan kapasitas, monev, OP serta Pengembangan dan inovasi).

2.6.2 Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)

Menurut Petunjuk Pelaksanaan KOTAKU Tingkat Kelurahan (2019), peran KSM dalam pembangunan jalan lingkungan berbasis masyarakat, antara lain:

1. Membangun dinamika kelompok dari mulai tunas, tumbuh sampai kembang;
2. Melakukan kegiatan KSM sesuai dengan rencana kerja KSM;
3. Menyusun proposal kegiatan infrastruktur/Sosial/Ekonomi yang sudah disepakati bersama jenis kegiatan dan lokasinya;
4. Mengelola dan melaksanakan kegiatan KOTAKU secara transparan dan dapat dipertanggung jawabkan, serta memastikan prasarana dan sarana yang dibangun tidak boleh menimbulkan dampak lingkungan dan sosial;
5. Menyampaikan Jadwal Kerja, Rencana Pengadaan Bahan/Alat, Rencana Pemeliharaan, Rencana Tenaga Kerja, Tim Pelaksana Kegiatan yang lebih rinci

kepada UPL sebelum dilaksanakan Musyawarah Pra Pelaksanaan Kegiatan (MP2K);

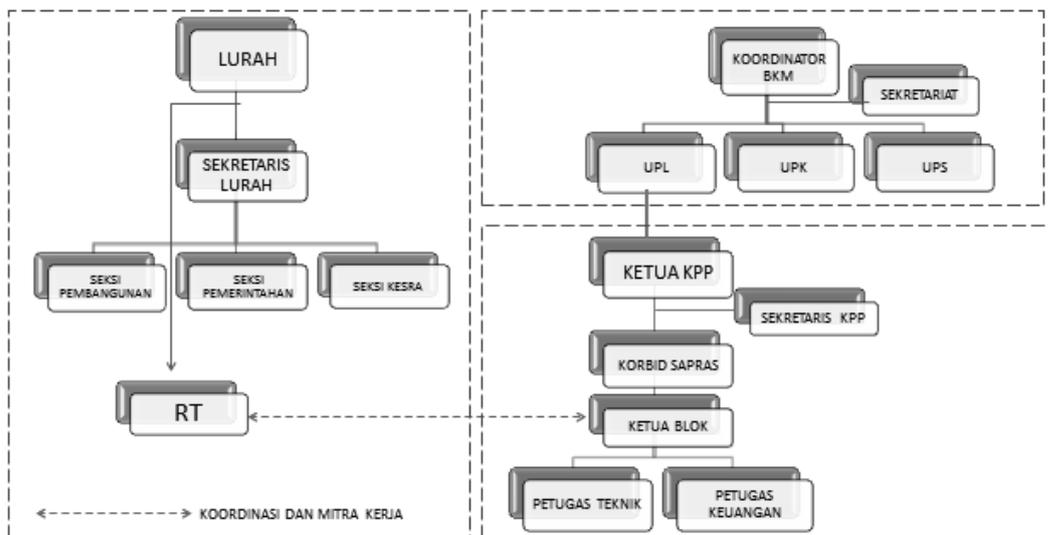
6. Melakukan Musyawarah terkait pengadaan bahan dan alat, pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan dan memastikan Tim O&P untuk terlibat dalam MP2K;
7. Membangun prasarana dengan kualitas baik, bermanfaat sesuai kebutuhan masyarakat dan persyaratan teknis konstruksi;
8. Membuat Papan Nama/Informasi Proyek sehingga dapat diketahui oleh masyarakat umum;
9. Membuat laporan pertanggungjawaban (LPJ) kegiatan untuk diserahkan kepada BKM/LKM, dan mengarsipkannya;
10. Melakukan penggantian atau perbaikan prasarana yang diperintahkan oleh konsultan/UPL selama proses konstruksi berlangsung;
11. Mendorong pelibatan masyarakat sebanyak-banyaknya dalam pelaksanaan kegiatan;
12. Aktif melakukan penyelesaian permasalahan yang mungkin.

2.6.3 Kelompok Pemanfaat dan Pemelihara (KPP)

Menurut Petunjuk Pelaksanaan KOTAKU Tingkat Kelurahan (2019), peran KPP dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, antara lain:

1. Menjalankan rencana kegiatan Operasional dan Pemeliharaan (O&P) yang terdiri atas mekanisme pelaksanaan O&P serta pendanaan;
2. Menggalang dan mengelola dana untuk O&P yang diperoleh dari iuran warga, bantuan APBD dan pihak-pihak lainnya;
3. Membuka dan mengelola rekening Bank untuk dana O&P (terpisah dari rekening BKM/LKM);
4. Melaporkan kegiatan O&P termasuk penggunaan dana KPP kepada masyarakat dan pemerintah kelurahan/desa;

Kedudukan KPP di tingkat Kelurahan bersama dengan BKM dalam melakukan pemanfaatan dan pemeliharaan dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 2-1 Diagram Kedudukan KPP

Sumber: Prosedur Operasional Standar Operasional dan Pemeliharaan Program KOTAKU

Dalam melakukan pemanfaatan dan pemeliharaan jalan lingkungan, KPP berkoordinasi dengan BKM melalui Unit Pengelola Lingkungan untuk memastikan jalan lingkungan yang sudah terbangun dapat berkelanjutan baik secara fungsi dan kualitas. Hal ini dipastikan melalui kegiatan pemeliharaan yang dilakukan oleh ketua blok kerja sama dengan RT.

2.7 Teori Metode Analisis Yang Digunakan

2.7.1 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Uji validitas dan reliabilitas merupakan tahapan pengujian kuesioner yang disusun untuk membuktikan bahwa instrumen tersebut layak digunakan dan dipercaya dalam mengukur variabel yang digunakan atau tidak. Menurut Azwar (dalam Wahyuni, 2014) uji validitas merupakan uji sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsinya. Sedangkan menurut Sumadi Suryabrata (2004) uji reliabilitas menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran dengan alat tersebut dapat dipercaya, dalam hal ini harus memiliki tingkat konsistensi dan kemantapan.

2.7.2 Analisis Faktor dengan Metode *Confirmatory Factor Analysis* (CFA)

Menurut Hanif (2016) CFA digunakan untuk mengidentifikasi model yang tepat dalam menjelaskan hubungan antara seperangkat item dengan konstruk yang diukur oleh item tersebut. Model pengukuran memiliki ketepatan model yang baik ketika item-item yang dilibatkan mampu menjadi indikator dari konstruk yang diukur yang dibuktikan dengan nilai eror pengukuran yang rendah dan loading faktor komponen yang tinggi. Model ini diperoleh berdasarkan kajian teoritis yang sudah kuat.

Menurut Raykov dan Marcoulides (dalam Asra 2017), CFA merupakan teknik multivariabel yang digunakan dengan tujuan untuk memastikan kembali hubungan yang berdasarkan suatu teori, antara berbagai konsep yang sedang diteliti. CFA juga dilakukan untuk menyeleksi indikator/ Pernyataan yang dapat digunakan dalam menyusun variabel yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan.

Menurut Abuzar (2017), ada 4 langkah dalam melakukan AFK, yaitu:

1. Mendefinisikan masing-masing konstruk;
2. Mengembangkan model pengukuran secara keseluruhan;
3. Merancang sebuah penelitian untuk memproduksi hasil empiris; dan
4. Menganalisis validitas model pengukuran.

Setelah melakukan langkah-langkah dalam CFA, maka hasil dari tahap ini adalah indikator/faktor yang menjadi dasar dalam perumusan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat. Menurut Suprayitno (2020), kinerja indikator atau faktor merupakan sesuatu yang dapat mempengaruhi kinerja dari sebuah infrastruktur, sehingga faktor penentu keberhasilan dapat mempengaruhi kondisi dari sebuah infrastruktur, dan menjadi dasar dalam penyusunan strategi, agar kondisi jalan yang dihasilkan akan memiliki keberlanjutan yang baik.

2.7.3 Identifikasi Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Kondisi Jalan Menggunakan Metode Analisis Regresi

Untuk mencari hubungan antara variabel X dan Y dapat digunakan analisis regresi, dimana analisis ini memprediksi koefisien dalam model linier berdasarkan data yang diamati. Korefisien atau R Square merupakan suatu analisis untuk

memperkirakan angka atau nilai yang sebenarnya antara 1 - 0, sedangkan interpretasi persamaan regresi memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana tingkat rata-rata dari variabel Y memiliki kecenderungan naik atau turun terhadap variabel X (Hati, dan Nugroho, 2016).

Analisis regresi memiliki tujuan untuk mengetahui sekumpulan variabel memiliki nilai signifikan memprediksi variabel lain, yang ditunjukkan dengan koefisien estimasi regresi (Hidayat, 2012).

2.7.4 Identifikasi Hubungan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan Menggunakan Metode Analisis Tabulasi Silang

Untuk mencari hubungan antara dua variabel atau lebih dilakukan dengan menghitung korelasi antara variabel yang akan dicari hubungannya. Arah dinyatakan dalam bentuk hubungan positif dan negatif, sedangkan kuatnya hubungan dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi. Koefisien korelasi positif sebesar = 1 dan koefisien korelasi negatif terbesar adalah = -1, sedangkan yang terkecil adalah 0.

Analisis tabulasi silang (*crosstabs*) adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar variabel (Djaswadi, dkk, 2017). Atas dasar inilah yang kemudian dinilai bahwa analisis *crosstabs* dapat menggambarkan keterkaitan hubungan dalam penelitian ini mengenai keterkaitan antara faktor berpengaruh (faktor analisis) dengan faktor terpengaruh (pola pergerakan).

Dalam melakukan analisis tabulasi silang ada beberapa prinsip sederhana yang perlu diperhatikan, antara lain:

1. Membentuk distribusi frekuensi pada sel-sel dalam tabel masing-masing variabel;
2. Membentuk kombinasi tabel frekuensi untuk dua variabel yang ditempatkan pada baris dan kolom;
3. Mencari nilai korelasi kedua variabel dengan menggunakan teknik korelasi koefisien kontingensi;

2.7.5 Merumuskan Strategi dengan Analisis Deskriptif

Menurut Sugiyono (2014), analisis deskriptif merupakan analisis data yang digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan. Analisis deskriptif dalam penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan hasil analisis hubungan faktor penentu keberhasilan terhadap kondisi jalan menggunakan analisis regresi dengan hasil analisis hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan menggunakan tabulasi silang, sehingga dapat dirumuskan strategi berdasarkan karakteristik masyarakat dan nilai faktor yang memiliki hubungan terhadap kondisi jalan, seperti pada tahap analisis sebelumnya.

2.8 **Penelitian Terdahulu**

Dalam melakukan penelitian ini, terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi referensi dalam penulisan. Beberapa hal yang sudah dilakukan dalam penelitian sebelumnya, antara lain:

Tonimba, (2010), melakukan kajian terhadap kondisi eksisting sistem persampahan di Kota Poso dilihat dari aspek teknis, kelembagaan serta partisipasi masyarakat untuk menyusun sebuah strategi pengelolaan aset persampahan menggunakan analisis SWOT. Hasil dari penelitian ini berupa strategi-strategi alternatif yang disusun dalam program dan rencana kerja Dinas Perumahan dan Kebersihan Kota Poso berdasarkan 4 program bidang, yaitu bidang sarpras, keuangan, sumber daya manusia, dan pelayanan masyarakat.

Praditha (2015), mengidentifikasi hubungan antara karakteristik responden dengan faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan menjadi member Tupperware, dimana faktor-faktor yang mempengaruhi ditentukan melalui metode analisis distribusi frekuensi, dan hubungannya diidentifikasi menggunakan analisis tabulasi silang.

Laili, (2017), menentukan faktor pendorong dan penghambat dalam operasional TPST, lalu dikelompokkan menjadi faktor internal dan eksternal untuk menyusun sebuah strategi dalam upaya peningkatan operasional TPST di Kabupaten Sidoarjo. Sebagai hasil penelitian ini, strategi disusun menggunakan metode analisis SWOT, untuk menentukan strategi peningkatan pada masing-

masing kategori TPST seperti TPST yang aktif, TPST yang berubah fungsi menjadi TPS, dan TPST yang tidak aktif.

Rahmaniyah, (2019), mengidentifikasi faktor-faktor prioritas dalam menentukan upaya keberlanjutan dari jalan lingkungan yang sudah terbangun dilihat dari kondisi jalan. Kondisi jalan lingkungan dibagi menjadi jalan berkelanjutan, jalan cukup berkelanjutan dan jalan kurang berkelanjutan. Hasil dari penelitian ini adalah tersusunnya faktor-faktor prioritas untuk pengembangan keberlanjutan dari jalan lingkungan yang dikelola melalui partisipasi masyarakat.

Variabel yang disusun dalam penelitian ini merupakan tahapan-tahapan dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pengelolaan jalan lingkungan yang diperoleh dari penelitian terdahulu dengan tambahan studi literatur dan peraturan pemerintah dan yang dikumpulkan menjadi satu. Berikut adalah tahapan-tahapan dan faktor-faktor yang telah dikumpulkan, antara lain:

Tabel 2-3 Variabel Yang Mempengaruhi Pengelolaan Jalan Lingkungan

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Sumber
1	Perencanaan	1 Sosialisasi pelaksanaan program	Sri, Hasan dan Muhtar (2017), Firyal, Srihandayani dan Surati (2018), Nurul dan Dwi (2013), Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), Ayu (2019)
		2 Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	Sri, Hasan dan Muhtar (2017)
		3 Pelibatan masyarakat mengajukan usulan kegiatan	Sri, Hasan dan Muhtar (2017), Zulyanti (2017), Firyal, Srihandayani dan Surati (2018)
		4 Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	Sri, Hasan dan Muhtar (2017), Zulyanti (2017)
		5 Pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa	Firyal, Srihandayani dan Surati (2018)
		6 Keaktifan Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	Nurul dan Dwi (2013)

No	Tahapan	Faktor/Indikator		Sumber
		7	Keaktifan Fasilitator Kelurahan (Faskel)	Nurul dan Dwi (2013), Ayu (2019)
		8	Kontribusi perempuan dalam perencanaan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		9	Refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018)
		10	Forum konsultasi tingkat Kota	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018)
2	Pembangunan	1	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	Sri, Hasan dan Muhtar (2017), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
		2	Keswadayaan masyarakat dalam pembangunan	Sri, Hasan dan Muhtar (2017), Zulyanti (2017)
		3	Ketersediaan sumber daya alat dan bahan	Ayu (2019)
		4	Pelaksanaan Standar Operasional dan Prosedur	Vivi (2017), Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), Ayu (2019)
		5	Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)	Ayu (2019)
		6	Pendampingan oleh fasilitator dalam pembangunan	Zulyanti (2017), Ayu (2019)
		7	Tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan	Zulyanti (2017), Ayu (2019)
		8	Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		9	Teknologi yang digunakan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
		10	Sertifikasi pasca pembangunan jalan lingkungan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
3	Pemanfaatan	1	Aturan bersama	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		2	Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
		3	Keberadaan KPP melembaga	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Sumber
		4 Koordinasi dengan pemerintah	Zulyanti (2017), Ayu (2019)
		5 Manajemen program kerja operasional infrastruktur	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		6 Inventarisasi jalan lingkungan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
4	Pemeliharaan	1 Keberfungsian KPP	Zulyanti (2017), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		2 Kontribusi pemerintah Kelurahan/Desa	Vivi (2017), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		3 Peran fasilitator dalam pemeliharaan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		4 Keswadayaan masyarakat dalam pemeliharaan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		5 Bantuan dan kemitraan dalam pembiayaan pemeliharaan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		6 Metode pemeliharaan jalan	Zulyanti (2017), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		7 Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019), Ayu (2019)
		8 Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan	Zulyanti (2017), Vivi (2017), Ayu (2019)
		9 Pengawasan jalan	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
		10 Pelaporan secara berkala	POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
5	Hasil	1 Jalan lingkungan berkualitas dan berfungsi baik	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
		2 Masyarakat melakukan kegiatan operasi dan pemeliharaan agar	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), POS Operasi dan

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Sumber
		Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	Pemeliharaan KOTAKU (2019)
	3	Keberadaan dan keberfungsian KPP ditingkat Kelurahan/Desa	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
	4	Sumber pendanaan pemeliharaan jalan	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)
	5	Tingkat kepuasan masyarakat	Juklak Program KOTAKU Tingkat Kelurahan (2018), POS Operasi dan Pemeliharaan KOTAKU (2019)

Sumber: Hasil Pengolahan Data Studi Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

2.9 Posisi Penelitian

Penelitian terdahulu yang dijadikan referensi jika dibandingkan dengan penelitian ini dapat digambarkan melalui tabel sebagai berikut:

Tabel 2-4 Tabel Posisi Penelitian

No	Peneliti	Judul	Analisis Faktor	Analisis Hubungan	Analisis Strategi
1	Ebert Febrianus Tonimba (2010)	Strategi Pengelolaan Aset Sistem Persampahan di Kota Poso			Analisis SWOT
2	Nindya Ayu Praditha (2015)	Analisis Hubungan Antara Karakteristik Responden Dengan Faktor Yang Mempengaruhi Menjadi Member Tupperware	Analisis Distribusi Frekuensi	Analisis Tabulasi Silang	
3	Vivi Rahmatul Laili (2017)	Strategi Peningkatan Operasional TPST di Kabupaten Sidoarjo			Analisis SWOT
4	Ayu Rahmaniah (2018)	Faktor Prioritas Dalam Keberlanjutan Fungsi Jalan Lingkungan Dengan Pengelolaan Berbasis Masyarakat Pada Permukiman Kumuh di Kota Pasuruan	Metoda Borda		

No	Peneliti	Judul	Analisis Faktor	Analisis Hubungan	Analisis Strategi
5	Penelitian ini (2019)	Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang	CFA	Analisis Regresi dan Tabulasi Silang	Analisis Deskriptif

Sehingga beberapa hal yang belum dibahas dalam penelitian sebelumnya, dan akan menjadi pembahasan dalam penelitian ini antara lain:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan menggunakan *Confirmatory Factor Analysis* (CFA);
2. Mengidentifikasi hubungan antara faktor penentu keberhasilan terhadap kondisi jalan menggunakan analisis regresi;
3. Menganalisis hubungan antara karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan menggunakan analisis tabulasi silang;
4. Menyusun strategi dengan analisis deskriptif berdasarkan hubungan karakteristik masyarakat dan faktor penentu keberhasilan dalam peningkatan pengelolaan jalan lingkungan.

BAB 3

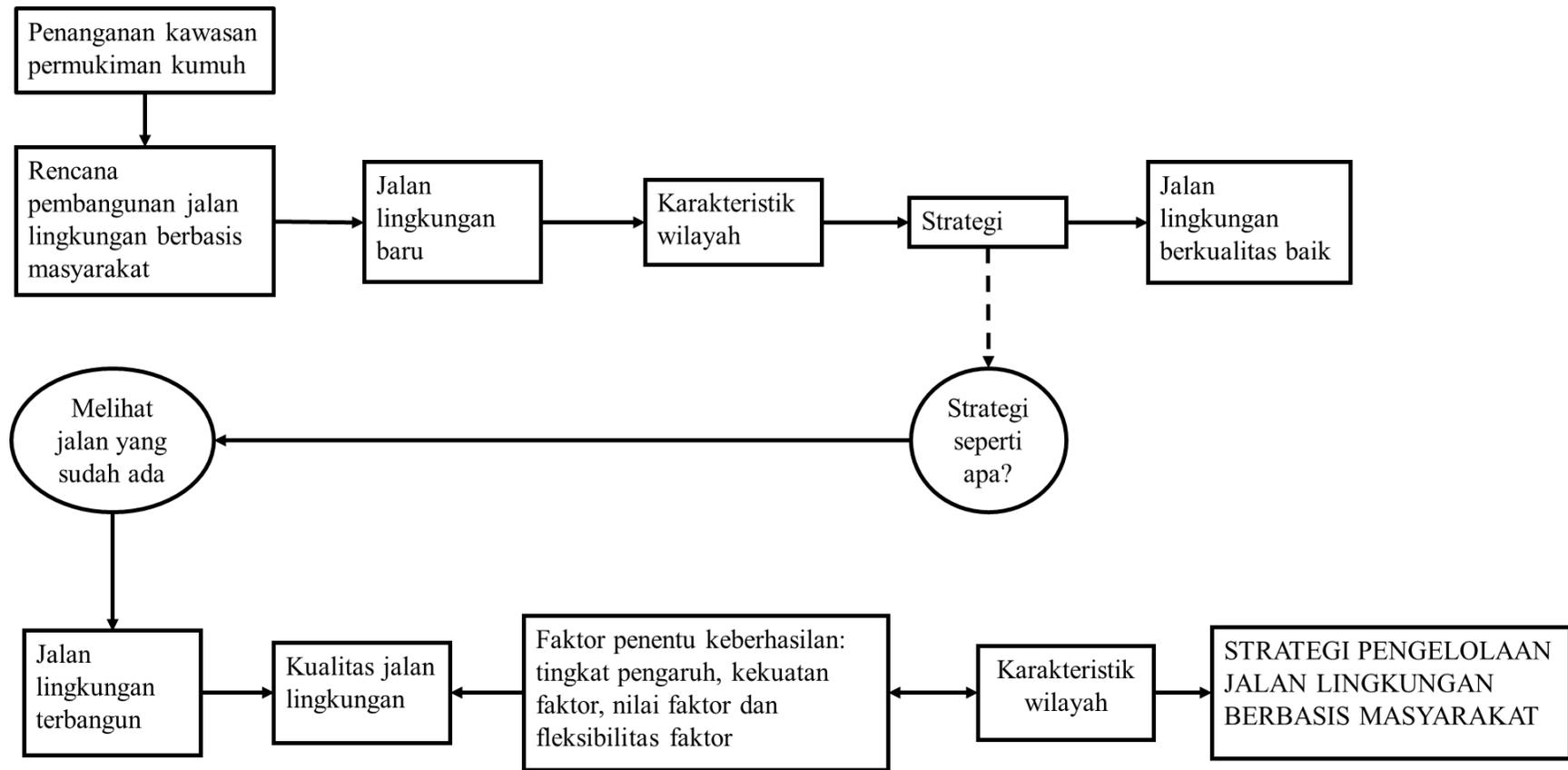
METODE PENELITIAN

3.1 Kerangka Pikir Penelitian

Berdasarkan latar belakang dari penelitian ini, yaitu penanganan kawasan permukiman kumuh, salah satunya dengan pembangunan akses jalan lingkungan dengan pendekatan berbasis masyarakat, maka masih dibutuhkan pembangunan atau peningkatan kualitas jalan lingkungan. Jalan lingkungan yang dibangun dengan pendekatan berbasis masyarakat, sangat dipengaruhi oleh karakteristik wilayah, dalam hal ini karakteristik dari masyarakat. Untuk membangun jalan lingkungan yang berkelanjutan baik, diperlukan sebuah strategi berdasarkan karakteristik dari masyarakat.

Strategi dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat ini meliputi tahap perencanaan, pembangunan, pemanfaatan dan pemeliharaan. Bentuk strategi yang diperlukan dalam pengelolaan jalan lingkungan, dalam penelitian ini melihat dari jalan lingkungan yang sudah ada. Melalui tahap identifikasi terhadap jalan lingkungan yang sudah ada, maka terlihat kualitas atau kondisi jalan lingkungan yang terbangun yang dikelola oleh masyarakat.

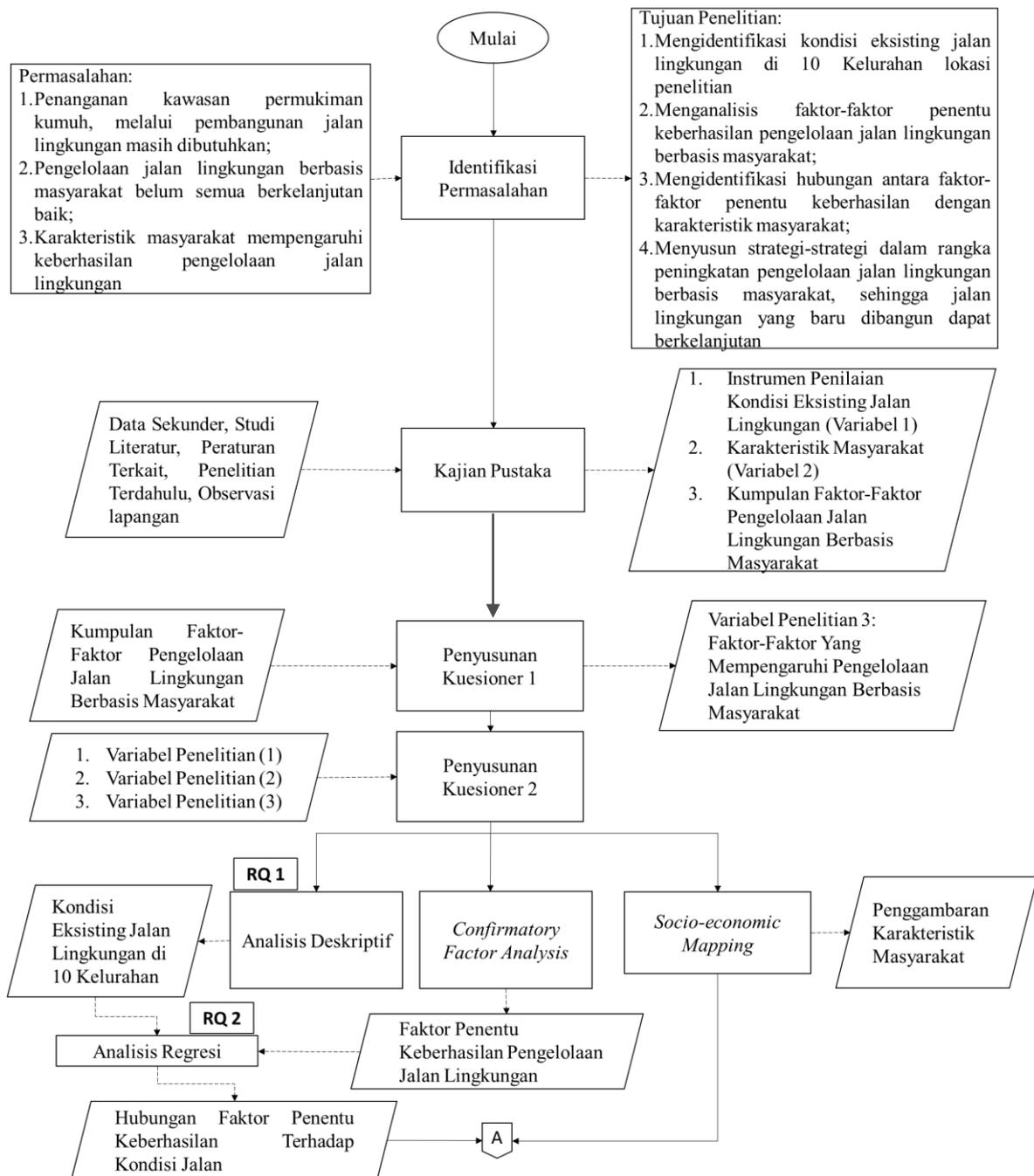
Jalan lingkungan yang sudah terbangun memiliki kualitas atau kondisi yang berbeda-beda, hal ini dipengaruhi oleh faktor-faktor dalam pengelolaan jalan lingkungan. Nilai faktor dalam pengelolaan jalan dipengaruhi oleh karakteristik masyarakat di suatu wilayah dalam menentukan keberhasilan dari pengelolaan suatu jalan lingkungan. Hubungan antara karakteristik wilayah dan faktor penentu tersebut akan menentukan strategi seperti apa yang paling efektif dalam mengelola suatu jalan lingkungan agar menghasilkan kualitas yang baik. Kerangka pikir dari penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:

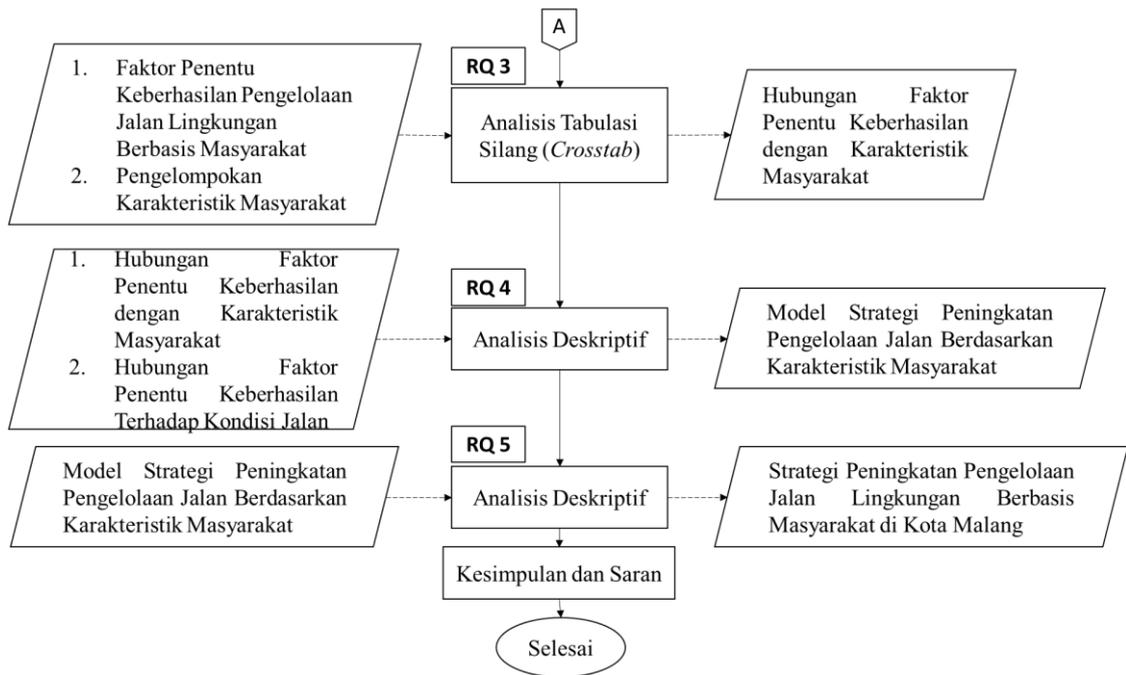


Gambar 3-1 Kerangka Pikir Penelitian

3.2 Diagram Alur Penelitian

Menurut Titian (2013) kerangka alur penelitian adalah urutan prosedural yang dilakukan peneliti dalam sebuah penelitian dan bukan sekedar urutan apa yang mesti dilalui dan dilakukan, dimana merupakan urutan yang terstrukturisasi atau hubungan metodologi yang berkesinambungan. Alur penelitian dapat digambarkan seperti Gambar 3-3 berikut:





Gambar 3-2 Diagram Alur Penelitian

3.3 Pendekatan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini menggunakan analisis secara kualitatif, dimana menggunakan teknik pengumpulan data primer melalui menyebarkan kuesioner, serta analisis data sekunder yang didapatkan dari instansi terkait. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan model penelitian studi kasus. Penelitian ini melakukan identifikasi terhadap tahapan perencanaan, pembangunan, operasi/pemanfaatan dan pemeliharaan untuk menentukan faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat.

Tahapan perencanaan akan mengkaji mulai dari penyiapan dokumen, rebug warga, hingga menyusun rencana kerja. Tahapan pembangunan akan mengkaji langkah yang dilakukan dalam pembangunan infrastruktur jalan lingkungan, mulai dari keterlibatan masyarakat sebagai tukang, material yang digunakan hingga sumber daya yang digunakan dalam pembangunan. Tahapan pemanfaatan akan mengkaji bagaimana masyarakat menggunakan jalan lingkungan, serta pemahaman masyarakatnya. Sedangkan untuk tahapan

pemeliharaan akan mengkaji upaya yang dilakukan oleh masyarakat dalam memelihara jalan lingkungan, hingga kontribusi masyarakat dalam pemeliharaan jalan lingkungan.

3.4 Definisi Operasional Variabel

Dalam penelitian ini variabel yang relevan ditentukan terlebih dahulu dari kajian pustaka dan penelitian terdahulu, lalu menentukan definisi operasional dari masing-masing variabel. Definisi operasional merupakan sebuah definisi yang didasarkan pada suatu karakteristik yang diamati dari apa yang sedang diartikan atau “mengubah konsep-konsep yang berupa konstruk dengan kata-kata yang dapat menggambarkan suatu perilaku maupun gejala yang dapat diamati serta yang dapat diuji dan ditentukan kebenarannya oleh orang lain” (Setiawan, 2019).

Tabel 3-1 Definisi Operasional Faktor/Indikator

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Definisi Operasional	
1	Perencanaan	1	Sosialisasi pelaksanaan program	Kegiatan sosialisasi rencana pelaksanaan program kepada masyarakat Kelurahan/Desa
		2	Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	Tingkat kehadiran dalam rapat penyusunan rencana
		3	Pelibatan masyarakat mengajukan usulan kegiatan	Kualitas pelibatan masyarakat dalam mengajukan usul
		4	Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	Tingkat keterlibatan masyarakat dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan
		5	Pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa	Tingkat pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kades dalam perencanaan
		6	Keaktifan Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	Kualitas BKM dalam menyusun rencana bersama masyarakat
		7	Keaktifan Fasilitator Kelurahan (Faskel)	Kualitas fasilitator dalam melakukan pendampingan kepada masyarakat
		8	Kontribusi perempuan dalam perencanaan	Tingkat keterlibatan perempuan dalam penyusunan rencana pembangunan

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Definisi Operasional
		9 Refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya	Dilakukannya refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya untuk menggali masalah dan potensi
		10 Forum konsultasi tingkat Kota	Dibentuknya forum konsultasi tingkat kota untuk mendapatkan masukan/fasilitas mulai perencanaan hingga pelaksanaan pembangunan
2	Pembangunan	1 Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	Keterlibatan Masyarakat langsung dalam proses pembangunan jalan lingkungan
		2 Keswadayaan masyarakat dalam pembangunan	Keswadayaan (sumbangan) masyarakat dalam proses pembangunan jalan, baik inkind (barang/tenaga) maupun incash (uang)
		3 Ketersediaan sumber daya alat dan bahan	Ketersediaan sumber daya alat dan bahan di daerah setempat
		4 Pelaksanaan Standar Operasional dan Prosedur	Pembangunan jalan lingkungan dilaksanakan sesuai standar operasional prosedur (SOP)
		5 Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)	Dilakukannya penguatan kapasitas KSM/Panitia Pembangunan sebagai pelaksana pembangunan jalan
		6 Pendampingan oleh fasilitator dalam pembangunan	Pendampingan fasilitator kepada KSM/Panitia untuk memastikan pembangunan jalan sesuai dengan DED/RAB dan standar teknis
		7 Tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan	Tingkat pemahaman masyarakat berdasarkan refleksi perkara kritis/pemetaan swadaya bahwa pembangunan jalan merupakan suatu kebutuhan
		8 Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan	Keterlibatan kaum perempuan dalam proses pembangunan jalan lingkungan
		9 Teknologi yang digunakan	Dalam pembangunan jalan digunakan teknologi sederhana sesuai dengan kemampuan & kapasitas masyarakat

No	Tahapan	Faktor/Indikator	Definisi Operasional
		10 Sertifikasi pasca pembangunan lingkungan jalan	Dilakukannya sertifikasi pasca pembangunan untuk memastikan kualitas jalan yang dibangun
3	Pemanfaatan	1 Aturan bersama	Masyarakat menyusun aturan bersama tentang pemanfaatan & pemeliharaan jalan
		2 Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	Masyarakat membentuk Tim pengawasan/pemantau kondisi kualitas/kerusakan jalan
		3 Keberadaan KPP melembaga	Masyarakat membentuk KPP untuk mengatur pemanfaatan dan pemeliharaan jalan
		4 Koordinasi dengan pemerintah	Koordinasi dengan pemerintah setempat perihal pemanfaatan jalan lingkungan
		5 Manajemen program kerja operasional infrastruktur	Kualitas manajemen program kerja untuk pemanfaatan jalan lingkungan
		6 Inventarisasi jalan lingkungan	Pencatatan inventarisasi jalan permukiman oleh pemerintah Kelurahan/Desa dan BKM/LKM
4	Pemeliharaan	1 Keberfungsian KPP	KPP secara aktif melakukan pengawasan kerusakan jalan dan melakukan pemeliharaan jalan secara rutin
		2 Kontribusi pemerintah Kelurahan/Desa	Pemerintah kelurahan/desa mengalokasikan dana untuk pemeliharaan jalan
		3 Peran fasilitator dalam pemeliharaan	Fasilitator berperan dalam memfasilitasi penguatan kelembagaan KPP, fasilitasi pencarian sumber pendanaan dan penguatan teknis pemeliharaan jalan
		4 Keswadayaan masyarakat dalam pemeliharaan	Biaya pemeliharaan jalan diperoleh melalui iuran warga setempat
		5 Bantuan dan kemitraan dalam pembiayaan pemeliharaan	Dilakukannya kemitraan dengan pihak lain untuk biaya pemeliharaan
		6 Metode pemeliharaan jalan	Kerusakan ringan/kebersihan jalan dilakukan secara gotong royong dan kerusakan sedang/berat dilakukan pemeliharaan oleh tenaga terampil

No	Tahapan	Faktor/Indikator		Definisi Operasional
		7	Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan	keterlibatan perempuan dalam pemeliharaan jalan lingkungan
		8	Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan	tingkat motivasi dan kesadaran masyarakat dalam memelihara jalan lingkungan
		9	Pengawasan jalan	Seksi pengawasan dalam KPP melakukan pemantauan kondisi jalan secara periodik/rutin
		10	Pelaporan secara berkala	Tersusunnya laporan pemeliharaan dan perbaikan secara berkala
5	Hasil	1	Jalan lingkungan berkualitas dan berfungsi baik	Jalan lingkungan berkualitas baik; dimanfaatkan dalam waktu lama akibat dari adanya pemeliharaan
		2	Masyarakat melakukan kegiatan O&P agar Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	Adanya kegiatan O&P untuk alan lingkungan terawat hingga dapat digunakan dalam waktu panjang
		3	Keberadaan dan keberfungsian KPP ditingkat Kelurahan/Desa	Organisasi KPP tetap berjalan dan aktif melakukan pengawasan serta pemeliharaan jalan
		4	Sumber pendanaan pemeliharaan jalan	Tersedianya sumber pendanaan untuk pemeliharaan jalan
		5	Tingkat kepuasan masyarakat	Masyarakat merasa puas terhadap pembangunan jalan karena kualitas jalan tetap terjaga dan dimanfaatkan oleh masyarakat dalam waktu yang lama

Sumber: Hasil Pengolahan Studi Literatur dan Penelitian Terdahulu

3.5 Data Penelitian

3.5.1 Kajian Pustaka

Tahap yang mengemukakan sejumlah teori dan pendapat para ahli terhadap penelitian yang dilakukan. Beberapa tinjauan pustaka yang dibahas antara lain mengenai strategi, jalan lingkungan berbasis masyarakat, manajemen aset, dan kelompok masyarakat. Beberapa literatur yang digunakan selain dari beberapa

referensi buku teks dan pedoman juga dari beberapa jurnal dan artikel yang berkaitan dengan jalan lingkungan berbasis masyarakat.

3.5.2 Pengumpulan dan Pengolahan Data

Tahap ini menggambarkan macam-macam data yang digunakan, metode pengolahan dan analisis data. Data pada penelitian ini dibagi menjadi dua macam yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer yang digunakan pada penelitian ini adalah

– Kuesioner

Kuesioner disusun untuk mendapatkan hasil analisis data penelitian. Yang menjadi variabel melalui kuesioner dalam penelitian ini adalah tahapan pengelolaan jalan dan faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan. Dalam penelitian ini terdapat 3 kuesioner antara lain:

1. Kuesioner pertama ditujukan kepada pemangku kepentingan bidang penanganan kawasan permukiman kumuh dan Program KOTAKU dengan *purposive sampling* yang terdiri 1 orang PMU KOTAKU (NSUP dan NUSP-2), 2 orang dari Satuan Kerja Infrastruktur Berbasis Masyarakat, 1 orang dari Balai Prasarana Permukiman Wilayah Provinsi Jawa Timur, 1 orang dari Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Malang, 1 orang dari OSP KOTAKU Provinsi Jawa Timur, 1 orang dari tim Korkot KOTAKU Kota Malang. Hasil kuesioner ini dianalisis dengan analisis deskriptif. Para pemangku kepentingan memilih faktor dengan memberikan persetujuan atau memberikan variabel tambahan yang menjadi faktor pengelolaan jalan lingkungan, dimana hasilnya nanti akan menjadi data olahan analisa faktor penentu keberhasilan yang digunakan dalam kuesioner berikutnya;
2. Kuesioner kedua dilakukan untuk menentukan hasil kondisi lapangan dalam mendeskripsikan kondisi jalan lingkungan eksisting, profil masyarakat, dan menentukan faktor penentu keberhasilan. Teknik pengukuran dengan menggunakan skala likert modifikasi skala 1 sampai dengan 4. Angka 4 menunjukkan bahwa pendapat responden dengan skor paling tinggi, sementara angka 1 menunjukkan bahwa pendapat responden dengan skor paling rendah. Kuesioner ini ditujukan kepada kelompok masyarakat pengelola jalan lingkungan, yaitu BKM, KSM dan KPP. Kuesioner ini

bertujuan untuk menilai kondisi jalan lingkungan eksisting, profil masyarakat, dan faktor penentu keberhasilan dari masing-masing tahapan.

Data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini meliputi:

Tabel 3-2 Data Sekunder Dalam Penelitian

No	Data	Sumber
1	Daftar Lokasi dan Alokasi KOTAKU Tahun 2015 – 2018	Satker IBM, Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, Ditjen Cipta Karya, Kementerian PUPR
2	Data Investasi KOTAKU Tahun 2015 - 2018	Satker IBM, Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, Ditjen Cipta Karya, Kementerian PUPR
3	Dokumen Rencana Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Permukiman Kumuh Perkotaan (RP2KPKP) Kota Malang	Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, Ditjen Cipta Karya, Kementerian PUPR
4	Data Kelembagaan BKM, KSM dan KPP Kota Malang	Konsultan Manajemen Pusat Program KOTAKU
5	Dokumen Rencana Penataan Lingkungan Permukiman 10 Kelurahan di Kota Malang	Oversight Service Provider 4 Provinsi Jawa Timur 2

3.5.3 Populasi dan Sampel Penelitian

3.5.3.1 *Populasi Penelitian*

Menurut Sugiyono (2001), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Hartono (2011), populasi dengan karakteristik tertentu ada yang jumlahnya terhingga dan ada yang tidak terhingga. Penelitian dapat dilakukan pada populasi yang jumlahnya terukur secara angka. Berdasarkan hal tersebut populasi berarti memiliki suatu karakteristik tertentu dan jumlahnya harus dapat ditentukan.

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat di 10 Kelurahan di Kota Malang. Untuk memilih responden dari masyarakat dalam penelitian ini akan

menggunakan *purposive sampling*, dengan tujuan mendapatkan gambaran pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dengan baik.

Para pemangku kepentingan yang menjadi responden merupakan pengelola program yaitu Satker Infrastruktur Berbasis Masyarakat, Balai Prasana Permukiman Wilayah Provinsi Jawa Timur Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman Kota Malang, Advisory KOTAKU, dan Koordinator Kota Program KOTAKU.

3.5.3.2 Sampel Penelitian

Menurut Margono (1997), menyatakan bahwa sampel adalah sebagai bagian dari populasi, sebagai contoh yang diambil dengan menggunakan cara-cara tertentu. Sampling merupakan kegiatan dalam menentukan sampel dimana jumlah disesuaikan dengan ukuran sampel yang menjadi sumber data, dengan memperhatikan karakteristik dan sebarannya agar diperoleh sampel yang dapat mewakili.

Untuk menentukan Para pemangku kepentingan dari Program KOTAKU, menggunakan metode *Purposive Sampling*. Menurut Sugiyono (2010), *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel penelitian dengan beberapa kriteria yang bertujuan agar data yang diperoleh dapat mewakili dan lebih jelas. Dalam penelitian ini yang dibahas dengan Para pemangku kepentingan merupakan identifikasi faktor yang berpengaruh dalam pengelolaan jalan lingkungan. Para pemangku kepentingan dipilih karena:

1. Merupakan pengelola program KOTAKU secara nasional maupun lokal;
2. Memiliki pengalaman dibidang kawasan permukiman kumuh perkotaan;
3. Terlibat dalam implementasi program KOTAKU secara nasional maupun lokal

Tabel 3-3 Responden Pemangku Kepentingan

No	Unsur Responden	Jumlah
1	PMU KOTAKU (NSUP dan NUSP-2)	1 Orang
2	Satker Infrastruktur Berbasis Masyarakat	2 Orang
3	Balai Prasarana Permukiman Wilayah Provinsi Jawa Timur	1 Orang
4	Pemerintah Kota Malang	1 Orang

No	Unsur Responden	Jumlah
5	OSP KOTAKU Provinsi Jawa Timur	1 Orang
6	Tim Korkot KOTAKU Kota Malang	1 Orang

Teknik sampling yang digunakan dalam menentukan sampel dari masyarakat menggunakan teknik *Purposive Sampling*. Sampling dilakukan dengan memperhatikan ciri yang sudah ditentukan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, melalui proses ini diharapkan mendapatkan gambaran hasil yang lebih akurat terkait pengelolaan jalan lingkungan, dibandingkan dengan teknik sampling secara acak. Adapun kriteria yang digunakan antara lain:

1. Merupakan anggota kelompok BKM/KSM/KPP di 10 Kelurahan di Kota Malang yang terlibat dalam pengelolaan jalan lingkungan terbangun tahun 2017
2. Berdomisili di masing-masing Kelurahan lokasi penelitian.

Tabel 3-4 Responden Masyarakat

No	Kecamatan	Kelurahan	Jumlah Anggota		
			BKM	KSM	KPP
1	Sukun	Bandulan	9	3	3
2		Tanjungrejo	13	6	4
3	Klojen	Kasin	13	16	7
4		Sukoharjo	9	10	5
5		Kidul Dalem	9	4	4
6		Bareng	11	8	6
7		Gadingkasri	5	11	5
8		Oro Oro Dowo	9	17	8
9		Samaan	11	4	4
10		Penanggungan	12	3	4
TOTAL			101	82	50

Sumber: Data SIM KOTAKU

3.5.4 Analisis dan Evaluasi Data

3.5.4.1 Identifikasi Kondisi jalan lingkungan eksisting Berbasis Masyarakat

Tahap identifikasi kondisi jalan lingkungan eksisting berbasis masyarakat dilakukan untuk melihat kondisi jalan lingkungan yang sudah terbangun pada tahun 2017. Untuk menentukan kondisi eksisting, dilakukan observasi langsung serta penyebaran kuesioner untuk penilaian kondisi jalan lingkungan. Hasil dari

kuesioner akan menunjukkan kondisi jalan itu Baik, Cukup atau Kurang. Analisa yang digunakan pada tahapan ini adalah deskriptif dengan menggunakan skala Likert 1 - 3, dimana 1 = Kurang, 2 = Cukup dan 3 = Baik, sehingga range penilaian kondisi jalan lingkungan eksisting adalah 0 - 6 = Kurang, 7 - 12 = Cukup, dan 13 - 18 = Baik. Sebagai contoh untuk penilaian di Kelurahan A, sebagai berikut

- Kondisi fisik jalan:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 3 \times 3 = 9$$

$$2 \text{ orang memilih Cukup} = 2 \times 2 = 4$$

$$0 \text{ orang memilih Kurang} = 0 \times 1 = 0$$

$$\text{Jumlah} = 13; \text{ Rasio (Jumlah nilai/Jumlah responden)} = 13/5 = 2,6$$

- Kondisi keberfungsian jalan:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 1 \times 3 = 3$$

$$2 \text{ orang memilih Cukup} = 2 \times 2 = 4$$

$$0 \text{ orang memilih Kurang} = 2 \times 1 = 2$$

$$\text{Jumlah} = 9; \text{ Rasio} = 9/5 = 1,8$$

- Kondisi pemanfaatan jalan:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 1 \times 3 = 3$$

$$2 \text{ orang memilih Cukup} = 1 \times 2 = 2$$

$$0 \text{ orang memilih Kurang} = 3 \times 1 = 3$$

$$\text{Jumlah} = 8; \text{ Rasio} = 8/5 = 1,6$$

- Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 3 \times 3 = 9$$

$$2 \text{ orang memilih Cukup} = 2 \times 2 = 4$$

$$0 \text{ orang memilih Kurang} = 0 \times 1 = 0$$

$$\text{Jumlah} = 13; \text{ Rasio} = 13/5 = 2,6$$

- Kondisi badan jalan:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 1 \times 3 = 3$$

$$2 \text{ orang memilih Cukup} = 3 \times 2 = 6$$

$$0 \text{ orang memilih Kurang} = 1 \times 1 = 1$$

$$\text{Jumlah} = 10; \text{ Rasio} = 10/5 = 2$$

- Kondisi drainase:

$$3 \text{ orang memilih Baik} = 3 \times 3 = 9$$

2 orang memilih Cukup = $2 \times 2 = 4$

0 orang memilih Kurang = $0 \times 1 = 0$

Jumlah = 13; Rasio = $13/5 = 2,6$

Maka nilai jalan untuk Kelurahan A = $2,6+1,8+1,6+2,6+2+2,6 = 13,2 = \text{Baik}$.

3.5.4.2 *Identifikasi Faktor Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat*

Dalam tahap identifikasi faktor pengelolaan jalan lingkungan akan melibatkan pemangku kepentingan pengelola program KOTAKU. pemangku kepentingan yang dipilih untuk menilai faktor yang sudah disusun antara lain dari Project Management Unit KOTAKU (NSUP dan NUSP-2), Satker Infrastruktur Berbasis Masyarakat, Balai Prasarana Permukiman Wilayah Provinsi Jawa Timur, Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Malang, OSP KOTAKU Provinsi Jawa Timur, Koordinator Kota KOTAKU Kota Malang. Metode yang digunakan untuk mengidentifikasi faktor pengelolaan jalan lingkungan adalah analisis deskriptif sederhana, agar menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat.

Pada kuesioner pertama, responden memberikan persetujuan terhadap faktor-faktor yang telah disusun, dan dapat juga menambahkan variabel pada faktor-faktor tersebut. Setelah kuesioner diisi, setiap faktor akan dilihat penilaian yang diberikan oleh responden. Batasan yang diberikan dalam pemilihan variabel yang dinilai berpengaruh, antara lain:

- Jika faktor tersebut diberikan nilai setuju oleh 4 dari 7 responden, maka faktor tersebut dapat digunakan sebagai variabel dalam tahapan penelitian selanjutnya;
- Jika faktor tersebut diberikan nilai tidak setuju oleh 4 dari 7 responden, maka faktor tersebut tidak digunakan sebagai variabel dalam tahapan penelitian selanjutnya.

Hasil dari identifikasi ini adalah faktor-faktor yang dinilai memiliki pengaruh terhadap pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat. Oleh karena itu dibutuhkan alasan untuk mendasari pemilihan faktor-faktor tersebut, dan akan digambarkan alasan-alasannya.

3.5.4.3 Analisis Faktor Penentu Keberhasilan

Dalam melakukan analisis faktor penentu keberhasilan, hasil dari tahapan sebelumnya, dibuat kuesioner dalam penelitian ini menggunakan skala likert untuk diolah dengan AMOS. Skala likert yang digunakan adalah skala 1 sampai dengan 4, dimana semakin setuju atau semakin positif, maka angka skala likert yang dihasilkan semakin besar. Untuk menilai masing-masing faktor, dapat dikelompokkan penilaian sebagai berikut:

1. 1 = Sangat Tidak Baik, Tidak Ada, Sangat Tidak Sesuai, Sangat Tidak Kuat, Tidak
2. 2 = Tidak Baik, Tidak Sesuai, Tidak Kuat
3. 3 = Baik, Sesuai, Kuat
4. 4 = Sangat Baik, Ada, Sangat Sesuai, Sangat Kuat, Iya

Adapun format kuesioner 2 dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tahapan dalam mengolah data menggunakan SPSS AMOS, yaitu:

1. Menyiapkan data dengan format excel yang berisikan faktor-faktor dari masing-masing tahapan;
2. Mengubah data dari format excel ke dalam format SPSS AMOS;
3. Menggambar model yang terdiri dari variabel laten dan indikator;
4. Memberikan nama dan data pada masing-masing variabel;
5. Menjalankan analisis faktor konfirmatori;
6. Menilai ketepatan model;
7. *Modification indices suggestion*, untuk membuat fit model;
8. Menganalisis Goodness of Fits dari model CFA yang sudah dikeluarkan.

Berdasarkan Murhadi (2000), pemodelan untuk CFA/Structural Equation Model, pertimbangan teknik yang dipakai untuk menganalisis atau mengestimasi faktor adalah sebagai berikut:

1. Maximum Likelihood (ML)
2. Generalized Least Square (GLS)
3. Unweighted Least Square (ULS)
4. Scale Free Least Square (SLS)
5. Asymptotically Distribution Free (ADF)

Tabel 3-5 Metode Analisis atau Estimasi Faktor

Pertimbangan	Teknis Yang Dipilih	Keterangan
Ukuran sampel 100 - 200 dan asumsi normalitas dipenuhi	ML	ULS dan SLS biasanya tidak menghasilkan uji chi-square, karena itu tidak menarik perhatian peneliti
Ukuran sampel 200 - 500 dan asumsi normalitas dipenuhi	ML dan GLS	Bila ukuran sampel kurang dari 500, hasil GLS cukup baik
Ukuran sampel >2500 dan asumsi normalitas dipenuhi	ADF	ADF kurang cocok bila ukuran sampel kurang dari 2500

Dalam menilai *goodness of fit* dari sebuah model, terdapat kriteria penilaian antara lain:

Kriteria	Nilai <i>Cut-off</i>	Keterangan
Chi-square	Diharapkan kecil	Nilai chi-square yang kecil, dengan probabilitas lebih besar dari tingkat signifikan, hal ini berarti tidak adanya perbedaan signifikan antara matriks kovarians prediksi dengan data observasi
RMSEA (Root Mean Square Error of Approximation)	$\leq 0,08$	Merupakan ukuran model yang mencoba memperbaiki kecenderungan chi-square menolak model dengan jumlah sampel yang besar
GFI (Goodness of Fit Index)	$\geq 0,90$	Menghitung proporsi tertimbang dari varians dalam matriks kovarians sampel yang dijelaskan oleh matriks kovarians populasi yang terestimasi. Nilai berkisar 0 - 1, dimana 0 = poor fit, 1 = perfect fit
AGFI (Adjusted Goodness of Fit Index)	$\geq 0,90$	AGFI adalah analogi dari R-square dalam regresi berganda
CMIN/DF (The minimum sample discrepancy)	≤ 5	Merupakan nilai statistik chi-square dibagi derajat kebebasan

Kriteria	Nilai <i>Cut-off</i>	Keterangan
function/degree of freedom)		
TLI (Tucker Lewis Index)	$\geq 0,90$	Dengan ketentuan sebagai penerimaan sebuah model sebesar atau sama dengan 0,90 dimana, jika mendekati angka 1 berarti penerimaan tinggi
CFI (Comparative Fit Index)	$\geq 0,95$	Dengan nilai 0 - 1, dimana jika mendekati nilai 1 berarti mempunyai kecocokan yang sangat tinggi, dan jika mendekati 0 berarti model tidak memiliki kecocokan yang baik

Hasil dari faktor-faktor yang berpengaruh melalui model CFA akan menggambarkan faktor yang akan mempengaruhi tahapan dalam pengelolaan jalan lingkungan, dimana setiap tahapan pengelolaan tersebut akan mempengaruhi hasil yang akan dicapai, diukur dengan indikator keberhasilan yang sudah ditentukan.

3.5.4.4 Analisis Regresi Untuk Mengidentifikasi Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Kondisi Jalan

Nilai dari faktor penentu keberhasilan didapatkan dari kuesioner kepada 233 responden masyarakat di 10 Kelurahan di Kota Malang. Hasil dari nilai faktor tersebut akan dianalisis menggunakan analisis regresi untuk mengidentifikasi hubungan masing-masing faktor terhadap kondisi jalan.

Pada analisis regresi untuk melihat suatu hubungan variabel, dilihat koefisien regresi (R Square) dan persamaan regresi ($Y = a + bX$), dimana koefisien regresi digunakan untuk melihat kekuatan hubungan dari masing-masing variabel, dengan ketentuan sebagai berikut:

Besar R	Keterangan
0,00 - 0,20	Hubungan sangat lemah (diabaikan atau dianggap tidak ada)
> 0,20 - < 0,40	Hubungan rendah atau lemah
> 0,40 - < 0,70	Hubungan sedang atau cukup
> 0,70 - < 0,90	Hubungan kuat
> 0,90 - 1,00	Hubungan sangat kuat

Setelah melihat kekuatan hubungan dari masing-masing variabel, diidentifikasi persamaan regresi, untuk menentukan pengaruh dari hubungan tersebut, apabila persamaan regresi tersebut bernilai positif, maka hubungan jika salah satu variabel dinaikan nilainya, maka variabel lain akan meningkat, sebaliknya jika persamaan regresi tersebut bernilai negatif, maka hubungan jika salah satu variabel dinaikan nilainya, maka variabel lain akan menurun.

3.5.4.5 *Socio-Economic Mapping Untuk Karakteristik Masyarakat*

Karakteristik masyarakat didefinisikan dengan karakteristik sosial dan ekonomi melalui *socio-economic mapping* dari kelompok masyarakat yang menjadi responden dalam penelitian.

Hasil kuesioner tersebut akan memberikan gambaran masyarakat pada masing-masing Kelurahan. Hasil dari tahapan ini adalah gambaran karakteristik masyarakat di masing-masing Kelurahan untuk diidentifikasi hubungannya dengan faktor penentu keberhasilan.

3.5.4.6 *Analisis Tabulasi Silang Untuk Menganalisis Hubungan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan*

Dalam menganalisis hubungan antara faktor-faktor penentu keberhasilan dengan hasil *socio-economic mapping*, maka dilakukan tabulasi silang dengan menguji korelasi antara variabel-variabel. Peneliti menggunakan distribusi frekuensi pada sel-sel dalam tabel sebagai dasar untuk menyimpulkan hubungan antara variabel-variabel penelitian, sehingga dapat dengan mudah melihat keterkaitan hubungan antara dua variabel.

Analisis tabulasi silang yang digunakan untuk melihat hubungan faktor penentu dengan karakteristik masyarakat menggunakan chi-square dan koefisien kontigensi. Chi-square merupakan alat statistik dimana angka itu tidak diketahui hubungannya positif atau negatif, sedangkan koefisien kontigensi merupakan alat statistik untuk melihat hubungan tersebut linear atau non-linear dan seberapa erat hubungan antara variabel.

3.5.4.7 Analisis Deskriptif Untuk Menentukan Strategi Pengelolaan

Analisis deskriptif akan dilakukan terhadap hasil dari analisis hubungan kondisi jalan lingkungan eksisting, faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan, dan karakteristik masyarakat, sehingga menghasilkan strategi berdasarkan karakteristik masyarakat pada suatu wilayah. Tahapan yang dilakukan antara lain, antara lain:

- Menghubungkan antara hasil analisis regresi untuk identifikasi hubungan faktor penentu keberhasilan dengan kondisi jalan eksisting dengan faktor penentu keberhasilan dengan hasil analisis tabulasi silang antara karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan
- Berdasarkan kondisi jalan eksisting, dan nilai faktor hasil dari analisis pada tahap sebelumnya, dirumuskan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kota Malang berdasarkan karakteristik di masing-masing wilayah, dimana jika nilai faktor kurang maka perlu sangat ditingkatkan, jika nilai faktor cukup maka perlu dikembangkan, dan jika nilai faktor baik maka perlu dipertahankan.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini obyek penelitian yang dipilih adalah Kelurahan kumuh yang berada di Kota Malang, dan mendapatkan Bantuan Dana Investasi (BDI) KOTAKU pada tahun 2017.

4.1.1 Gambaran Umum Kota Malang

Kota Malang merupakan Kota terbesar kedua setelah Kota Surabaya di Provinsi Jawa Timur. Kota Malang memiliki 57 Kelurahan yang tersebar di 5 Kecamatan yaitu Kecamatan Klojen yang terdiri dari 11 Kelurahan, 89 RW dan 671 RT, Kecamatan Blimbing yang terdiri dari 11 Kelurahan, 119 RW dan 833 RT, Kecamatan Kedungkandang yang terdiri dari 9 Kelurahan, 3 Desa, 97 RW dan 733 RT, Kecamatan Lowokwaru yang terdiri dari 9 Kelurahan, 3 Desa, 114 RW dan 662 RT, dan Kecamatan Sukun yang terdiri dari 11 Kelurahan, 80 RW dan 754 RT.

Tabel 4-1 Kecamatan dan Kelurahan di Kota Malang

No	Kecamatan				
	Kedungkandang	Sukun	Klojen	Blimbing	Lowokwaru
1	Arjowinangun	Kebonsari	Sukoharjo	Jodipan	Merjosari
2	Tlogowaru	Gadang	Kidul Dalem	Polehan	Dinoyo
3	Wonokoyo	Ciptomulyo	Kauman	Kesatrian	Sumbersarai
4	Bumiayu	Sukun	Bareng	Bunulrejo	Ketawanggede
5	Buring	Bandungrejosari	Gading Kasri	Purwantoro	Jatimulyo
6	Mergosono	Bakalan Krajan	Oro Oro Dowo	Pandanwangi	Lowokwaru
7	Kotalama	Mulyorejo	Klojen	Blimbing	Tulusrejo
8	Kedungkandang	Bandulan	Rampal Celaket	Purwodadi	Mojolangu
9	Sawojajar	Tanjungrejo	Samaan	Polowijen	Tunjungsekar
10	Madyopuro	Pisangcandi	Penanggungan	Arjosari	Tasikmadu
11	Lesanpuro	Karangbesuki	Kasin	Balaerjosari	Tunggulwulung
12	Cemorokandang				Tlogomas

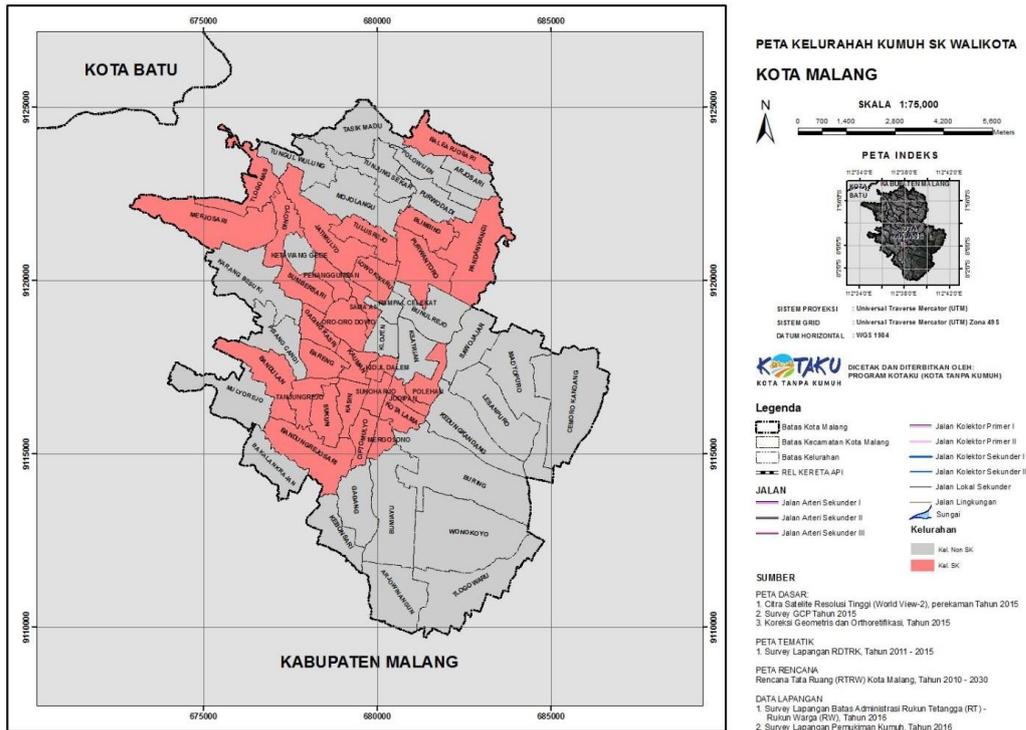
Sumber: Dokumen RP2KPKP Kota Malang

Berdasarkan SK Walikota Malang Nomor 86 Tahun 2015 tentang Sebaran Permukiman Kumuh Kota Malang, terdapat 29 wilayah Kelurahan yang masuk dalam kategori permukiman kumuh, dan telah dilakukan verifikasi deliniasi permukiman kumuh dengan sebaran sebagai berikut:

Tabel 4-2 Luasan Kawasan Kumuh Hasil Verifikasi Kota Malang

No	Kecamatan	Kelurahan	Luasan Kumuh SK (Hektar)	Luasan Verifikasi Deliniasi (Hektar)
1	Kedungkandang	Mergosono	47,20	20,48
2		Kotalama	25,70	49,64
3	Sukun	Ciptomulyo	62,60	21,17
4		Sukun	34,35	20,88
5		Bandungrejosari	0,45	58,46
6		Bandulan	27,00	25,44
7		Tanjungrejo	8,40	27,32
8	Klojen	Sukoharjo	39,20	16,02
9		Kidul Dalem	26,02	9,39
10		Kauman	3,10	19,06
11		Bareng	81,56	20,56
12		Gadingkasri	42,62	19,19
13		Oro-oro Dowo	22,40	13,92
14		Samaan	30,40	16,02
15		Penanggungan	53,01	16,37
16	Kasin	48,20	19,80	
17	Blimbing	Jodipan	4,80	16,36
18		Polehan	17,50	25,04
19		Purwantoro	0,05	22,99
20		Pandanwangi	0,17	28,14
21		Blimbing	0,25	17,73
22		Balearjosari	2,27	23,77
23	Lowokwaru	Merjosari	0,05	18,14
24		Dinoyo	0,66	17,31
25		Sumbersari	10,20	9,92
26		Jatimulyo	0,40	7,38
27		Lowokwaru	9,50	7,38
28		Tulusrejo	8,00	13,54
29		Tlogomas	2,54	18,38

Sumber: Dokumen RP2KPKP Kota Malang



Gambar 4-1 Peta Kelurahan Kumuh SK Walikota Malang
 Sumber: Dokumen RP2KPKP Kota Malang

4.1.2 Sebaran Lokasi Penelitian

Dari 57 Kelurahan di Kota Malang sebagai lokasi Program KOTAKU, terdapat 10 Kelurahan di Kota Malang yang menjadi lokasi yang diamati dalam penelitian ini. Lokasi yang dipilih menjadi lokasi penelitian, merupakan Kelurahan yang mendapatkan dana BDI tahun 2017 dan membangun infrastruktur jalan lingkungan, antara lain:

Tabel 4-3 Lokasi Pembangunan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Tahun 2017

No	Kecamatan	Kelurahan	RT/RW	Lokasi
1	Sukun	Bandulan	- RT 013/RW 004 - RT 009/RW 004	Kawasan pusat kota
2		Tanjungrejo	- RT 017/RW 009 - RT 009/RW 009	Kawasan pusat kota
3	Klojen	Sukoharjo	- RT 012/RW 001 - RT 006/RW 001	Kawasan pusat kota

No	Kecamatan	Kelurahan	RT/RW	Lokasi
			- RT 004/RW 001	
4		Kidul Dalem	- RT 003/RW 002	Kawasan pinggiran DAS Berantas
5		Bareng	- RT 001/RW 007 - RT 014/RW 008 - RT 004/RW 008	Kawasan pusat kota
6		Gadingkasri	- RT 007/RW 001	Kawasan pusat kota
7		Oro Oro Dowo	- RT 003/RW 003	Kawasan pinggiran DAS Berantas
8		Samaan	- RT 001/RW 005	Kawasan pinggiran DAS Berantas
9		Penanggungan	- RT 005/RW 004 - RT 004/RW 004	Kawasan pinggiran DAS Berantas
10		Kasin	- RT 010/RW 007 - RT 011/RW 007 - RT 009/RW 007 - RT 007/RW 007	Kawasan pusat kota

Sumber: Data SIM KOTAKU, 2019

4.2 Penilaian Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting Berbasis Masyarakat

4.2.1 Instrumen Penilaian Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting

Dalam menilai kondisi jalan lingkungan eksisting yang terbangun pada tahun 2017, peneliti melakukan observasi ke lokasi dan melalui penyebaran kuesioner kepada responden masyarakat di masing-masing Kelurahan. Adapun untuk menilai kondisi jalan dalam penelitian ini, terdapat 6 indikator (Q1 - Q6) dengan menggunakan skala penilaian skala likert 3 sebagai berikut:

1. Kondisi fisik jalan (Q1), dengan indikator penilaian:
 - a. Baik, kondisi fisik seluruh bagian jalan masih baik baik (kerusakan < 10%)
 - b. Cukup, kerusakan dalam jumlah kecil (kerusakan 10% - 35%)
 - c. Kurang, terdapat kerusakan dalam jumlah besar (kerusakan > 35%)
2. Kondisi keberfungsian jalan (Q2), dengan indikator penilaian:
 - a. Baik, masyarakat sangat memanfaatkan jalan
 - b. Cukup, masyarakat cukup memanfaatkan jalan
 - c. Kurang, masyarakat kurang memanfaatkan jalan

3. Kondisi pemanfaatan jalan (Q3) memiliki kriteria, a) mampu dilewati pejalan kaki dan kendaraan roda dua tanpa kesulitan; b) jalan lingkungan tidak terputus dengan akses jalan lain; dan c) saluran drainase selalu terjaga bersih, agar tidak terjadi genangan. Adapun indikator penilaiannya:
 - a. Baik, memiliki 3 point dari indikator di atas
 - b. Cukup, memiliki 1 - 2 point dari indikator di atas
 - c. Kurang, tidak memiliki point sama sekali
4. Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan (Q4) memiliki kriteria, a) jalan tidak digunakan sebagai tempat cuci kendaraan; b) jalan tidak digunakan sebagai tempat parkir dan penyimpanan barang; dan c) jalan tidak dihalangi oleh bangunan pribadi. Adapun indikator penilaiannya:
 - a. Baik, memiliki 3 point dari indikator di atas
 - b. Cukup, memiliki 1 - 2 point dari indikator di atas
 - c. Kurang, tidak memiliki point sama sekali
5. Kondisi badan jalan (Q5), dengan indikator penilaian:
 - a. Baik, perkerasan masih baik
 - b. Cukup, perkerasan mengalami kerusakan
 - c. Kurang, sudah tidak terlihat perkerasan
6. Kondisi drainase (Q6), dengan indikator penilaian:
 - a. Baik, saluran ada, dan berfungsi (air mengalir lancar tanpa halangan oleh sampah, pasir, batu atau timbunan bahan-bahan lainnya)
 - b. Cukup, saluran ada, tetapi tidak berfungsi baik (air mengalir, tetapi terhambat oleh sampah, pasir, batu atau timbunan bahan-bahan lainnya)
 - c. Kurang, saluran ada, tetapi kondisi fisik atau struktur bangunan drainase rusak sehingga air tidak bisa mengalir

Indikator-indikator tersebut di atas, disusun dalam kuesioner seperti pada Lampiran 2, untuk selanjutnya diberikan kepada responden masyarakat. Untuk kuesioner kepada responden masyarakat, dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas, dengan hasil sebagai berikut:

4.2.2 Uji Validitas dan Reliabilitas

Pengujian validitas dan reliabilitas dilakukan dengan menggunakan program SPSS. Dalam penelitian ini, pengujian validitas dilakukan terhadap 233 responden. Keputusan hasil uji validitas, seperti pada lampiran 3, berdasarkan ketentuan, yaitu r hitung $>$ r tabel, maka pertanyaan kuesioner dapat dikatakan valid, sedangkan r hitung $<$ r tabel, maka pertanyaan kuesioner dikatakan tidak valid. Adapun r tabel untuk 233 responden, dilihat $n - 2$, yaitu 231 adalah 0,128. Adapun rumus uji validitas sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan:

- X : Skor yang diperoleh eubyek keseluruhan item
- Y : Skor total yang diperoleh dari seluruh item
- $\sum X$: Jumlah skor dalam distribusi X
- $\sum Y$: Jumlah skor dalam distribusi Y
- $\sum X^2$: Jumlah kuadrat dalam skor distribusi X
- $\sum Y^2$: Jumlah kuadrat dalam skor distribusi Y
- N : Jumlah responden

Untuk hasil uji validitas terhadap 6 pertanyaan dengan menggunakan program SPSS dalam kuesioner kondisi jalan lingkungan, sebagai berikut:

Tabel 4-4 Hasil Uji Validitas Kuesioner Kondisi Jalan

No	Kuesioner	r hitung	r tabel	Keterangan
1	Q1	0,863	0,128	Valid
2	Q2	0,424	0,128	Valid
3	Q3	0,759	0,128	Valid
4	Q4	0,746	0,128	Valid
5	Q5	0,913	0,128	Valid
6	Q6	0,854	0,128	Valid

Berdasarkan tabel di atas, maka dapat dilihat bahwa seluruh pertanyaan untuk kuesioner kondisi jalan lingkungan eksisting berbasis masyarakat adalah valid, karena r hitung $>$ r tabel.

Pengujian reliabilitas dilakukan pada $\alpha = 0,05$. Instrumen dapat dikatakan reliable jika nilai alpha lebih besar dari r tabel, dimana untuk 233 responden, dilihat $n - 2$, yaitu 231, maka $r \text{ tabel} = 0,128$. Adapun rumus perhitungan reliabilitas sebagai berikut:

$$r_{11} = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Keterangan: r_{xx} : reliabilitas yang dicari
 n : jumlah item pertanyaan yang diuji
 $\sum \sigma_i^2$: jumlah varians skor tiap-tiap item
 $\sum \sigma_t^2$: varians total

Untuk hasil uji reliabilitas dengan menggunakan program SPSS, digambarkan seperti pada Tabel 4-5.

Tabel 4-5 Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Kondisi Jalan

No	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
1	Kondisi jalan lingkungan eksisting	0,862	0,128	Reliabel

Hasil uji reliabilitas, seperti pada lampiran 3, diperoleh nilai koefisien kuesioner kondisi jalan lingkungan eksisting sebesar 0,862. Berdasarkan nilai koefisien reliabilitas tersebut dapat disimpulkan bahwa kuesioner kondisi jalan lingkungan eksisting untuk penelitian ini reliabel atau konsisten, sehingga dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

Penilaian kondisi jalan eksisting hasil kuesioner kepada responden dilakukan dengan bobot untuk setiap pertanyaan 3 untuk pilihan jawaban baik, 2 untuk pilihan jawaban cukup, dan 1 untuk pilihan jawaban kurang, sehingga range penilaian kondisi jalan lingkungan eksisting adalah $0 - 6 =$ Kurang baik, $7 - 12 =$ Cukup baik, dan $13 - 18 =$ Baik.

Adapun hasil identifikasi terhadap kondisi jalan eksisting dapat digambarkan pada masing-masing Kelurahan sebagai berikut:

4.2.3 Kelurahan Bandulan

Hasil kuesioner kepada 15 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Bandulan, yaitu:

Tabel 4-6 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Bandulan

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	8	24	
		Cukup	2	7	14	
		Kurang	1	0	0	
		Total				38
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,53
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	9	27	
		Cukup	2	6	12	
		Kurang	1	0	0	
		Total				39
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,60
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	7	21	
		Cukup	2	8	16	
		Kurang	1	0	0	
		Total				37
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,47
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	5	15	
		Cukup	2	9	18	
		Kurang	1	1	1	
		Total				34
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,27
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	6	18	
		Cukup	2	8	16	
		Kurang	1	1	1	
		Total				35
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,33
6	Kondisi drainase	Baik	3	5	15	
		Cukup	2	10	20	
		Kurang	1	0	0	
		Total				35
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,33
Total Rasio					14,53	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-2 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Bandulan

4.2.4 Kelurahan Tanjungrejo

Hasil kuesioner kepada 23 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Tanjungrejo, yaitu:

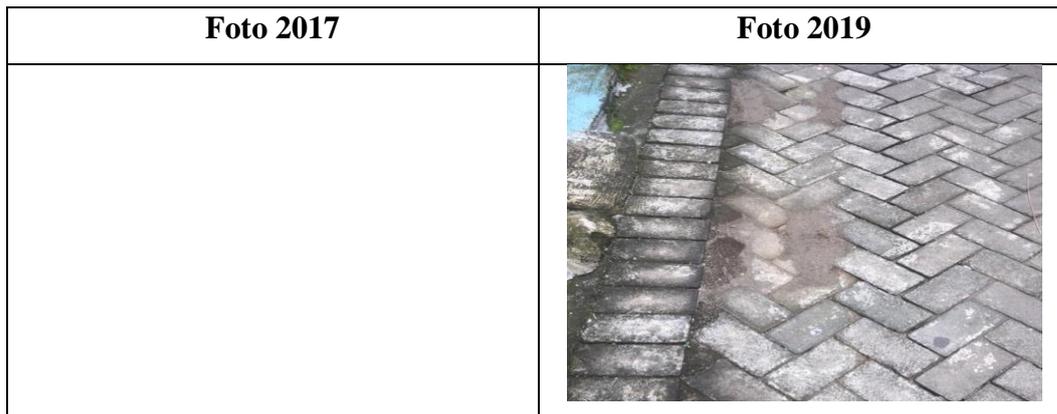
Tabel 4-7 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Tanjungrejo

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	23	46
		Kurang	1	0	0
		Total			46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,00

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	23	46	
		Kurang	1	0	0	
		Total				46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	23	46	
		Kurang	1	0	0	
		Total				46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	23	46	
		Kurang	1	0	0	
		Total				46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	23	46	
		Kurang	1	0	0	
		Total				46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
6	Kondisi drainase	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	23	46	
		Kurang	1	0	0	
		Total				46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
Total Rasio					12,00	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Cukup	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:





Gambar 4-3 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Tanjungrejo

4.2.5 Kelurahan Kasin

Hasil kuesioner kepada 36 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Kasin, yaitu:

Tabel 4-8 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Kasin

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	30	90	
		Cukup	2	6	12	
		Kurang	1	0	0	
		Total				102
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,83
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	36	108	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				108
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	35	105	
		Cukup	2	1	2	
		Kurang	1	0	0	
		Total				107
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,97
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	5	15	
		Cukup	2	31	62	
		Kurang	1	0	0	
		Total				77
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,14
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	34	102	
		Cukup	2	2	4	

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
		Kurang	1	0	0
		Total			106
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,94
6	Kondisi drainase	Baik	3	35	105
		Cukup	2	1	2
		Kurang	1	0	0
		Total			107
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,97
Total Rasio					16,86
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-4 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Kasin

4.2.6 Kelurahan Sukoharjo

Hasil kuesioner kepada 24 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Sukoharjo, yaitu:

Tabel 4-9 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Sukoharjo

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	24	72	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				72
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	22	66	
		Cukup	2	2	4	
		Kurang	1	0	0	
		Total				70
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,92
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	6	18	
		Cukup	2	18	36	
		Kurang	1	0	0	
		Total				54
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,25
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	24	72	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				72
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	20	60	
		Cukup	2	4	8	
		Kurang	1	0	0	
		Total				68
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,83
6	Kondisi drainase	Baik	3	6	18	
		Cukup	2	18	36	
		Kurang	1	0	0	
		Total				54
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,25
Total Rasio					16,25	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-5 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Sukoharjo

4.2.7 Kelurahan Kidul Dalem

Hasil kuesioner kepada 17 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Kidul Dalem, yaitu:

Tabel 4-10 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Kidul Dalem

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	17	34
		Kurang	1	0	0
		Total			34
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,00

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	8	24	
		Cukup	2	9	18	
		Kurang	1	0	0	
		Total				42
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,47
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	4	12	
		Cukup	2	13	26	
		Kurang	1	0	0	
		Total				38
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,24
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	2	6	
		Cukup	2	15	30	
		Kurang	1	0	0	
		Total				36
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,12
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	4	12	
		Cukup	2	13	26	
		Kurang	1	0	0	
		Total				38
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,24
6	Kondisi drainase	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	17	34	
		Kurang	1	0	0	
		Total				34
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,00
Total Rasio					13,06	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:





Gambar 4-6 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Kidul Dalem

4.2.8 Kelurahan Bareng

Hasil kuesioner kepada 25 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Bareng, yaitu:

Tabel 4-11 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Bareng

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	24	72	
		Cukup	2	1	2	
		Kurang	1	0	0	
		Total				74
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,96
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	25	75	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				75
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	22	66	
		Cukup	2	3	6	
		Kurang	1	0	0	
		Total				72
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,88
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	0	0	
		Cukup	2	24	48	
		Kurang	1	1	1	
		Total				49
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				1,96
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	23	69	
		Cukup	2	2	4	
		Kurang	1	0	0	

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
		Total			73
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,92
6	Kondisi drainase	Baik	3	24	72
		Cukup	2	1	2
		Kurang	1	0	0
		Total			74
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,96
Total Rasio					16,68
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-7 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Bareng

4.2.9 Kelurahan Gadingkasri

Hasil kuesioner kepada 21 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Gadingkasri, yaitu:

Tabel 4-12 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Gadingkasri

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	10	30	
		Cukup	2	11	22	
		Kurang	1	0	0	
		Total				52
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,48
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	2	4	
		Kurang	1	0	0	
		Total				61
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,90
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	20	60	
		Cukup	2	1	2	
		Kurang	1	0	0	
		Total				62
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,95
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	10	30	
		Cukup	2	11	22	
		Kurang	1	0	0	
		Total				52
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,48
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	10	30	
		Cukup	2	11	22	
		Kurang	1	0	0	
		Total				52
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,48
6	Kondisi drainase	Baik	3	2	6	
		Cukup	2	19	38	
		Kurang	1	0	0	
		Total				44
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				2,10
Total Rasio					15,38	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-8 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Gadingkasri

4.2.10 Kelurahan Oro Oro Dowo

Hasil kuesioner kepada 34 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Oro Oro Dowo, yaitu:

Tabel 4-13 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Oro Oro Dowo

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	34	68
		Kurang	1	0	0
		Total			68
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,00

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	34	102
		Cukup	2	0	0
		Kurang	1	0	0
		Total			102
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			3,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	34	68
		Kurang	1	0	0
		Total			68
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,00
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	9	18
		Kurang	1	25	25
		Total			43
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			1,26
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	0	0
		Cukup	2	9	18
		Kurang	1	25	25
		Total			43
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			1,26
6	Kondisi drainase	Baik	3	0	0
		Cukup	2	1	2
		Kurang	1	33	33
		Total			35
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			1,03
Total Rasio					10,56
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Cukup

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:





Gambar 4-9 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Oro Oro Dowo

4.2.11 Kelurahan Samaan

Hasil kuesioner kepada 19 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Samaan, yaitu:

Tabel 4-14 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Samaan

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total	
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
6	Kondisi drainase	Baik	3	19	57	
		Cukup	2	0	0	
		Kurang	1	0	0	
		Total				57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)				3,00
Total Rasio					18,00	
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik	

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-10 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Samaan

4.2.12 Kelurahan Penanggungan

Hasil kuesioner kepada 19 responden masyarakat dapat digambarkan kondisi jalan lingkungan berbasis masyarakat di Kelurahan Penanggungan, yaitu:

Tabel 4-15 Penilaian Kondisi Jalan Kelurahan Penanggungan

No	Indikator	Pilihan Jawaban	Bobot	Jumlah Responden	Sub Total
1	Kondisi fisik jalan	Baik	3	16	48
		Cukup	2	3	6
		Kurang	1	0	0
		Total			54
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,84
2	Kondisi keberfungsian jalan	Baik	3	19	57
		Cukup	2	0	0
		Kurang	1	0	0
		Total			57
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			3,00
3	Kondisi pemanfaatan jalan	Baik	3	18	54
		Cukup	2	1	2
		Kurang	1	0	0
		Total			56
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,95
4	Kondisi pengaturan pemanfaatan jalan	Baik	3	8	24
		Cukup	2	11	22
		Kurang	1	0	0
		Total			46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,42
5	Kondisi badan jalan	Baik	3	9	27
		Cukup	2	9	18
		Kurang	1	0	0
		Total			45
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,37
6	Kondisi drainase	Baik	3	8	24
		Cukup	2	11	22
		Kurang	1	0	0
		Total			46
		Rasio (Total/Jumlah Responden)			2,42
Total Rasio					16,00
Tingkat Kondisi Jalan Eksisting					Baik

Hasil observasi sebagai gambaran pengamatan kondisi jalan lingkungan secara langsung dapat digambarkan melalui gambar sebagai berikut:



Gambar 4-11 Kondisi Jalan Eksisting di Kelurahan Penanggungan

Sehingga rekap kondisi jalan lingkungan eksisting berbasis masyarakat di 10 Kelurahan yang terbangun pada tahun 2017, sebagai berikut:

Tabel 4-16 Rekap Penilaian Kondisi Jalan di 10 Kelurahan

No	Kelurahan	Total	Kondisi Jalan Eksisting
1	Bandulan	14,53	Baik
2	Tanjungrejo	12,00	Cukup
3	Kasin	16,86	Baik
4	Sukoharjo	16,25	Baik
5	Kidul Dalem	13,06	Baik
6	Bareng	16,68	Baik

No	Kelurahan	Total	Kondisi Jalan Eksisting
7	Gadingkasri	15,38	Baik
8	Oro Oro Dowo	10,56	Cukup
9	Samaan	18,00	Baik
10	Penanggungan	16,00	Baik

Keterangan:

Range penilaian:

0 - 6,00 = Kurang

6,01 - 12,00 = Cukup

12,01 - 18,00 = Baik

4.3 Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dengan Kondisi Jalan

4.3.1 Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

Dalam tahap identifikasi faktor, variabel telah dikumpulkan sebagai faktor-faktor yang terkait dengan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat melalui penelitian terdahulu dan studi literatur, seperti pada Tabel 2-3. Identifikasi terhadap faktor-faktor tersebut, dilakukan kuesioner kepada responden sesuai dengan tabel 3-4 untuk memvalidasi dan memfilter faktor yang sudah dikumpulkan, Terdapat 41 faktor dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, dimana terdapat 10 faktor pada tahap perencanaan, 10 faktor pada tahap pembangunan, 6 faktor pada tahap pemanfaatan, 10 faktor pada tahap pemeliharaan, dan 5 faktor pada hasil yang diharapkan. Metode yang digunakan untuk identifikasi faktor ini adalah kuesioner sederhana, dimana. Hasil dari jawaban responden sebagai berikut:

Tabel 4-17 Rekap Jawaban Responden Identifikasi Faktor-Faktor Pengelolaan

No	Tahapan	Faktor-Faktor	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
1	Perencanaan	Sosialisasi pelaksanaan program	S	S	S	S	S	S	S
2		Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	S	S	S	S	S	S	S

No	Tahapan	Faktor-Faktor	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
3		Pelibatan masyarakat mengajukan usulan kegiatan	TS	TS	S	S	TS	TS	TS	
4		Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	S	S	S	TS	S	S	S	
5		Pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa	S	S	S	S	S	S	S	
6		Keaktifan Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	S	S	S	S	S	S	S	
7		Keaktifan Fasilitator Kelurahan (Faskel)	S	S	S	S	S	S	S	
8		Kontribusi perempuan dalam perencanaan	S	S	S	S	S	S	S	
9		Refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya	S	S	S	S	S	S	S	
10		Forum konsultasi tingkat Kota	S	S	TS	S	S	S	S	
11		Pembangunan	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	S	S	S	S	S	S	S
12			Keswadayaan masyarakat dalam pembangunan	S	S	S	S	S	S	S
13	Ketersediaan sumber daya alat dan bahan		S	TS	TS	TS	TS	S	TS	
14	Pelaksanaan Standar Operasional dan Prosedur		S	S	S	S	S	S	S	
15	Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)		S	S	S	S	S	S	S	
16	Pendampingan oleh fasilitator dalam pembangunan		S	S	S	S	S	S	S	
17	Tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan		S	S	S	S	S	S	S	
18	Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan		S	S	TS	S	S	S	S	

No	Tahapan	Faktor-Faktor	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
19		Teknologi yang digunakan	S	S	S	S	S	TS	S
20		Sertifikasi pasca pembangunan jalan lingkungan	S	S	TS	S	S	S	S
21	Pemanfaatan	Aturan bersama	S	S	S	S	S	S	S
22		Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	S	S	S	TS	S	S	S
23		Keberadaan KPP melembaga	S	S	S	S	S	S	S
24		Koordinasi dengan pemerintah	S	S	S	S	S	S	S
25		Manajemen program kerja operasional infrastruktur	S	S	S	S	TS	S	S
26		Inventarisasi jalan lingkungan	S	S	TS	S	S	S	S
27	Pemeliharaan	Keberfungsian KPP	S	S	S	S	S	S	S
28		Kontribusi pemerintah Kelurahan/Desa	S	S	S	S	S	S	S
29		Peran fasilitator dalam pemeliharaan	TS	TS	S	TS	S	TS	TS
30		Keswadayaan masyarakat dalam pemeliharaan	S	S	S	TS	S	S	S
31		Bantuan dan kemitraan dalam pembiayaan pemeliharaan	S	TS	S	TS	S	S	S
32		Metode pemeliharaan jalan	S	S	S	S	S	S	S
33		Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan	S	S	TS	S	S	S	S
34		Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan	S	S	S	S	S	S	S

No	Tahapan	Faktor-Faktor	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
35		Pengawasan jalan	S	S	S	S	S	S	S
36		Pelaporan secara berkala	S	S	S	S	S	S	S
37	Hasil	Jalan lingkungan berkualitas dan berfungsi baik	S	S	S	S	S	S	S
38		Masyarakat melakukan kegiatan O&P	S	S	S	TS	S	S	S
39		Keberadaan dan keberfungsian KPP ditingkat Kelurahan/Desa	S	S	S	S	S	S	S
40		Sumber pendanaan pemeliharaan jalan	S	S	S	S	S	S	S
41		Tingkat kepuasan masyarakat	S	S	TS	S	S	S	S

Keterangan:

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

R1 : Responden dari PMU KOTAKU (NSUP dan NUSP-2)

R2 : Responden dari Satker Infrastruktur Berbasis Masyarakat

R3 : Responden dari Satker Infrastruktur Berbasis Masyarakat

R4 : Responden dari Balai Prasarana Permukiman Wilayah Jawa Timur

R5 : Responden dari Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Malang

R6 : Responden dari OSP KOTAKU Provinsi Jawa Timur

R7 : Responden dari Tim Koordinator Kota KOTAKU

Pada Tabel 4-17 dapat dilihat dari 41 variabel faktor yang dikuesionerkan, terdapat 38 variabel yang minimal 4 responden menyatakan setuju, sehingga dapat digunakan untuk tahap penelitian selanjutnya, dan 3 variabel yang minimal 4 responden menyatakan tidak setuju, sehingga tidak dapat digunakan untuk tahap penelitian selanjutnya.

Dari 38 variabel faktor terdapat 13 variabel yang mendapatkan nilai setuju, dari 4 - 6 responden, sehingga variabel tersebut dapat digunakan dengan catatan dalam tahapan penelitian selanjutnya, antara lain:

Tabel 4-18 Faktor-Faktor Disetujui Oleh 4 - 6 Responden

No	Faktor-Faktor	Alasan
1	Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	Dalam pengambilan suatu keputusan sebaiknya tidak melibatkan banyak pihak, cukup yang berkepentingan saja namun juga harus mempertimbangkan masukan dari masyarakat
2	Forum konsultasi tingkat Kota	Sebenarnya yang lebih berperan adalah tokoh pemerintah daerah (kepala daerah) sebagai aktor penggerak
3	Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan	Dalam tahapan pembangunan peran perempuan tidak selalu harus ada
4	Teknologi yang digunakan	Teknologi yang dipilih harus sesuai tidak selalu harus sederhana, karena menentukan kualitas, kecepatan dan ketepatan pelaksanaan pembangunan
5	Sertifikasi pasca pembangunan jalan lingkungan	Dalam pelaksanaannya tidak semua pekerjaan bias disertifikasi untuk pemastian kualitas jalan
6	Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	Peran ini menjadi tanggung jawab dari KPP, sehingga tidak perlu tim baru
7	Manajemen program kerja operasional infrastruktur	Program kerja untuk pemanfaatan jalan biasanya selalu berubah-ubah (fleksibel) di lapangan
8	Inventarisasi jalan lingkungan	Pendataan sudah menjadi tugas dari pemerintah, namun bukan menjadi faktor utama
9	Keswadayaan masyarakat dalam pemeliharaan	Menjadi suatu hal yang baik dan memudahkan apabila warga proaktif dalam melakukan kegiatan swadaya utk kepentingan umum namun hal ini sebaiknya hanya bersifat pendukung saja agar masyarakat juga paham hak apa saja yang seharusnya diperoleh dari program pemerintah Kelurahan/Desa
10	Bantuan dan kemitraan dalam pembiayaan pemeliharaan	Kemitraan yang dilakukan khususnya dengan pihak swasta sebaiknya untuk pekerjaan utama yang nilainya cukup besar dan hasilnya lebih terlihat perubahannya, dana untuk kegiatan yg sifatnya perbaikan dan pemeliharaan rentan disalahgunakan
11	Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan	Perempuan cenderung hanya dapat melakukan pemeliharaan yang ringan saja
12	Masyarakat melakukan kegiatan O&P	Dalam faktor ini terlalu banyak yang mempengaruhi bukan hanya faktor internal masyarakat dalam perawatan jalan
13	Tingkat kepuasan masyarakat	Tidak bias dijadikan ukuran, kareba puas belum tentu terlibat dalam pengelolaan

Sehingga 38 variabel faktor-faktor yang berpengaruh untuk pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, yang dapat digunakan pada tahapan penelitian selanjutnya, antara lain:

Tabel 4-19 Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Untuk Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan
1	Sosialisasi pelaksanaan program	11	Keswadayaan masyarakat dalam pembangunan	21	Keberadaan KPP melembaga	31	Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan
2	Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	12	Pelaksanaan Standar Operasional dan Prosedur	22	Koordinasi dengan pemerintah	32	Pengawasan jalan
3	Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	13	Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)	23	Manajemen program kerja operasional infrastruktur	33	Pelaporan secara berkala
4	Pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa	14	Pendampingan oleh fasilitator dalam pembangunan	24	Inventarisasi jalan lingkungan	34	Jalan lingkungan berkualitas dan berfungsi baik
5	Keaktifan Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	15	Tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan	25	Keberfungsian KPP	35	Masyarakat melakukan kegiatan O&P
6	Keaktifan Fasilitator Kelurahan (Faskel)	16	Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan	26	Kontribusi pemerintah Kelurahan/Desa	36	Keberadaan dan keberfungsian KPP ditingkat Kelurahan/Desa
7	Kontribusi perempuan dalam perencanaan	17	Teknologi yang digunakan	27	Keswadayaan masyarakat dalam pemeliharaan	37	Sumber pendanaan pemeliharaan jalan
8	Refleksi perkara kritis	18	Sertifikasi pasca pembangunan	28	Bantuan dan kemitraan dalam	38	Tingkat kepuasan masyarakat

No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan	No	Faktor-Faktor Pengelolaan
	dan pemetaan swadaya		jalan lingkungan		pembiayaan pemeliharaan		
9	Forum konsultasi tingkat Kota	19	Aturan bersama	29	Metode pemeliharaan jalan		
10	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	20	Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	30	Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan		

Adapun variabel faktor yang tidak digunakan lagi pada tahap penelitian selanjutnya, karena hanya disetujui oleh < 3 orang responden, yaitu:

Tabel 4-20 Faktor-Faktor Yang Dinilai Tidak Berpengaruh Untuk Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

No	Faktor-Faktor	Alasan
1	Pelibatan masyarakat mengajukan usulan kegiatan	Dalam penyusunan usulan kegiatan disesuaikan dengan kebutuhan, kemendesakan dan nilai anggaran yang sudah ditentukan
2	Ketersediaan sumber daya alat dan bahan	Sumber daya alat dan bahan masih bisa diadakan meski harus diambil dari daerah lain, tentunya dgn biaya tambahan
3	Peran fasilitator dalam pemeliharaan	Fasilitator diharapkan hanya memberikan pembekalan pada awal saja, sehingga perangkat kelurahan/desa dan masyarakat menjadi lebih mandiri dalam melaksanakan kegiatan pemeliharaan jalan (keberadaan fasilitator tidak tentu)

4.3.2 Identifikasi Faktor-Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

4.3.2.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

Pengujian validitas dan reliabilitas dilakukan dengan menggunakan program SPSS. Dalam penelitian ini, pengujian validitas dilakukan terhadap 220 responden. Keputusan hasil uji validitas, seperti pada lampiran 4, berdasarkan ketentuan, yaitu $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$, maka pertanyaan kuesioner dapat dikatakan valid, sedangkan $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka pertanyaan kuesioner dikatakan tidak valid. Adapun $r \text{ tabel}$ untuk 220 responden, dilihat $n - 2$, yaitu 218 adalah 0,132. Rumus perhitungan untuk uji validitas, sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan:

X : Skor yang diperoleh eubyek keseluruhan item

Y : Skor total yang diperoleh dari seluruh item

$\sum X$: Jumlah skor dalam distribusi X

$\sum Y$: Jumlah skor dalam distribusi Y

$\sum X^2$: Jumlah kuadrat dalam skor distribusi X

$\sum Y^2$: Jumlah kuadrat dalam skor distribusi Y

N: Jumlah responden

Untuk hasil uji validitas menggunakan program SPSS terhadap 38 pertanyaan dalam kuesioner faktor penentu keberhasilan, sebagai berikut:

Tabel 4-21 Hasil Uji Validitas Kuesioner Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

No	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
1	A1	0,586	0,132	Valid
2	A2	0,418	0,132	Valid
3	A3	0,247	0,132	Valid
4	A4	0,655	0,132	Valid
5	A5	0,376	0,132	Valid
6	A6	0,476	0,132	Valid
7	A7	0,297	0,132	Valid

No	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
8	A8	0,469	0,132	Valid
9	A9	0,593	0,132	Valid
10	B1	0,647	0,132	Valid
11	B2	0,556	0,132	Valid
12	B3	0,463	0,132	Valid
13	B4	0,620	0,132	Valid
14	B5	0,439	0,132	Valid
15	B6	0,370	0,132	Valid
16	B7	0,199	0,132	Valid
17	B8	0,167	0,132	Valid
18	B9	0,603	0,132	Valid
19	C1	0,697	0,132	Valid
20	C2	0,512	0,132	Valid
21	C3	0,560	0,132	Valid
22	C4	0,415	0,132	Valid
23	C5	0,480	0,132	Valid
24	C6	0,458	0,132	Valid
25	D1	0,568	0,132	Valid
26	D2	0,430	0,132	Valid
27	D3	0,708	0,132	Valid
28	D4	0,685	0,132	Valid
29	D5	0,223	0,132	Valid
30	D6	0,493	0,132	Valid
31	D7	0,521	0,132	Valid
32	D8	0,688	0,132	Valid
33	D9	0,694	0,132	Valid
34	E1	0,405	0,132	Valid
35	E2	0,673	0,132	Valid
36	E3	0,652	0,132	Valid
37	E4	0,822	0,132	Valid
38	E5	0,534	0,132	Valid

Berdasarkan tabel di atas, maka dapat dilihat bahwa 38 pertanyaan untuk kuesioner faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat adalah valid, karena r hitung > r tabel.

Pengujian reliabilitas dilakukan pada $\alpha = 0,05$. Instrumen dapat dikatakan reliable jika nilai alpha lebih besar dari r tabel (0,132). Adapun rumus perhitungan untuk uji reliabilitas sebagai berikut:

$$r_{11} = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma^2} \right)$$

Keterangan: rxx : reliabilitas yang dicari
n : jumlah item pertanyaan yang diuji
 $\sum \sigma_t^2$: jumlah varians skor tiap-tiap item
 $\sum \sigma^2$: varians total

Tabel 4-22 Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

No	Variabel	r xy	r tabel	Keterangan
1	Faktor penentu keberhasilan jalan lingkungan berbasis masyarakat	0,924	0,132	Reliabel

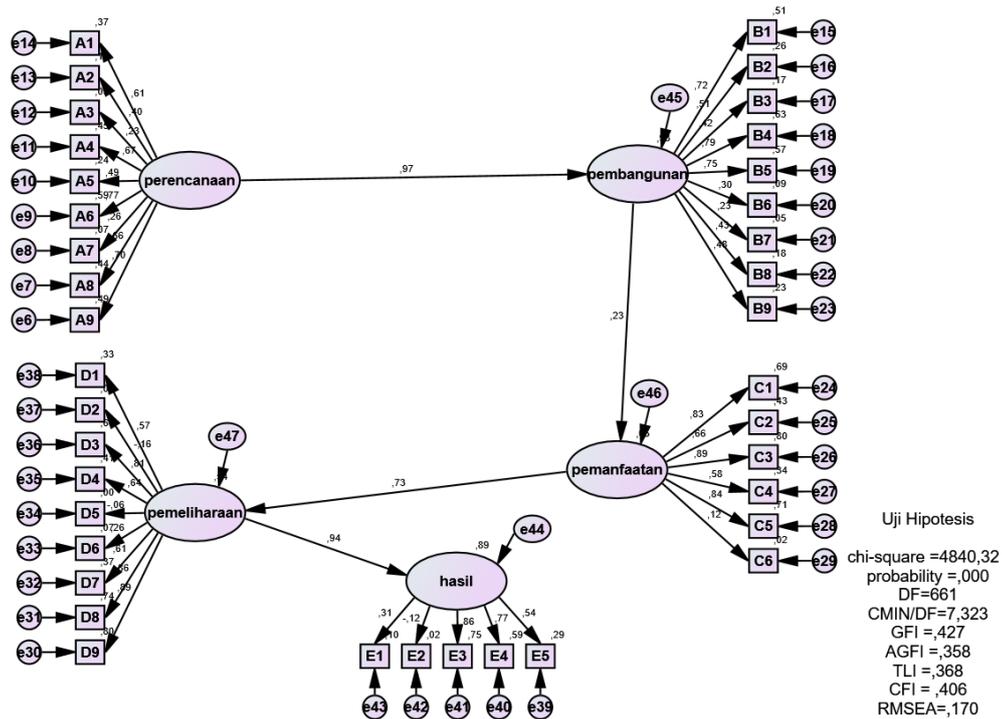
Hasil uji reliabilitas, seperti pada lampiran 3, diperoleh nilai koefisien kuesioner faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan sebesar 0,924. Berdasarkan nilai koefisien reliabilitas tersebut dapat disimpulkan bahwa kuesioner kondisi jalan lingkungan eksisting untuk penelitian ini reliabel atau konsisten, sehingga dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

4.3.2.2 *Confirmatory Factor Analysis*

Dari jumlah responden masyarakat sebanyak 233 orang, terdapat 13 masyarakat tidak mengisi kuesioner dengan lengkap, sehingga dikeluarkan dari jumlah responden, maka jumlah responden dalam tahapan ini sejumlah 220 orang. Hasil dari metode CFA menggunakan SPSS AMOS sebagai berikut:

1. Full Model untuk CFA

Dalam membuat full model untuk CFA, dilakukan percobaan terhadap beberapa model berdasarkan teori. Dalam pengelolaan terdiri dari beberapa tahapan, maka model yang paling sesuai untuk menggambarkan full model CFA, sebagai berikut:



Gambar 4-12 Full Model CFA

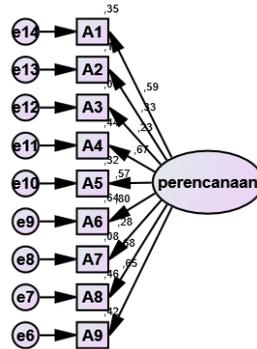
Tabel 4-23 Full Model Goodness of Fit

Goodnes of Fit	Cut of Value	Model Result	Keterangan
X2 – Chi Square	0,3061	4840,32	Diharapkan nilai dari X2 lebih kecil terhadap DF = 28 adalah 0,3061, maka dapat terlihat bahwa 0,3061 lebih kecil dari 4840,32
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,000	TIDAK FIT
Deegree of Freedom (DF)		28	
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	7,323	TIDAK FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,427	TIDAK FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,358	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,368	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,406	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,170	FIT

Berdasarkan gambar full model dan tabel di atas, hanya RMSEA yang memenuhi kriteria fit, sehingga perlu dilakukan modifikasi terhadap setiap laten dan model, sehingga menciptakan sebuah model yang fit.

2. Pengujian Unidimensional dan Kriteria *Goodness of Fit* (GOF)

a. Uji Unidimensionalitas Variabel Laten Perencanaan



Gambar 4-13 Variabel Laten Tahap Perencanaan

Identifikasi model berdasarkan derajat kebebasan (*degree of freedom*) didapatkan model dengan $df = 27$, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

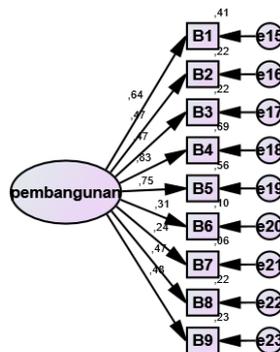
Tabel 4-24 Goodness of Fit Tahap Perencanaan

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,3115	274,343	Diharapkan nilai dari X2 lebih kecil terhadap DF = 27 adalah 0,3115, maka dapat terlihat bahwa 0,3115 lebih kecil dari 274,343
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,000	TIDAK FIT
Deegree of Freedom (DF)	27		
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	10,161	TIDAK FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,791	TIDAK FIT

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
AGFI	$\geq 0,90$	0,652	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,510	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,632	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,205	FIT

Berdasarkan tabel di atas, untuk laten perencanaan tidak memenuhi kriteria fit, karena hanya nilai RMSEA yang bernilai fit, sehingga jika secara keseluruhan model dapat diterima, perlu modifikasi terhadap laten perencanaan.

b. Uji Unidimensionalitas Variabel Laten Pembangunan



Gambar 4-14 Variabel Laten Tahap Pembangunan

Identifikasi model berdasarkan derajat kebebasan (*degree of freedom*) didapatkan model dengan $df = 27$, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

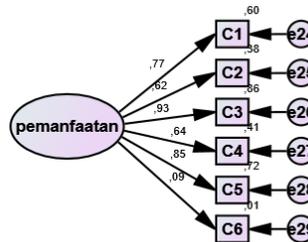
Tabel 4-25 Goodness of Fit Tahap Pembangunan

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,754	219,690	Diharapkan nilai kecil X2 dengan DF = 5 adalah 0,754, sehingga terlihat 0,754 adalah lebih kecil dari 219,690
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,000	TIDAK FIT

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
Derajat Bebas (DF)	27		
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	8,137	TIDAK FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,818	TIDAK FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,696	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,560	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,670	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,181	TIDAK FIT

Berdasarkan tabel di atas, untuk laten pembangunan tidak memenuhi kriteria fit, karena hanya nilai RMSEA yang bernilai fit, sehingga jika secara keseluruhan model dapat diterima, perlu modifikasi terhadap laten pembangunan.

c. Uji Unidimensionalitas Variabel Laten Pemanfaatan



Gambar 4-15 Variabel Laten Tahap Pemanfaatan

Identifikasi model berdasarkan derajat kebebasan (*degree of freedom*) didapatkan model dengan $df = 9$, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

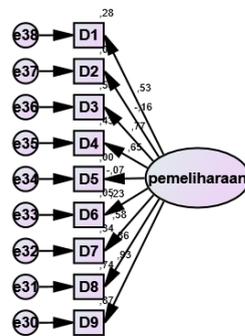
Tabel 4-26 Goodness of Fit Tahap Pemanfaatan

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,5214	111,988	Diharapkan nilai dari X2 lebih kecil terhadap $DF = 9$ adalah 0,5214, maka

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
			dapat terlihat bahwa 0,5214 lebih kecil dari 111,988
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,000	TIDAK FIT
Deegree of Freedom (DF)	9		
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	12,443	TIDAK FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,845	TIDAK FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,638	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,746	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,848	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,229	FIT

Berdasarkan tabel di atas, untuk laten pemanfaatan tidak memenuhi kriteria fit, karena hanya nilai RMSEA yang bernilai fit, sehingga jika secara keseluruhan model dapat diterima, perlu modifikasi terhadap laten pemanfaatan.

d. Uji Unidimensionalitas Variabel Laten Pemeliharaan



Gambar 4-16 Variabel Laten Tahap Pemeliharaan

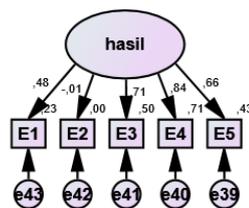
Identifikasi model berdasarkan derajat kebebasan (*degree of freedom*) didapatkan model dengan $df = 27$, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4-27 Goodness of Fit Tahap Pemeliharaan

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,3115	165,495	Diharapkan nilai dari X2 lebih kecil terhadap DF = 27 adalah 0,3115, maka dapat terlihat bahwa 0,3115 lebih kecil dari 165,495
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,000	TIDAK FIT
Deegree of Freedom (DF)	27		
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	6,129	TIDAK FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,857	TIDAK FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,761	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,769	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,827	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,153	FIT

Berdasarkan tabel di atas, untuk laten pemeliharaan tidak memenuhi kriteria fit, karena hanya nilai RMSEA yang bernilai fit, sehingga jika secara keseluruhan model dapat diterima, perlu modifikasi terhadap laten pemeliharaan.

e. Uji Unidimensionalitas Variabel Laten Hasil



Gambar 4-17 Variabel Laten Tahap Hasil

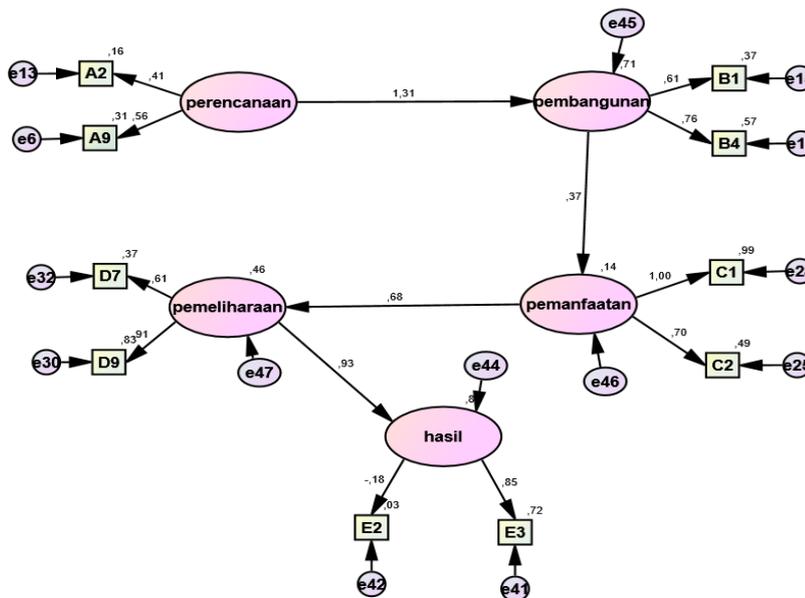
Identifikasi model berdasarkan derajat kebebasan (*degree of freedom*) didapatkan model dengan $df = 5$, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4-28 Goodness of Fit Hasil

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,6694	17,975	Diharapkan nilai dari X2 lebih kecil terhadap DF = 5 adalah 0,6694, maka dapat terlihat bahwa 0,6694 lebih kecil dari 165,495
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,003	TIDAK FIT
Deegree of Freedom (DF)		5	
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	3,595	FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,967	FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,902	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,891	TIDAK FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,946	TIDAK FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,109	FIT

Berdasarkan tabel di atas, untuk laten hasil tidak memenuhi kriteria fit, karena hanya nilai CMIN/DF, GFI, dan RMSEA yang bernilai fit, sehingga jika secara keseluruhan model dapat diterima, perlu modifikasi terhadap laten hasil.

3. Second Order Confirmatory Factor Analysis



Gambar 4-18 Full Model Modification

Gambar di atas merupakan nilai standardize dari full model faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, dimana pada model ini menggambarkan bahwa tahapan perencanaan mempengaruhi tahapan pembangunan, tahapan pembangunan mempengaruhi tahapan pemanfaatan, tahapan pemanfaatan mempengaruhi tahapan pemeliharaan, dan tahapan pemeliharaan akan mempengaruhi hasil. Nilai df dari model di atas adalah 31, hal ini berarti menunjukkan model *over identified*. Untuk pemenuhan kriteria goodness of fit, dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4-29 Full Model Identification Goodness of Fit

Goodnes of Fit	Cut of Value	Hasil Model	Keterangan
X2 – Chi Square	0,348	67,832	Diharapkan nilai kecil X2 dengan DF = 31 adalah 0,348, sehingga terlihat 0,348 adalah lebih kecil dari 67,832
X2 – Significance Probability	$\geq 0,05$	0,00	TIDAK FIT
Derajat Bebas (DF)	31		
Relative X2 (CMIN/DF)	$\leq 5,00$	2,188	FIT
GFI	$\geq 0,90$	0,942	FIT
AGFI	$\geq 0,90$	0,897	TIDAK FIT
TLI	$\geq 0,90$	0,929	FIT
CFI	$\geq 0,95$	0,951	FIT
RMSEA	$\leq 0,80$	0,074	FIT

Berdasarkan tabel di atas, terdapat kriteria fit model yang tidak dipenuhi yaitu Significance Probability, dan AGFI, dalam hal ini berarti full model yang sudah dibuat memiliki bentuk *marginal fit*, dan tingkat penerimaan model kurang baik, sehingga perlu uji kesesuaian kriteria lainnya. Untuk nilai CMIN/DF, GFI, TLI, CFI dan RMSEA memiliki nilai fit, sehingga keseluruhan model dapat diterima.

Dengan demikian faktor penentu keberhasilan dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat adalah sebagai berikut:

Tabel 4-30 Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan

No	Tahapan	Kode	Faktor
1	Perencanaan	A2	Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana
2		A9	Forum konsultasi tingkat Kota
3	Pembangunan	B1	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan
4		B4	Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)
5	Pemanfaatan	C1	Aturan bersama
6		C2	Tim relawan pengawas keberfungsian jalan
7	Pemeliharaan	D7	Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan
8		D9	Pelaporan secara berkala
9	Hasil	E2	Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P
10		E3	Keberadaan dan keberfungsian KPP di tingkat Kelurahan/Desa

Sesuai dengan full model yang fit dari hasil CFA, dapat dideskripsikan *path analysis* beberapa hal sebagai berikut:

1. Tahapan perencanaan merupakan variabel independent, sedangkan tahapan pembangunan, pemanfaatan, pemeliharaan dan hasil merupakan variabel dependent;
2. Dalam full model tersebut tahapan perencanaan secara langsung mempengaruhi tahapan pembangunan, tahapan pembangunan secara langsung mempengaruhi tahapan pemanfaatan, tahapan pemanfaatan secara langsung mempengaruhi tahapan pemeliharaan, dan tahapan pemeliharaan secara langsung mempengaruhi hasil yang diharapkan, sedangkan untuk tahapan perencanaan, tahapan pembangunan, tahapan pemanfaatan terhadap hasil termasuk ke dalam variabel intervening, karena merupakan hubungan yang tidak langsung dan tidak dapat diamati pengaruhnya terhadap variabel independent;
3. Faktor-faktor penentu keberhasilan di masing-masing tahapan yang memiliki pengaruh langsung, akan memiliki efek langsung terhadap tahapan yang berikutnya, sedangkan untuk faktor-faktor yang terdapat dalam variabel intervening, hanya memiliki efek tidak langsung yang tidak dapat diukur.

4.3.3 Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Nilai Kondisi Jalan Lingkungan di Masing-Masing Kelurahan

Hasil kuesioner responden kelompok masyarakat, dengan menggunakan skala likert 1 - 4, dimana 1 = tidak pernah, sangat rendah, sangat tidak kuat, sangat tidak baik, sangat tidak sesuai, sangat tidak paham, sangat tidak puas; 2 = jarang, rendah, tidak kuat, tidak baik, tidak sesuai, tidak paham, tidak puas; 3 = kadang-kadang, tinggi, kuat, baik, sesuai, paham, puas; dan 4 = selalu, sangat tinggi, sangat kuat, sangat baik, sangat sesuai, sangat paham, sangat puas, sehingga range nilai menjadi 0 - 1,00 = sangat tidak baik; 1,01 - 2,00 = tidak baik; 2,01 - 3,00 = baik; dan 3,01 - 4,00 = sangat baik. Hasil masing-masing nilai faktor di masing-masing Kelurahan sebagai berikut:

Tabel 4-31 Nilai Faktor Penentu Keberhasilan di Masing-Masing Kelurahan

No	Kelurahan	Nilai Faktor										
		A2	A9	B1	B4	C1	C2	D7	D9	E2	E3	Total
1	Bandulan	3,17	3,17	3,25	3,25	3,00	3,17	3,08	2,58	3,58	2,75	31,00
2	Tanjungrejo	3,00	2,96	3,09	3,00	1,00	3,22	2,00	2,35	3,00	2,09	25,70
3	Kasin	3,63	3,66	3,89	3,94	3,86	3,26	3,09	3,03	3,89	3,20	35,43
4	Sukoharjo	3,00	3,92	3,13	3,88	2,00	2,08	3,00	2,13	4,00	2,08	29,21
5	Kidul Dalem	3,09	3,18	3,00	3,00	3,00	3,09	3,00	3,09	3,64	3,00	31,09
6	Bareng	3,00	3,00	3,00	3,57	2,00	2,96	2,09	2,00	4,00	2,09	27,70
7	Gadingkasri	2,95	3,20	2,80	3,30	2,85	2,75	3,15	2,70	3,90	3,10	30,70
8	Oro Oro Dowo	2,18	2,00	2,09	3,00	3,03	2,09	2,00	2,00	3,88	2,00	24,27
9	Samaan	3,00	3,95	3,37	4,00	3,32	3,16	2,11	2,32	4,00	2,11	31,32
10	Penanggungan	3,37	3,53	3,68	3,58	3,32	2,58	3,11	2,32	3,79	2,26	31,53
Total Per Faktor		30,38	32,56	31,29	34,51	27,37	28,35	26,62	24,52	37,68	24,68	

Nilai faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan dibandingkan dengan nilai kondisi jalan eksisting pada tahapan sebelumnya di masing-masing Kelurahan seperti pada tabel 4-32.

Tabel 4-32 Nilai Faktor Penentu Keberhasilan Disandingkan Dengan Nilai Kondisi Jalan

Kelurahan	Nilai Faktor (X)										Kondisi Jalan (Y)
	A2	A9	B1	B4	C1	C2	D7	D9	E2	E3	
Bandulan	3,17	3,17	3,25	3,25	3,00	3,17	3,08	2,58	3,58	2,75	14,53
Tanjungreja	3,00	2,96	3,09	3,00	1,00	3,22	2,00	2,35	3,00	2,09	12,00
Kasin	3,63	3,66	3,89	3,94	3,86	3,26	3,09	3,03	3,89	3,20	16,86
Sukoharjo	3,00	3,92	3,13	3,88	2,00	2,08	3,00	2,13	4,00	2,08	16,25
Kidul Dalem	3,09	3,18	3,00	3,00	3,00	3,09	3,00	3,09	3,64	3,00	13,06
Bareng	3,00	3,00	3,00	3,57	2,00	2,96	2,09	2,00	4,00	2,09	16,68
Gadingkasri	2,95	3,20	2,80	3,30	2,85	2,75	3,15	2,70	3,90	3,10	15,38
Oro Oro Dowo	2,18	2,00	2,09	3,00	3,03	2,09	2,00	2,00	3,88	2,00	10,56
Samaan	3,00	3,95	3,37	4,00	3,32	3,16	2,11	2,32	4,00	2,11	18,00
Penanggungan	3,37	3,53	3,68	3,58	3,32	2,58	3,11	2,32	3,79	2,26	16,00

Untuk mengidentifikasi hubungan tersebut, menggunakan analisis regresi linear sederhana menggunakan SPSS dengan hasil sebagai berikut sebagai berikut:

1. Faktor Kehadiran Dalam Rapat Penyusunan Rencana (A2) Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari perhitungan SPSS, sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,391	2,742	4,011	$KJ = 2,742 + 4,011 A2$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,391, yang berarti pengaruh faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana terhadap kondisi jalan sebesar 39,1%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $Y = 2,742 + 4,011X$, dapat dijelaskan koefisien regresi X sebesar 4,011, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 4,011, dengan arah pengaruh positif.

2. Faktor Forum Konsultasi Tingkat Kota (A9) Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari perhitungan SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,698	3,575	3,487	$KJ = 3,575 + 3.487 A9$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor forum konsultasi tingkat kota terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,698, yang berarti pengaruh faktor forum konsultasi tingkat kota terhadap kondisi jalan sebesar 69,8%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 3,575 + 3,487 A9$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor A9 sebesar 3,487, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 3,487, dengan arah pengaruh positif

3. Faktor Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan (B1) Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari perhitungan SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,480	4,480	3,339	$KJ = 4,480 + 3,339 B1$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,480, yang berarti pengaruh faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan terhadap kondisi jalan sebesar 48%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 4,480 + 3,339 B1$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor B1 sebesar 3,339, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 3,339, dengan arah pengaruh positif.

4. Faktor Penguatan Kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (B4) Terhadap Kondili Jalan

Hasil dari perhitungan SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,817	-3,647	5,392	$KJ = -3,647 + 5,392 B4$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor penguatan kapasitas kelompok swadaya masyarakat terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,817, yang berarti pengaruh faktor penguatan kapasitas kelompok swadaya masyarakat terhadap kondisi jalan sebesar 81,7%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = -3,647 + 5,382 B4$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor B4 sebesar 5,382, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 5,382, dengan arah pengaruh positif.

5. Faktor Aturan Bersama (C1) Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,098	12,499	0,889	$KJ = 12,499 + 0,889 C1$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor aturan bersama terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,098, yang berarti pengaruh faktor aturan bersama terhadap kondisi jalan sebesar 9,8%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 12,499 + 0,889 C1$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor C1 sebesar 0,889, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 0,889, dengan arah pengaruh positif.

6. Faktor Tim Relawan Pengawas Keberfungsian Jalan Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,055	11,441	5,194	$KJ = 11,441 + 1.231 C2$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor tim relawan pengawas keberfungsian jalan terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,055, yang berarti pengaruh faktor tim relawan pengawas keberfungsian jalan terhadap kondisi jalan sebesar 5,5%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 11,441 + 1,231 C2$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor C2 sebesar 1,231, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 1,231, dengan arah pengaruh positif.

7. Faktor Motivasi dan Kesadaran Masyarakat Dalam Pemeliharaan Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,085	11,454	1,306	$KJ = 11,454 + 1.306 D7$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,085, yang berarti pengaruh faktor motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan terhadap kondisi jalan sebesar 8,5%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 11,454 + 1,306 D7$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor D7 sebesar 1,306, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 1,306, dengan arah pengaruh positif.

8. Faktor Pelaporan Secara Berkala Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,004	5,309	0,359	$KJ = 5,309 + 0,359 D9$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor pelaporan secara berkala terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,004, yang berarti pengaruh faktor pelaporan secara berkala terhadap kondisi jalan sebesar 0,4%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 14,051 + 0,359 D9$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor D9 sebesar 0,359, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 0,359, dengan arah pengaruh positif.

9. Faktor Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,339	-2,027	4,501	$KJ = -2,027 + 4,501 E2$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,339, yang berarti pengaruh faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P terhadap kondisi jalan sebesar 33,9%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = -2,027 + 4,501 E2$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor E2 sebesar 4,501, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 4,501, dengan arah pengaruh positif.

10. Keberadaan dan Keberfungsian KPP di Kelurahan/Desa Terhadap Kondisi Jalan

Hasil dari SPSS sebagai berikut:

No	R Square	a	bX	Persamaan Regresi
1	0,014	13,483	0,587	$KJ = 13,483 + 0,587 E3$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan SPSS, hubungan antara nilai faktor keberadaan dan keberfungsian kpp di kelurahan/desa terhadap kondisi jalan memiliki koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,014, yang berarti pengaruh faktor keberadaan dan keberfungsian kpp di kelurahan/desa terhadap kondisi jalan sebesar 1,4%.

Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y = a + bX$, $KJ = 13,483 + 0,587 E3$, dapat dijelaskan bahwa koefisien regresi faktor E3 sebesar 0,587, menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai faktor, maka nilai kondisi jalan bertambah sebesar 0,587, dengan arah pengaruh positif.

Tabel 4-33 Tabel Rekap Hubungan Faktor Penentu Keberhasilan Terhadap Kondisi Jalan

No	Kode	Faktor	Persamaan Regresi	R Square	Kesimpulan
1	A2	Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	$KJ = 2,742 + 4,011 A2$	0,391	<ol style="list-style-type: none"> Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai lemah Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung
2	A9	Forum konsultasi tingkat Kota	$KJ = 3,575 + 3,487 A9$	0,698	<ol style="list-style-type: none"> Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sedang atau cukup Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung
3	B1	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	$KJ = 4,480 + 3,339 B1$	0,480	<ol style="list-style-type: none"> Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sedang atau cukup

No	Kode	Faktor	Persamaan Regresi	R Square	Kesimpulan
					2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung
4	B4	Penguatan kapasitas KSM	$KJ = -3,647 + 5,382 B4$	0,904	1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat kuat 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung
5	C1	Aturan bersama	$KJ = 12,499 + 0,889 C1$	0,098	1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat lemah atau dianggap tidak ada 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung, tetapi tidak berpengaruh karena kekuatan hubungan sangat lemah
6	C2	Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	$KJ = 11,441 + 1,231 C2$	0,055	1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat lemah atau dianggap tidak ada 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung, tetapi tidak berpengaruh karena kekuatan hubungan sangat lemah
7	D7	Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan	$KJ = 11,454 + 1,306 D7$	0,085	1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat lemah atau dianggap tidak ada 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung, tetapi tidak berpengaruh karena kekuatan hubungan sangat lemah
8	D9	Pelaporan secara berkala	$KJ = 14,051 + 0,359 D9$	0,004	1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat lemah atau dianggap tidak ada 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung, tetapi tidak

No	Kode	Faktor	Persamaan Regresi	R Square	Kesimpulan
					berpengaruh karena kekuatan hubungan sangat lemah
9	E2	Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P	$KJ = -2,027 + 4,501 E2$	0,339	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai lemah 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung
10	E3	Keberadaan dan keberfungsian KPP di Kelurahan/Desa	$KJ = 13,483 + 0,587 E3$	0,014	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan nilai R Square, maka kekuatan hubungan antara faktor dengan kondisi jalan memiliki nilai sangat lemah atau dianggap tidak ada 2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, sifat faktor mempengaruhi positif atau mendukung, tetapi tidak berpengaruh karena kekuatan hubungan sangat lemah

Hasil dari analisis hubungan faktor penentu keberhasilan terhadap kondisi jalan, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Berdasarkan nilai R Square, maka terdapat 5 faktor penentu keberhasilan memiliki kekuatan hubungan sangat lemah atau dianggap tidak ada hubungan, 2 faktor penentu keberhasilan memiliki kekuatan hubungan lemah, 2 faktor penentu keberhasilan memiliki kekuatan hubungan sedang atau cukup, dan 1 faktor penentu keberhasilan memiliki kekuatan hubungan sangat kuat, sehingga terdapat 5 faktor penentu keberhasilan yang memiliki kekuatan hubungan terhadap kondisi jalan
2. Berdasarkan nilai koefisien regresi, seluruh faktor penentu keberhasilan memiliki nilai pengaruh positif atau mendukung, berarti jika nilai faktor bertambah baik, maka nilai kondisi jalan akan dipengaruhi bertambah baik
3. Faktor-faktor penentu keberhasilan yang memiliki hubungan terhadap kondisi jalan dan dapat digunakan pada tahapan analisis selanjutnya adalah sebagai berikut:

Tabel 4-34 Faktor Yang Memiliki Hubungan Dengan Kondisi Jalan

No	Kode	Faktor	Nilai Kekuatan Faktor
1	B4	Penguatan kapasitas KSM	Sangat Kuat
2	A9	Forum konsultasi tingkat Kota	Sedang atau Cukup
3	B1	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	Sedang atau Cukup
4	A2	Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	Lemah
5	E2	Masyarakat melakukan kegiatan O&P	Lemah

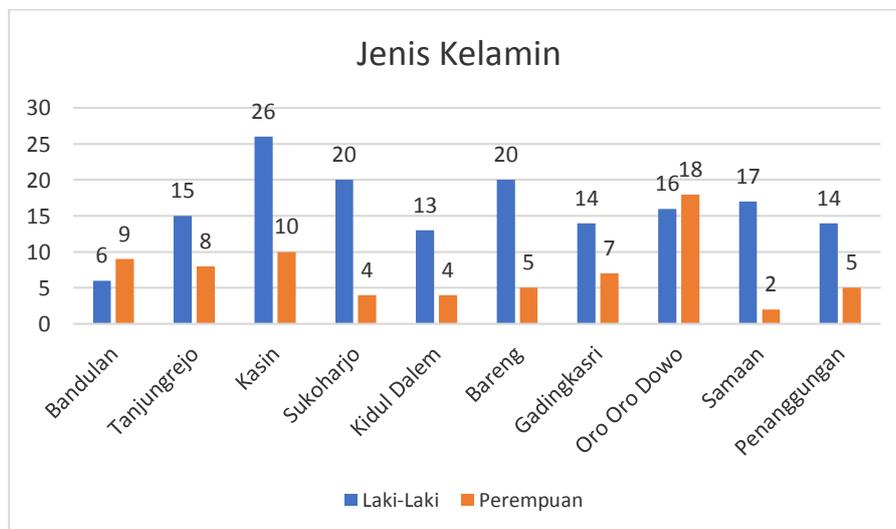
4.4 Hubungan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

4.4.1 Socio-economic Mapping Karakteristik Kelompok Masyarakat Pengelola Jalan Lingkungan

Dalam melakukan pemetaan sosial dan ekonomi dari karakteristik kelompok masyarakat di 10 Kelurahan di Kota Malang, menggunakan data primer yang didapatkan melalui kuesioner kepada responden masyarakat untuk menggambarkan karakteristik kelompok masyarakat pengelola jalan lingkungan berbasis masyarakat. Hasil kuesioner responden masyarakat berdasarkan masing-masing karakteristik sebagai berikut:

4.4.1.1 *Jenis Kelamin*

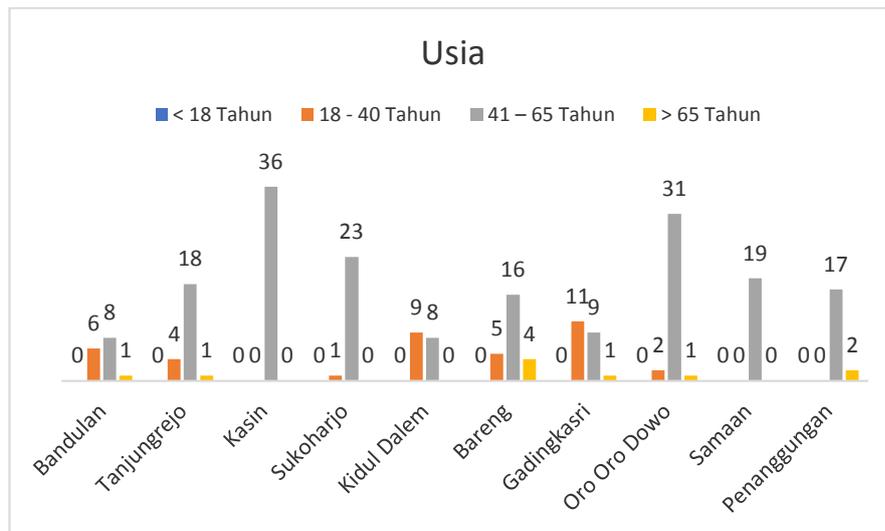
Karakteristik kelompok masyarakat dilihat dari jenis kelamin, 8 Kelurahan memiliki anggota kelompok mayoritas laki-laki, sedangkan 2 Kelurahan mayoritas perempuan. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-19 Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

4.4.1.2 Usia

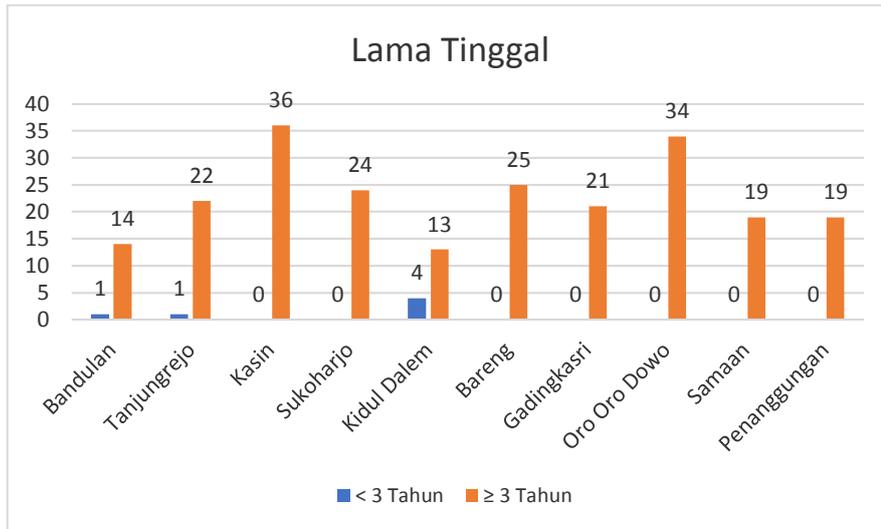
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan usia, 8 Kelurahan memiliki anggota kelompok dengan rentang usia 41 - 65 tahun, dan 2 Kelurahan memiliki anggota kelompok dengan rentang usia 18 - 40 tahun. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-20 Karakteristik Berdasarkan Usia

4.4.1.3 Lama Tinggal

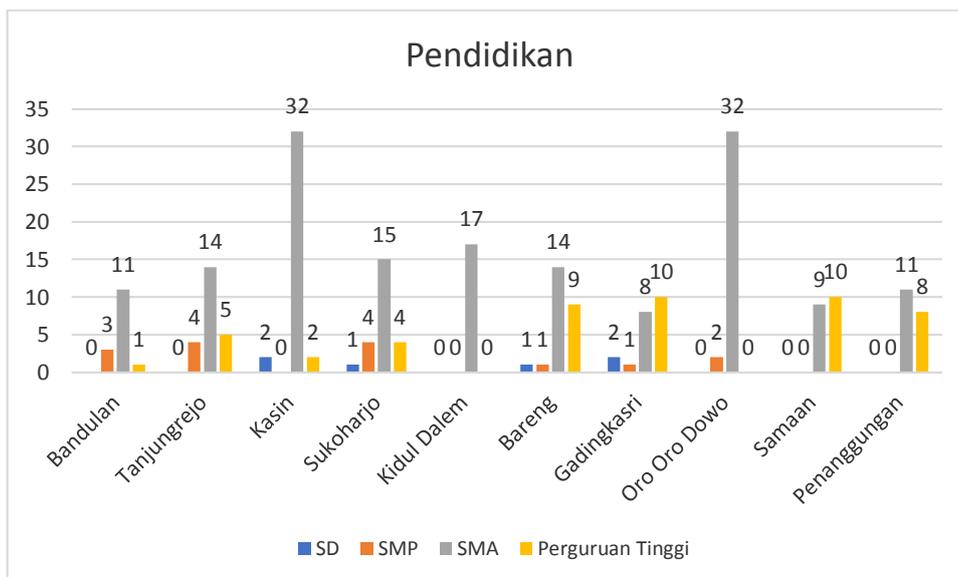
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan lama tinggal, seluruh Kelurahan memiliki anggota kelompok dengan waktu lama tinggal lebih dari tiga tahun, berarti masyarakat yang terlibat sebagai pengelola jalan lingkungan lama tinggal di masing-masing lokasi lebih dari tiga tahun. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-21 Karakteristik Berdasarkan Lama Tinggal

4.4.1.4 Pendidikan Terakhir

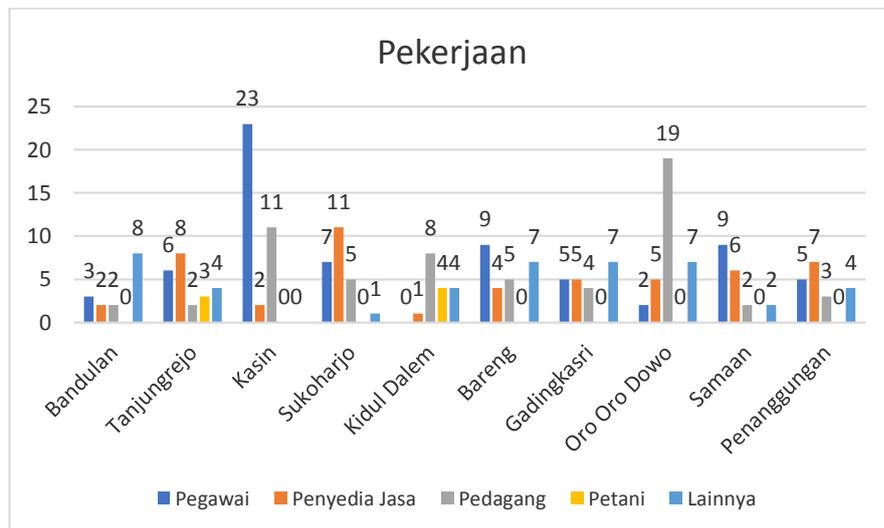
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan pendidikan terakhir, 8 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pendidikan terakhir SMA, dan 2 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pendidikan Perguruan Tinggi. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-22 Karakteristik Berdasarkan Pendidikan

4.4.1.5 Jenis Pekerjaan

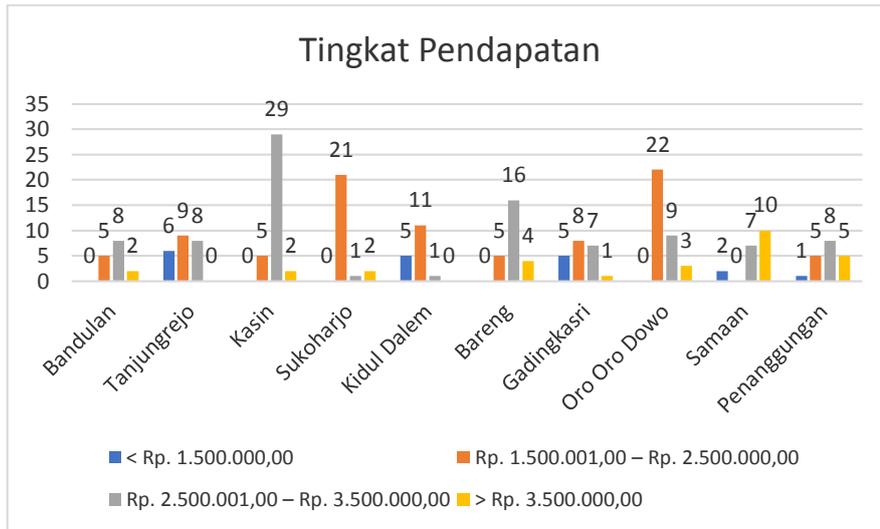
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan jenis pekerjaan, 3 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan pekerjaan sebagai pegawai (pemerintahan, perusahaan, pabrik, dll), 3 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan pekerjaan sebagai penyedia jasa (laundry, bengkel, tambal ban, salon dll), 2 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan pekerjaan sebagai pedagang (toko sembako, warung makan, toko ATK, dll), dan 2 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan pekerjaan di bidang lainnya (guru, ibu rumah tangga, pensiunan). Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-23 Karakteristik Berdasarkan Jenis Pekerjaan

4.4.1.6 Tingkat Pendapatan

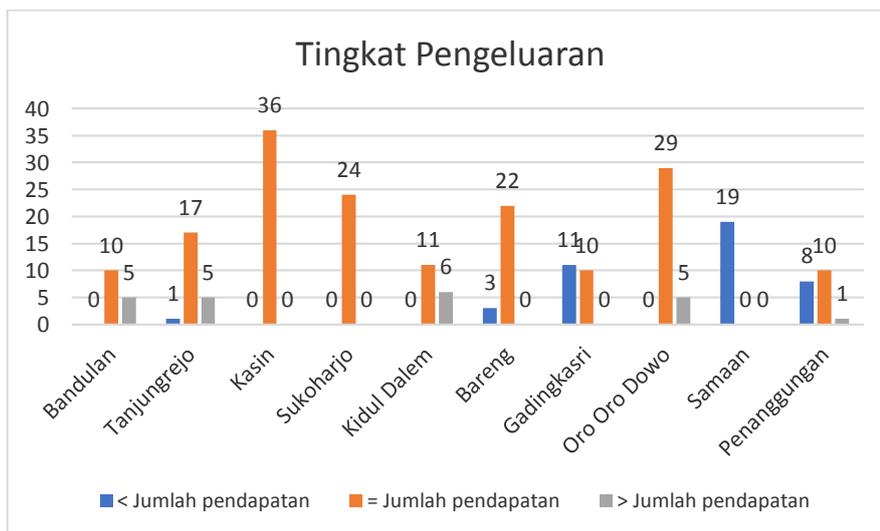
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan tingkat pendapatan, 5 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pendapatan antara Rp.1.500.001,00 - Rp.2.500.000,00, 4 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pendapatan antara Rp.2.500.001,00 - Rp.3.500.000,00 dan 1 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pendapatan > Rp.3.500.000,00. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-24 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendapatan

4.4.1.7 Tingkat Pengeluaran

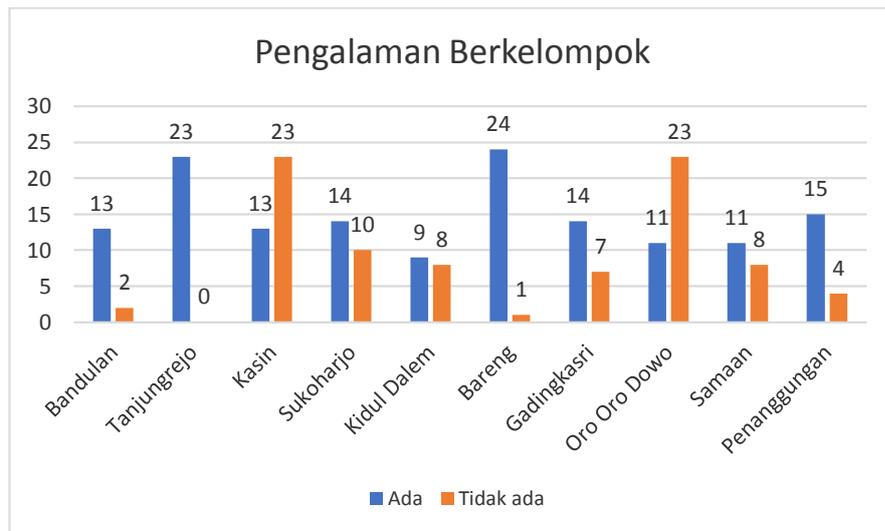
Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan tingkat pengeluaran, 2 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pengeluaran < dari pendapatan, dan 8 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok dengan tingkat pengeluaran = tingkat pendapatan. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-25 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pengeluaran

4.4.1.8 Pengalaman Berkelompok

Karakteristik kelompok masyarakat berdasarkan pengalaman berkelompok, 8 Kelurahan memiliki mayoritas anggota kelompok memiliki pengalaman berkelompok selain sebagai pengelola KOTAKU, dan 2 Kelurahan tidak memiliki pengalaman berkelompok selain sebagai pengelola KOTAKU. Sehingga dapat digambarkan pada diagram batang sebagai berikut:



Gambar 4-26 Karakteristik Berdasarkan Pengalaman Berkelompok

Dari hasil pemetaan masing-masing karakteristik yang menggambarkan kondisi ekonomi dan sosial dari kelompok masyarakat pengelola jalan lingkungan berbasis masyarakat di 10 Kelurahan di Kota Malang, dapat digambarkan menjadi seperti berikut:

Tabel 4-35 Pemetaan Karakteristik Masyarakat

Kelurahan	Jenis Pekerjaan	Mayoritas Gender	Usia Penduduk	Tingkat Pendidikan	Lama Tinggal	Tingkat Pendapatan	Tingkat Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
Bandulan	Lainnya (IRT, Pensiun, Guru)	Laki-Laki	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	2,500 - 3,500	= pendapatan	Ada
Tanjungrejo	Penyedia Jasa	Perempuan	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	= pendapatan	Ada
Kasin	Pegawai	Laki-Laki	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	2,500 - 3,500	= pendapatan	Tidak Ada
Sukoharjo	Penyedia Jasa	Laki-Laki	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	= pendapatan	Ada
Kidul Dalem	Pedagang	Laki-Laki	18 - 40	SMA	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	= pendapatan	Ada
Bareng	Pegawai	Laki-Laki	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	2,500 - 3,500	= pendapatan	Ada
Gadingkasri	Lainnya (IRT, Pensiun, Guru)	Laki-Laki	18 - 40	Perguruan Tinggi	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	< pendapatan	Ada
Oro Oro Dowo	Pedagang	Perempuan	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	= pendapatan	Tidak Ada
Samaan	Pegawai	Laki-Laki	41 - 65	Perguruan Tinggi	≥ 3 Tahun	1,500 - 2,500	< pendapatan	Ada
Penanggungan	Penyedia Jasa	Laki-Laki	41 - 65	SMA	≥ 3 Tahun	2,500 - 3,500	= pendapatan	Ada



4.4.2 Analisis Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor-Faktor Penentu Keberhasilan

Dalam menganalisis hubungan karakteristik masyarakat dengan faktor-faktor penentu keberhasilan di Kota Malang menggunakan analisa tabulasi silang melalui SPSS. Faktor-faktor keberhasilan yang dianalisis hubungannya dengan karakteristik masyarakat merupakan faktor yang memiliki hubungan terhadap kondisi jalan seperti pada tahapan analisis sebelumnya, dimana hasil analisis tabulasi silang dapat digambarkan hasil analisis hubungannya sebagai berikut:

4.4.2.1 *Jenis Kelamin - Faktor Penentu Keberhasilan*

- Jenis kelamin - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-36 Chi Square Test Jenis Kelamin - Kehadiran Dalam Rapat Penyusunan Rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,633	3	0.009

Hubungan antara jenis kelamin dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,009 < 0,05. Jadi jenis kelamin tertentu akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak, maka akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana menjadi tinggi.

- Jenis kelamin - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-37 Chi Square Test Jenis Kelamin - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,627	3	0.201

Hubungan antara jenis kelamin dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,201 > 0,05. Jadi jenis kelamin tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat Kota. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan jenis kelamin laki-laki yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor forum konsultasi tingkat kota.

- Jenis kelamin - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-38 Chi Square Test Jenis Kelamin - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,696	2	0,005

Hubungan antara jenis kelamin dengan partisipasi masyarakat hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,005 < 0,05. Jadi jenis kelamin tertentu akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis kelamin laki-laki yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan menjadi tinggi.

- Jenis kelamin - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-39 Chi Square Test Jenis Kelamin - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,747	2	0,093

Hubungan antara jenis kelamin dengan penguatan KSM hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,093 > 0,05. Jadi jenis kelamin tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan jenis kelamin laki-laki yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor penguatan kapasitas KSM.

- Jenis kelamin - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-40 Chi Square Test Jenis Kelamin - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,739	2	0,094

Hubungan antara jenis kelamin dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,094 > 0,05. Jadi jenis kelamin tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan jenis kelamin laki-laki yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P.

4.4.2.2 Usia - Faktor Penentu Keberhasilan

- Usia - kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-41 Chi Square Test Usia - kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,525	6	0,866

Hubungan antara usia dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,866 > 0,05$. Jadi golongan usia tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan golongan usia 41 - 65 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana.

- Usia - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-42 Chi Square Test Usia - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,607	6	0,000

Hubungan antara usia dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,000 < 0,05$. Jadi golongan usia tertentu akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, responden dengan golongan usia 41 - 65 tahun yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota.

- Usia - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-43 Chi Square Test Usia - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,477	4	0,014

Hubungan antara usia dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,014 < 0,05. Jadi golongan usia tertentu akan mempengaruhi nilai partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan golongan usia 41 - 65 tahun yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan.

- Usia - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-44 Chi Square Test Usia - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,573	4	0,000

Hubungan antara usia dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,000 < 0,05. Jadi golongan usia tertentu akan mempengaruhi nilai penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, responden dengan golongan usia 41 - 65 tahun yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM.

- Usia - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-45 Chi Square Test Usia - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,334	4	0,675

Hubungan antara usia dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,675 > 0,05. Jadi golongan usia tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan golongan usia 41 - 65 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P.

4.4.2.3 Lama Tinggal - Nilai Faktor Penentu Keberhasilan

- Lama tinggal - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-46 Chi-square Lama tinggal - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,091	3	0,107

Hubungan antara lama tinggal dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,107 > 0,05. Jadi waktu lama tinggal tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan waktu lama tinggal ≥ 3 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana.

- Lama tinggal - Forum konsultasi tingkat kota

Tabel 4-47 Chi-square Lama tinggal - Forum konsultasi tingkat kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,752	3	0,290

Hubungan antara lama tinggal dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,290 > 0,05. Jadi waktu lama tinggal tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan waktu lama tinggal ≥ 3 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk forum konsultasi tingkat kota.

- Lama tinggal - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-48 Chi-square Lama tinggal - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,817	2	0,148

Hubungan antara lama tinggal dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,148 > 0,05. Jadi waktu lama tinggal tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan waktu lama tinggal ≥ 3 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan.

- Lama tinggal - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-49 Chi-square Lama tinggal - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,849	2	0,397

Hubungan antara lama tinggal dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,397 > 0,05$. Jadi waktu lama tinggal tertentu tidak akan mempengaruhi nilai penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan waktu lama tinggal ≥ 3 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk penguatan kapasitas KSM.

- Lama tinggal - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-50 Chi Square Lama tinggal - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,474	2	0,479

Hubungan antara lama tinggal dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,479 > 0,05$. Jadi waktu lama tinggal tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan waktu lama tinggal ≥ 3 tahun yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P.

4.4.2.4 Tingkat Pendidikan - Faktor Penentu Keberhasilan

- Tingkat pendidikan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-51 Chi Square Tingkat pendidikan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,807	9	0,014

Hubungan antara tingkat pendidikan dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,014 < 0,05. Jadi tingkat pendidikan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pendidikan SMA yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana menjadi tinggi.

- Tingkat pendidikan - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-52 Chi Square Tingkat pendidikan - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,700	9	0,100

Hubungan antara tingkat pendidikan dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,100 > 0,05. Jadi tingkat pendidikan tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, walaupun responden tingkat pendidikan SMA yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk forum konsultasi tingkat kota.

- Tingkat pendidikan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-53 Chi Square Tingkat pendidikan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,483	6	0,002

Hubungan antara tingkat pendidikan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,002 < 0,05$. Jadi tingkat pendidikan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pendidikan SMA yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan menjadi tinggi.

- Tingkat pendidikan - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-54 Chi Square Tingkat pendidikan - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,667	6	0,587

Hubungan antara tingkat pendidikan dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,397 > 0,05$. Jadi tingkat pendidikan tertentu tidak akan mempengaruhi nilai penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan tingkat pendidikan SMA yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk penguatan kapasitas KSM.

- Tingkat pendidikan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-55 Chi Square Tingkat pendidikan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,759	6	0,188

Hubungan antara tingkat pendidikan dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,188 > 0,05. Jadi tingkat pendidikan tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan tingkat pendidikan SMA yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P.

4.4.2.5 Pekerjaan - Faktor Penentu Keberhasilan

- Pekerjaan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-56 Chi Square Pekerjaan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	31,288	12	0,002

Hubungan antara jenis pekerjaan dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,002 < 0,05. Jadi jenis pekerjaan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis pekerjaan pegawai yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana menjadi tinggi.

- Pekerjaan - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-57 Chi Square Pekerjaan - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	27,903	12	0,006

Hubungan antara jenis pekerjaan dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,006 < 0,05$. Jadi jenis pekerjaan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis pekerjaan pegawai yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota menjadi tinggi.

- Pekerjaan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-58 Chi Square Pekerjaan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	45,177	8	0,000

Hubungan antara jenis pekerjaan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,000 < 0,05$. Jadi jenis pekerjaan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis pekerjaan pegawai yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan menjadi tinggi.

- Pekerjaan - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-59 Chi Square Pekerjaan - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,527	8	0,009

Hubungan antara jenis pekerjaan dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,009 < 0,05$. Jadi jenis pekerjaan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis pekerjaan pegawai yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM menjadi tinggi.

- Pekerjaan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-60 Chi Square Pekerjaan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,882	8	0,011

Hubungan antara jenis pekerjaan dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,011 < 0,05$. Jadi jenis pekerjaan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, responden dengan jenis pekerjaan pegawai yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P menjadi tinggi.

4.4.2.6 Tingkat Pendapatan - Faktor Penentu Keberhasilan

- Tingkat pendapatan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-61 Chi Square Tingkat pendapatan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,925	9	0,068

Hubungan antara tingkat pendapatan dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,068 > 0,05$. Jadi tingkat pendapatan tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan tingkat pendapatan Rp.2.500.000,00 - Rp.3.500.000,00 yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana.

- Tingkat pendapatan - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-62 Chi Square Tingkat pendapatan - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,683	9	0,232

Hubungan antara tingkat pendapatan dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,232 > 0,05$. Jadi tingkat pendapatan tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan tingkat pendapatan

Rp.2.500.000,00 - Rp.3.500.000,00 yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor forum konsultasi tingkat kota.

- Tingkat pendapatan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-63 Chi Square Tingkat pendapatan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24,472	6	0,000

Hubungan antara tingkat pendapatan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,000 < 0,05. Jadi tingkat pendapatan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pendapatan Rp.2.500.000,00 - Rp.3.500.000,00 yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan menjadi tinggi.

- Tingkat pendapatan - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-64 Chi Square Tingkat pendapatan - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,440	6	0,025

Hubungan antara tingkat pendapatan dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,025 < 0,05. Jadi tingkat pendapatan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pendapatan Rp.2.500.000,00 -

Rp.3.500.000,00 yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM.

- Tingkat pendapatan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-65 Chi Square Tingkat pendapatan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,397	6	0,002

Hubungan antara tingkat pendapatan dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,002 < 0,05. Jadi tingkat pendapatan tertentu akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pendapatan Rp.2.500.000,00 - Rp.3.500.000,00 yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P menjadi tinggi.

4.4.2.7 Tingkat Pengeluaran - Faktor Penentu Keberhasilan

- Tingkat pengeluaran - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-66 Chi Square Tingkat pengeluaran - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,943	6	0,002

Hubungan antara tingkat pengeluaran dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,002 < 0,05. Jadi tingkat pengeluaran tertentu akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat

pengeluaran = pendapatan yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana menjadi tinggi.

- Tingkat pengeluaran - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-67 Chi Square Tingkat pengeluaran - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,747	6	0,033

Hubungan antara tingkat pengeluaran dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,033 < 0,05. Jadi tingkat pengeluaran tertentu akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pengeluaran = pendapatan yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota menjadi tinggi.

- Tingkat pengeluaran - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-68 Chi Square Tingkat pengeluaran - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,334	4	0,363

Hubungan antara tingkat pengeluaran dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,363 > 0,05. Jadi tingkat pengeluaran tertentu tidak akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, walaupun

responden dengan tingkat pengeluaran = pendapatan yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor forum konsultasi tingkat kota.

- Tingkat pengeluaran - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-69 Chi Square Tingkat pengeluaran - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18,849	4	0,001

Hubungan antara tingkat pengeluaran dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,001 < 0,05. Jadi tingkat pengeluaran tertentu akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pengeluaran = pendapatan yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM menjadi tinggi.

- Tingkat pengeluaran - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-70 Chi Square Tingkat pengeluaran - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,091	4	0,026

Hubungan antara tingkat pengeluaran dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,026 < 0,05. Jadi tingkat pengeluaran tertentu akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, responden dengan tingkat pengeluaran = pendapatan yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P menjadi tinggi.

4.4.2.8 Pengalaman Berkelompok - Faktor Penentu Keberhasilan

- Pengalaman berkelompok - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Tabel 4-71 Chi Square Pengalaman berkelompok - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,944	3	0,001

Hubungan antara pengalaman berkelompok dengan kehadiran dalam rapat penyusunan rencana hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,001 < 0,05. Jadi ada atau tidak pengalaman berkelompok akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana. Dalam penelitian ini, responden dengan pengalaman berkelompok yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor kehadiran dalam rapat penyusunan rencana menjadi tinggi.

- Pengalaman berkelompok - Forum konsultasi tingkat Kota

Tabel 4-72 Chi Square Pengalaman berkelompok - Forum konsultasi tingkat Kota

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,876	3	0,000

Hubungan antara pengalaman berkelompok dengan forum konsultasi tingkat kota hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,000 < 0,05. Jadi ada atau tidak pengalaman berkelompok akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota. Dalam penelitian ini, responden dengan pengalaman berkelompok yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor forum konsultasi tingkat kota menjadi tinggi.

- Pengalaman berkelompok - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Tabel 4-73 Chi Square Pengalaman berkelompok - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,216	2	0,001

Hubungan antara pengalaman berkelompok dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,001 < 0,05$. Jadi ada atau tidak pengalaman berkelompok akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Dalam penelitian ini, responden dengan pengalaman berkelompok yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor partisipasi masyarakat dalam pembangunan menjadi tinggi.

- Pengalaman berkelompok - Penguatan kapasitas KSM

Tabel 4-74 Chi Square Pengalaman berkelompok - Penguatan kapasitas KSM

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,206	2	0,201

Hubungan antara pengalaman berkelompok dengan penguatan kapasitas KSM hubungannya tidak nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. $0,201 > 0,05$. Jadi ada atau tidak pengalaman berkelompok tidak akan mempengaruhi nilai faktor penguatan kapasitas KSM. Dalam penelitian ini, walaupun responden dengan pengalaman berkelompok yang lebih banyak, tidak akan mempengaruhi nilai tertentu untuk faktor penguatan kapasitas KSM.

- Pengalaman berkelompok - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Tabel 4-75 Chi Square Pengalaman berkelompok - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

	Value	Degree of Freedom	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,822	2	0,020

Hubungan antara pengalaman berkelompok dengan masyarakat melakukan kegiatan O&P hubungannya nyata, karena nilai Pearson Chi-square sig. 0,020 < 0,05. Jadi ada atau tidak pengalaman berkelompok akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P. Dalam penelitian ini, responden dengan pengalaman berkelompok yang lebih banyak, akan mempengaruhi nilai faktor masyarakat melakukan kegiatan O&P menjadi tinggi.

4.4.2.9 Rekap Hubungan Karakteristik Masyarakat (X) Dengan Faktor Penentu Keberhasilan (Y)

Tabel 4-76 Rekap Nilai Kekuatan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan

Karakteristik Masyarakat	FAKTOR PENENTU KEBERHASILAN				
	B4 = 0,904 (Sangat Kuat)	A9 = 0,698 (Cukup)	B1 = 0,480 (Cukup)	A2 = 0,391 (Lemah)	E2 = 0,339 (Lemah)
Usia	0,000	0,000	0,014	0,866	0,625
Jenis Pekerjaan	0,009	0,006	0,000	0,002	0,011
Tingkat Pengeluaran	0,001	0,033	0,363	0,002	0,026
Tingkat Pendapatan	0,025	0,232	0,000	0,068	0,002
Pengalaman Berkelompok	0,201	0,000	0,001	0,001	0,020
Jenis Kelamin	0,093	0,201	0,005	0,009	0,094

Karakteristik Masyarakat	FAKTOR PENENTU KEBERHASILAN				
	B4 = 0,904 (Sangat Kuat)	A9 = 0,698 (Cukup)	B1 = 0,480 (Cukup)	A2 = 0,391 (Lemah)	E2 = 0,339 (Lemah)
Tingkat Pendidikan	0,587	0,100	0,002	0,014	0,188

Keterangan:

	Sangat kuat
	Kuat
	Cukup
	Lemah
	Sangat lemah
	Tidak ada hubungan

B4 = Penguatan KSM Kehadiran dalam rapat penyusunan acara

A9 = Forum konsultasi tingkat Kota

B1 = Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

A2 = Kehadiran dalam rapat penyusunan acara

E2 = Masyarakat melakukan kegiatan O&P

Pada tahap ini, nilai karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan hanya dilihat yang memiliki hubungan. Nilai yang terdapat pada masing-masing cell dilakukan penyesuaian, dimana semula nilai semakin mendekati angka 0, merupakan nilai dengan kekuatan semakin kuat, sedangkan mendekati angka 1, merupakan nilai kekuatan semakin lemah, menjadi semakin mendekati angka 1, merupakan nilai dengan kekuatan semakin kuat, sedangkan mendekati angka 0, merupakan nilai kekuatan semakin lemah, seperti pada tabel 4-77.

Tabel 4-77 Penyesuaian Range Kekuatan Karakteristik

Range	Keterangan
0,000 - 0,010	Hubungan sangat lemah
0,011 - 0,020	Hubungan lemah
0,021 - 0,030	Hubungan sedang atau cukup
0,031 - 0,040	Hubungan kuat
0,041 - 0,050	Hubungan sangat kuat

Berdasarkan tabel penyesuaian tersebut, maka nilai kekuatan karakteristik masyarakat menjadi seperti pada tabel 4-78 berikut ini.

Tabel 4-78 Penyesuaian Nilai Kekuatan Karakteristik Masyarakat Terhadap Faktor Penentu Keberhasilan

Karakteristik Masyarakat	FAKTOR PENENTU KEBERHASILAN				
	B4 = 0,904 (Sangat Kuat)	A9 = 0,698 (Cukup)	B1 = 0,480 (Cukup)	A2 = 0,391 (Lemah)	E2 = 0,339 (Lemah)
Usia	0,050	0,050	0,036		
Jenis Pekerjaan	0,041	0,044	0,050	0,048	0,039
Tingkat Pengeluaran	0,049	0,017		0,048	0,024
Tingkat Pendapatan	0,025		0,050		0,048
Pengalaman Berkelompok		0,050	0,049	0,049	0,030
Jenis Kelamin			0,045	0,041	
Tingkat Pendidikan			0,048	0,036	

Berdasarkan tabel tersebut, maka nilai kekuatan hubungan antara karakteristik masyarakat dengan faktor penentu keberhasilan dapat dihitung melalui nilai kekuatan faktor penentu keberhasilan dikalikan dengan nilai kekuatan karakteristik masyarakat. Sehingga nilai tersebut dapat dijelaskan pada tabel 4-79.

Tabel 4-79 Rekap Nilai Kekuatan Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor Penentu Keberhasilan

Karakteristik Masyarakat	FAKTOR PENENTU KEBERHASILAN				
	B4 = 0,904 (Sangat Kuat)	A9 = 0,698 (Cukup)	B1 = 0,480 (Cukup)	A2 = 0,391 (Lemah)	E2 = 0,339 (Lemah)
Usia	45,20	34,90	17,28		
Jenis Pekerjaan	37,06	30,71	24,00	18,77	13,22
Tingkat Pengeluaran	44,30	11,87		18,77	8,14
Tingkat Pendapatan	22,60		24,00		16,27
Pengalaman Berkelompok		34,90	23,52	19,16	10,17
Jenis Kelamin			21,60	16,03	
Tingkat Pendidikan			23,04	14,08	

Pada tahapan analisis berikutnya, hanya faktor dan karakteristik masyarakat yang memiliki kekuatan cukup hingga sangat kuat, yang digunakan pada penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan, seperti pada tabel 4-80.

Tabel 4-80 Nilai Kekuatan Hubungan Karakteristik Masyarakat Dengan Faktor Penentu Keberhasilan

KARAKTERISTIK MASYARAKAT	FAKTOR PENENTU KEBERHASILAN		
	B4 = 0,817 (Sangat Kuat)	A9 = 0,698 (Cukup)	B1 = 0,480 (Cukup)
Usia	45,20	34,90	17,28
Jenis Pekerjaan	37,06	30,71	24,00
Tingkat Pengeluaran	44,30		
Tingkat Pendapatan	22,60		24,00
Pengalaman Berkelompok		34,90	23,52
Tingkat Pendidikan			23,04
Jenis Kelamin			21,60

Dari hasil analisis hubungan karakteristik masyarakat dengan faktor penentu keberhasilan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Tidak semua karakteristik masyarakat mempengaruhi faktor penentu keberhasilan
2. Terdapat tiga faktor penentu keberhasilan dan tujuh karakteristik masyarakat yang memiliki kekuatan yang berpengaruh
3. Kekuatan hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan, dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a. Karakteristik usia memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor B4 dan A9, serta hubungan kuat dengan faktor B1
 - b. Karakteristik jenis pekerjaan memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor B4, A9, dan A1
 - c. Karakteristik tingkat pengeluaran memiliki hubungan sangat kuat dengan B4
 - d. Karakteristik tingkat pendapatan memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor B1 dan hubungan sedang atau cukup dengan faktor B4
 - e. Karakteristik pengalaman berkelompok memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor A9 dan B1

- f. Karakteristik tingkat pendidikan memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor B1
 - g. Karakteristik jenis kelamin memiliki hubungan sangat kuat dengan faktor B1
4. Berdasarkan hasil analisis hubungan tersebut, maka dalam penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, melihat pada tabel nilai hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan yang kuat mempengaruhi. Dalam menyusun strategi, perlu memperhatikan kondisi karakteristik masyarakat di masing-masing wilayah yang mempengaruhi masing-masing nilai faktor.

4.5 Model Untuk Perumusan Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Pada Suatu Wilayah

4.5.1 Pengujian Model Untuk Perumusan Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Pada Suatu Wilayah

Strategi disusun berdasarkan faktor penentu keberhasilan melalui CFA yang dihubungkan dengan kondisi jalan melalui analisis regresi, dan dihubungkan dengan karakteristik masyarakat menggunakan analisis tabulasi silang. Pengujian model dilakukan untuk mengidentifikasi apakah model untuk penyusunan strategi sudah baik, sehingga dapat digunakan pada saat menyusun strategi pada suatu kawasan atau wilayah berdasarkan karakteristik masyarakat pada wilayah tersebut. Pengujian model dilihat berdasarkan karakteristik masyarakat, dimana karakteristik tersebut akan mempengaruhi nilai faktor penentu keberhasilan. Rentang nilai perhitungan model untuk penyusunan strategi menyesuaikan dengan jumlah karakteristik, yaitu 12 indikator yang mempengaruhi nilai dari 3 faktor penentu keberhasilan sebagai berikut:

Tabel 4-81 Nilai Perhitungan Model Untuk Penyusunan Strategi

Range	Kategori Perhitungan Kondisi Jalan
0 - 4	Kurang Baik
5 - 8	Cukup
9 - 12	Baik

Hasil perhitungan model yang dilakukan tersebut, dibandingkan dengan hasil penilaian kondisi jalan eksisting pada Tabel 4-16, jika hasil nilai perhitungan dan hasil nilai kondisi jalan eksisting menghasilkan nilai yang sepadan, maka model dinilai baik untuk digunakan dalam penyusunan strategi. Terdapat perbedaan nilai tertinggi pada perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat dengan nilai kondisi jalan eksisting, dimana perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat memiliki nilai tertinggi 12, sedangkan nilai kondisi jalan eksisting 18, maka perlu dilakukan penyesuaian pada hasil perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat untuk nilai faktor B4 dan A9, karena memiliki 3 karakteristik masyarakat yang mempengaruhi faktor, maka nilai faktor dikalikan 2, sedangkan faktor B1 telah memiliki karakteristik masyarakat yang mempengaruhi sebanyak 6, maka nilai faktor sesuai dengan jumlah karakteristik yang sesuai, sehingga nilai tertinggi pada kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat adalah 18. Penyesuaian rentang nilai perhitungan model untuk penyusunan strategi seperti pada Tabel 4-82:

Tabel 4-82 Nilai Perhitungan Model Untuk Penyusunan Strategi

Range	Kategori Kondisi Jalan
0 - 6	Kurang Baik
7 - 12	Cukup
13 - 18	Baik

Tabel 4-83 Pengujian Model Untuk Penyusunan Strategi

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
Oro Oro Dowo	91% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	$B4 = 2 \times 2 = 4$ Cukup	$= B4 + A9 + B1$ $= 4 + 2 + 3$ $= 9$ $= \text{Cukup}$	10,56 $= \text{Cukup}$	Model baik, nilai perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat sepadan dengan kondisi eksisting
	<ul style="list-style-type: none"> 59% jenis pekerjaan pedagang 6% jenis pekerjaan pegawai 35% jenis pekerjaan lainnya 				
	85% Tingkat pengeluaran cukup				
	91% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	$A9 = 1 \times 2 = 2$ Kurang			
	<ul style="list-style-type: none"> 59% jenis pekerjaan pedagang 6% jenis pekerjaan pegawai 35% jenis pekerjaan lainnya 				
<ul style="list-style-type: none"> 68% Tidak memiliki pengalaman berkelompok 					

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
	<ul style="list-style-type: none"> 32% memiliki pengalaman berkelompok 	<p>B1 = 3x1 = 3 Cukup</p>			
	91% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)				
	<ul style="list-style-type: none"> 59% jenis pekerjaan pedagang 6% jenis pekerjaan pegawai 35% jenis pekerjaan lainnya 				
	65% Tingkat pendapatan cukup				
	<ul style="list-style-type: none"> 68% Tidak memiliki pengalaman berkelompok 32% memiliki pengalaman berkelompok 				
	94% Tingkat pendidikan SMA				
	<ul style="list-style-type: none"> 53% Jenis kelamin perempuan 47% jenis kelamin laki-laki 				

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
Tanjungrejo	78% golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B4 = 2x2 = 4 Cukup	= (B4+A9+B1) = (4+4+4) = 12 = Cukup	12,00 = Cukup	Model baik, nilai perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat sepadan dengan kondisi eksisting
	<ul style="list-style-type: none"> • 35% jenis pekerjaan penyedia jasa • 26% jenis pekerjaan pegawai • 39% jenis pekerjaan lainnya 				
	74% Tingkat pengeluaran = pendapatan				
	78% golongan usia produktif akhir (41 - 65)	A9 = 2x2 = 4 Cukup			
	<ul style="list-style-type: none"> • 35% jenis pekerjaan penyedia jasa • 26% jenis pekerjaan pegawai • 39% jenis pekerjaan lainnya 				
	100% memiliki pengalaman berkelompok				
78% golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B1 = 4/6 = Cukup				

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
	<ul style="list-style-type: none"> • 35% jenis pekerjaan penyedia jasa • 26% jenis pekerjaan pegawai • 39% jenis pekerjaan lainnya <p>56% Tingkat pendapatan cukup</p> <p>100% memiliki pengalaman berkelompok</p> <p>61% tingkat pendidikan SMA</p> <ul style="list-style-type: none"> • 65% jenis kelamin perempuan • 35% jenis kelamin laki-laki 				
Kasin	<p>94% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)</p> <p>64% Jenis pekerjaan pegawai</p> <p>94% Tingkat pengeluaran sama dengan tingkat pendapatan</p>	$B4 = 3 \times 2 = 6$ Baik	$= B4 + A9 + B1$ $= 6 + 6 + 6$ $= 18$ = Baik	16,86 = Baik	Model baik, nilai perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat sepadan dengan kondisi eksisting

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
	94% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	A9 = 3x2 = 6 Baik			
	64% Jenis pekerjaan pegawai				
	64% Memiliki pengalaman berkelompok				
	94% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B1 = 6x1 = 6 Baik			
	64% Jenis pekerjaan pegawai				
	81% Tingkat pendapatan baik				
	64% Memiliki pengalaman berkelompok				
	94% Tingkat pendidikan SMA				
72% Jenis kelamin laki-laki					
Penanggungan	89% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B4 = 2x2 = 4 Cukup	= B4+A9+B1	16,00 = Baik	Model baik, nilai perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat sepadan dengan kondisi eksisting
	<ul style="list-style-type: none"> 37% jenis pekerjaan penyedia jasa 		= 4+4+5 = 13 = Baik		

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
	<ul style="list-style-type: none"> • 26% jenis pekerjaan pegawai • 37% jenis pekerjaan lainnya 				
	53% Tingkat pengeluaran sama dengan tingkat pendapatan				
	89% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)				
	<ul style="list-style-type: none"> • 37% jenis pekerjaan penyedia jasa • 26% jenis pekerjaan pegawai • 37% jenis pekerjaan lainnya 	$A9 = 2 \times 2 = 4$ Cukup			
	79% Memiliki pengalaman berkelompok				
	89% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)				
	<ul style="list-style-type: none"> • 37% jenis pekerjaan penyedia jasa • 26% jenis pekerjaan pegawai 	$B1 = 5 \times 1 = 5$ Baik			

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Pengujian Model Kondisi Jalan		
			Perhitungan Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Nilai Kondisi Eksisting Jalan	Hasil Tes
	<ul style="list-style-type: none"> 37% jenis pekerjaan lainnya 				
	42% Tingkat pendapatan baik				
	79% Memiliki pengalaman berkelompok				
	58% Tingkat pendidikan SMA				
	74% Jenis kelamin laki-laki				

Hasil dari pengujian model terhadap 4 Kelurahan lokasi penelitian, menunjukkan bahwa antara nilai perhitungan kondisi jalan berdasarkan karakteristik masyarakat sepadan dengan nilai kondisi jalan hasil penilaian kondisi jalan lingkungan eksisting pada pembahasan sub-bab 4.2. Sehingga model yang disusun berdasarkan kondisi jalan untuk merumuskan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan pada suatu wilayah dapat digunakan.

Berdasarkan hasil pengujian model, range nilai faktor berdasarkan karakteristik masyarakat pada setiap faktor dapat ditentukan untuk nilai faktor baik 5 - 6, nilai faktor 3 - 4 cukup, dan nilai faktor kurang 0 - 2.

4.5.2 Simulasi Penyusunan Strategi Berdasarkan Karakteristik Masyarakat Pada Suatu Wilayah

Sesuai dengan hasil pengujian model pada tahap sebelumnya, dalam merumuskan strategi berdasarkan karakteristik masyarakat pada suatu wilayah, dalam upaya peningkatan pengelolaan jalan lingkungan, maka dilakukan simulasi terhadap model penyusunan strategi, dengan karakteristik masyarakat simulasi yang berbeda, sehingga akan menjadi model penyusunan strategi berdasarkan karakteristik masyarakat seperti pada Tabel 4 - 84 berikut ini.

Tabel 4-84 Simulasi Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Berdasarkan Karakteristik Masyarakat di Wilayah Lain

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Nilai Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Strategi
Kelurahan X	<ul style="list-style-type: none"> • 40% golongan usia produktif (18 - 40) • 20% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 40% golongan usia lainnya 	$B_4 = 1 \times 2 = 2$ Cukup	$= B_4 + A_9 + B_1$ $= 2 + 0 + 2$ $= 4$ = Kurang	Berdasarkan nilai prediksi kondisi jalan hasil dari perhitungan nilai faktor, maka strategi peningkatan yang perlu dilakukan berdasarkan karakteristik masyarakat adalah sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahap perencanaan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sangat meningkatkan peran forum konsultasi tingkat Kota dengan melibatkan masyarakat yang berusia produktif akhir dan masyarakat berpengalaman dalam berkelompok, serta mempertimbangkan pekerjaan masyarakat seperti pegawai, agar memiliki waktu luang untuk dapat lebih aktif dalam penyelesaian permasalahan di Kelurahan 2. Pada tahap pembangunan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mengembangkan kegiatan penguatan kapasitas KSM dengan mengikut-sertakan masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi cukup, serta melibatkan masyarakat dengan golongan usia produktif akhir (41 - 65), dan mempertimbangkan pekerjaan masyarakat yang sebagai pegawai, agar kegiatan penguatan KSM lebih tepat sasaran
	<ul style="list-style-type: none"> • 60% Jenis pekerjaan penyedia jasa • 15% jenis pekerjaan pegawai • 25% jenis pekerjaan lainnya 			
	80% Tingkat pendapatan cukup			
	<ul style="list-style-type: none"> • 40% golongan usia produktif (18 - 40) • 20% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 40% golongan usia lainnya <ul style="list-style-type: none"> • 60% Jenis pekerjaan penyedia jasa • 15% jenis pekerjaan pegawai 	$A_9 = 0 \times 2 = 0$ Kurang		

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Nilai Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Strategi
	<ul style="list-style-type: none"> • 25% jenis pekerjaan lainnya <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 65% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 35% memiliki pengalaman berkelompok <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 40% golongan usia produktif (18 - 40) • 20% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 40% golongan usia lainnya <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 60% Jenis pekerjaan penyedia jasa • 15% jenis pekerjaan pegawai • 25% jenis pekerjaan lainnya <hr/> <p>80% Tingkat pendapatan cukup</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 65% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 35% memiliki pengalaman berkelompok 	<p>$B1 = 2 \times 1 = 2$ Kurang</p>		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sangat meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan dengan mengikutsertakan masyarakat golongan usia produktif akhir, yang memiliki waktu luang dilihat dari pekerjaan seperti pegawai, masyarakat yang memiliki pengalaman berkelompok, dan lebih mengutamakan peran laki-laki dalam pembangunan jalan, serta melibatkan masyarakat dengan tingkat pendidikan SMA, dan memiliki kondisi ekonomi cukup sehingga dapat berpartisipasi berupa dalam bentuk <i>in-kind</i> maupun <i>in-cash</i>

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Nilai Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Strategi
	80% tingkat pendidikan SMA <ul style="list-style-type: none"> 75% jenis kelamin perempuan 25% jenis kelamin laki-laki 			
Kelurahan Y	70% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B4 = 3x2 = 6 Baik	$= B4+A9+B1$ $= 6+4+4$ $= 14$ $= \text{Baik}$	<p>Berdasarkan nilai prediksi kondisi jalan hasil dari perhitungan nilai faktor, maka strategi peningkatan yang perlu dilakukan berdasarkan karakteristik masyarakat adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pada tahap perencanaan perlu: <ul style="list-style-type: none"> Mengembangkan peran forum konsultasi tingkat Kota dengan melibatkan masyarakat yang berusia produktif akhir dan masyarakat berpengalaman dalam berkelompok, serta masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai, agar dapat lebih aktif dalam penyelesaian permasalahan di Kelurahan Pada tahap pembangunan perlu: <ul style="list-style-type: none"> Mempertahankan kegiatan penguatan kapasitas KSM dengan mengikut-sertakan masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi cukup, serta melibatkan masyarakat dengan golongan usia produktif akhir, dan masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai Mempertahankan partisipasi masyarakat dalam pembangunan dengan mengikut-sertakan masyarakat
	55% Jenis pekerjaan pegawai			
	90% Tingkat pendapatan cukup			
	70% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	A9 = 2x2 = 4 Cukup		
	55% Jenis pekerjaan pegawai <ul style="list-style-type: none"> 70% Tidak memiliki pengalaman berkelompok 30% memiliki pengalaman berkelompok 			
	70% Golongan usia produktif akhir (41 - 65)	B1 = 4x1 = 4 Baik		
	55% Jenis pekerjaan pegawai			
90% Tingkat pendapatan cukup				

Kelurahan	Karakteristik Masyarakat	Nilai Faktor	Nilai Kondisi Jalan Berdasarkan Karakteristik Masyarakat	Strategi
	<ul style="list-style-type: none"> • 70% Tidak memiliki pengalaman berkelompok • 30% memiliki pengalaman berkelompok <hr/> <p>85% Tingkat pendidikan SMA</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 65% Jenis kelamin perempuan • 35% jenis kelamin laki-laki 			<p>golongan usia produktif akhir, dan masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai, masyarakat yang memiliki pengalaman berkelompok, dan lebih mengutamakan peran laki-laki dalam pembangunan jalan, seta melibatkan masyarakat dengan tingkat pendidikan SMA, dan memiliki kondisi ekonomi cukup sehingga dapat berpartisipasi berupa dalam bentuk <i>in-kind</i> maupun <i>in-cash</i></p>

Hasil dari simulasi model perumusan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan karakteristik masyarakat, dapat dijelaskan karakteristik masyarakat tertentu pada suatu wilayah akan mempengaruhi nilai faktor penentu keberhasilan. Nilai faktor penentu keberhasilan yang dihasilkan berdasarkan karakteristik masyarakat, akan mempengaruhi kondisi jalan pada wilayah tersebut. Strategi yang dilakukan untuk meningkatkan nilai kondisi jalan, dilakukan dengan mempertahankan nilai faktor baik, mengembangkan nilai faktor cukup, dan sangat meningkatkan nilai faktor kurang, dimana dalam hal ini mempertimbangkan karakteristik masyarakat dari wilayah tersebut.

4.6 Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Berdasarkan Karakteristik Masyarakat di Kota Malang

Berdasarkan model perumusan strategi yang diperoleh dari hasil analisis hubungan faktor penentu keberhasilan terhadap kondisi jalan, dan hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan, maka rumusan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan berdasarkan karakteristik masyarakat yang perlu dilakukan pada 2 Kelurahan di Kota Malang yang memiliki nilai kondisi jalan cukup sesuai dengan hasil penilaian kondisi eksisting pada Tabel 4-16, yaitu Tanjungrejo dan Oro Oro Dowo, dapat digambarkan pada Tabel 4-85 dan Tabel 4-86 berikut ini.

Tabel 4-85 Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat di Kelurahan Tanjungrejo, Kota Malang

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
Tanjungrejo	Cukup	Penguatan Kapasitas KSM (B4) = Cukup	<u>Usia</u> <ul style="list-style-type: none"> • 17% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 78% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 5% golongan usia tua 	<p>Berdasarkan nilai kondisi jalan di Tanjungrejo, maka strategi peningkatan yang perlu dilakukan berdasarkan karakteristik masyarakat adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahap perencanaan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mengembangkan peran forum konsultasi tingkat Kota (A9) dengan melibatkan 78% masyarakat yang berusia produktif akhir dan 95% masyarakat berpengalaman dalam berkelompok, serta memiliki pekerjaan selain penyedia jasa, seperti 26% masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai, agar dapat lebih aktif dalam penyelesaian permasalahan di Kelurahan 2. Pada tahap pembangunan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mengembangkan kegiatan penguatan kapasitas KSM (B4) dengan mengikut-sertakan 74% masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi cukup, dan 22% masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi baik serta melibatkan 78% masyarakat dengan golongan usia produktif akhir (41 - 65), dan masyarakat dengan pekerjaan selain penyedia jasa, seperti 26% dengan pekerjaan sebagai pegawai ○ Mempertahankan partisipasi masyarakat dalam pembangunan (B1) dengan melibatkan 78% masyarakat golongan usia produktif akhir, masyarakat yang memiliki
			<u>Jenis Pekerjaan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 26% pegawai • 35% penyedia jasa • 9% pedagang • 13% petani • 17% lainnya 	
		<u>Tingkat Pengeluaran</u> <ul style="list-style-type: none"> • 4% Tingkat pengeluaran < pendapatan • 74% Tingkat pengeluaran = pendapatan • 22% Tingkat pengeluaran > pendapatan 		
		Forum Konsultasi Tingkat Kota (A9) = Cukup	<u>Usia</u> <ul style="list-style-type: none"> • 17% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 78% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 5% golongan usia tua 	

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
		Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan (B1) = Baik	<u>Jenis Pekerjaan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 26% pegawai • 35% penyedia jasa • 9% pedagang • 13% petani • 17% lainnya 	pekerjaan selain penyedia jasa, seperti 26% dengan pekerjaan sebagai pegawai, 95% masyarakat dengan pengalaman berkelompok, dan lebih mengutamakan peran laki-laki sebanyak 35% dalam pembangunan jalan, 61% masyarakat dengan tingkat pendidikan SMA dan 22% masyarakat dengan tingkat pendidikan Perguruan Tinggi serta melibatkan 39% masyarakat dengan kondisi ekonomi cukup, dan 35% masyarakat dengan kondisi ekonomi cukup sehingga dapat berpartisipasi berupa dalam bentuk <i>in-kind</i> maupun <i>in-cash</i>
<u>Pengalaman Berkelompok</u> <ul style="list-style-type: none"> • 5% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 95% memiliki pengalaman berkelompok 				
<u>Usia</u> <ul style="list-style-type: none"> • 17% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 78% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 5% golongan usia tua 				
<u>Jenis Pekerjaan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 26% pegawai • 35% penyedia jasa • 9% pedagang • 13% petani • 17% lainnya 				
<u>Tingkat Pendapatan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 26% Tingkat pendapatan kurang • 39% Tingkat pendapatan cukup • 35% Tingkat pendapatan baik 				

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
			<p><u>Pengalaman Berkelompok</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 5% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 95% memiliki pengalaman berkelompok <p><u>Tingkat Pendidikan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 17% SMP • 61% SMA • 22% Perguruan Tinggi <p><u>Jenis Kelamin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 65% jenis kelamin perempuan • 35% jenis kelamin laki-laki 	

Keterangan: Untuk Tabel Karakteristik Masyarakat menunjukkan karakteristik mayoritas masyarakat tidak sesuai

Tabel 4-86 Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat di Kelurahan Oro Oro Dowo, Kota Malang

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
Oro Oro Dowo	Cukup	Penguatan Kapasitas KSM (B4) = Cukup	<u>Usia</u> <ul style="list-style-type: none"> • 6% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 91% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 3% golongan usia tua 	<p>Berdasarkan nilai kondisi jalan di Oro Oro Dowo, maka strategi peningkatan yang perlu dilakukan berdasarkan karakteristik masyarakat adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahap perencanaan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mengembangkan peran forum konsultasi tingkat Kota (A9) sangat ditingkatkan dengan melibatkan 91% masyarakat yang berusia produktif akhir dan 32% masyarakat berpengalaman dalam berkelompok, serta memiliki pekerjaan selain pedagang, seperti 6% masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai, agar dapat lebih aktif dalam penyelesaian permasalahan di Kelurahan 2. Pada tahap pembangunan perlu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mengembangkan kegiatan penguatan kapasitas KSM (B4) dengan mengikut-sertakan 85% masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi cukup, 15% masyarakat yang memiliki kondisi ekonomi baik serta melibatkan 91% masyarakat dengan golongan usia produktif akhir (41 - 65), dan masyarakat dengan pekerjaan selain penyedia jasa, seperti 6% dengan pekerjaan sebagai pegawai ○ Mengembangkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan (B1) dengan melibatkan 91% masyarakat
			<u>Jenis Pekerjaan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 6% pegawai • 15% penyedia jasa • 59% pedagang • 20% lainnya 	
		<u>Tingkat Pengeluaran</u> <ul style="list-style-type: none"> • 85% Tingkat pengeluaran = pendapatan • 15% Tingkat pengeluaran > pendapatan 		
		Forum Konsultasi Tingkat Kota (A9) = Cukup	<u>Usia</u> <ul style="list-style-type: none"> • 6% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 91% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 3% golongan usia tua 	
			<u>Jenis Pekerjaan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 6% pegawai • 15% penyedia jasa 	

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
			<ul style="list-style-type: none"> • 59% pedagang • 20% lainnya 	<p>golongan usia produktif akhir, masyarakat yang memiliki pekerjaan selain penyedia jasa, seperti 6% dengan pekerjaan sebagai pegawai, 32% masyarakat yang memiliki pengalaman berkelompok, dan lebih mengutamakan peran laki-laki sebanyak 47% dalam pembangunan jalan, 94% masyarakat dengan tingkat pendidikan SMA serta melibatkan 65% masyarakat dengan kondisi ekonomi cukup, 26% masyarakat dengan kondisi ekonomi baik, 9% masyarakat dengan kondisi ekonomi sangat baik, sehingga dapat berpartisipasi berupa dalam bentuk <i>in-kind</i> maupun <i>in-cash</i></p>
			<p>Pengalaman Berkelompok</p> <ul style="list-style-type: none"> • 68% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 32% memiliki pengalaman berkelompok 	
		<p>Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan (B1) = Cukup</p>	<p><u>Usia</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 6% golongan usia produktif awal (18 - 40) • 91% golongan usia produktif akhir (41 - 65) • 3% golongan usia tua 	
			<p><u>Jenis Pekerjaan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 6% pegawai • 15% penyedia jasa • 59% pedagang • 20% lainnya 	
			<p><u>Tingkat Pendapatan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 65% Tingkat pendapatan cukup • 26% Tingkat pendapatan baik • 9% Tingkat pendapatan sangat baik 	
			<p>Pengalaman Berkelompok</p> <ul style="list-style-type: none"> • 68% tidak memiliki pengalaman berkelompok • 32% memiliki pengalaman berkelompok 	

Kelurahan	Nilai Kondisi Jalan	Nilai Faktor	Karakteristik Masyarakat	Strategi
			<u>Tingkat Pendidikan</u> <ul style="list-style-type: none"> • 6% SMP • 94% SMA <u>Jenis Kelamin</u> <ul style="list-style-type: none"> • 53% jenis kelamin perempuan • 47% jenis kelamin laki-laki 	

Keterangan: Untuk Tabel Karakteristik Masyarakat menunjukkan karakteristik mayoritas masyarakat tidak sesuai

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil identifikasi melalui kuesioner dan observasi kondisi jalan lingkungan yang sudah dibangun, terdapat 2 Kelurahan memiliki nilai Cukup dengan range nilai 6,01 - 12,00, yaitu Kelurahan Tanjungrejo dan Oro Oro Dowo, sedangkan 8 Kelurahan memiliki nilai Baik dengan range nilai 12,01 - 18,00.
2. Hasil modifikasi model faktor penentu keberhasilan pengelolaan menggunakan CFA, terdapat 10 faktor yang menjadi faktor penentu keberhasilan. Hasil analisis regresi terhadap hasil CFA untuk menentukan hubungan faktor keberhasilan terhadap kondisi jalan menunjukkan, dari 10 faktor penentu keberhasilan terdapat 5 faktor yang memiliki nilai hubungan terhadap kondisi jalan, dengan nilai kekuatan yang berbeda-beda. Pada tahap perencanaan terdapat 2 faktor, yaitu kehadiran dalam rapat penyusunan rencana dan forum konsultasi tingkat Kota; pada tahap pembangunan terdapat 2 faktor, yaitu partisipasi masyarakat dalam pembangunan dan penguatan kapasitas KSM; dan pada hasil yang diharapkan terdapat 1 faktor, yaitu masyarakat melakukan kegiatan O&P.
3. Berdasarkan analisis tabulasi silang untuk analisis hubungan karakteristik masyarakat terhadap faktor penentu keberhasilan terdapat 7 dari 8 karakteristik masyarakat memiliki kekuatan hubungan terhadap 5 faktor penentu keberhasilan, antara lain jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, tingkat pengeluaran, dan pengalaman berkelompok. Dari hubungan tersebut, hanya 3 faktor penentu keberhasilan yang memiliki nilai hubungan kuat, antara lain 1 faktor pada tahap perencanaan, yaitu forum konsultasi tingkat Kota, dan 2 faktor pada tahap pembangunan, yaitu partisipasi masyarakat dalam pembangunan dan penguatan kapasitas KSM.

4. Model penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan dapat dirumuskan dengan menilai karakteristik masyarakat di masing-masing wilayah, sehingga dapat mempengaruhi nilai faktor penentu keberhasilan dan memprediksi kondisi jalan. Dalam penelitian ini telah dilakukan pengujian terhadap model penyusunan strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan. Strategi yang dilakukan menyesuaikan karakteristik masyarakat yang mempengaruhi nilai faktor, dengan range nilai faktor kurang yaitu 0 - 6, maka perlu sangat ditingkatkan, jika nilai faktor cukup dengan range nilai 7 - 12, maka perlu dikembangkan, dan jika nilai faktor baik dengan range nilai 13 - 18 maka perlu dipertahankan.
5. Strategi peningkatan pengelolaan jalan lingkungan disusun bagi 2 Kelurahan di Kota Malang yang memiliki kondisi jalan cukup. Untuk Kelurahan Tanjungrejo pada tahap perencanaan perlu mengembangkan peran forum konsultasi tingkat kota, dan pada tahap pembangunan perlu mengembangkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan, dan mempertahankan kegiatan penguatan kapasitas KSM dengan memperhatikan karakteristik masyarakat. Untuk Kelurahan Oro Oro Dowo pada tahap perencanaan perlu mengembangkan peran forum konsultasi tingkat kota, dan pada tahap pembangunan perlu mengembangkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan, dan mempertahankan kegiatan penguatan kapasitas KSM dengan memperhatikan karakteristik masyarakat yang sesuai.

5.2 Saran

Sebagai upaya pengembangan berdasarkan hasil penelitian ini, maka diberikan saran untuk penelitian selanjutnya dan rekomendasi untuk pemangku kepentingan Program KOTAKU, sebagai berikut:

1. Untuk penelitian selanjutnya diberikan saran, yaitu:
 - a. Dalam penelitian ini hanya menggunakan beberapa literatur dalam menyusun variabel faktor pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dan variabel karakteristik masyarakat, untuk pengembangan dapat menambahkan variabel kontribusi masyarakat dalam bentuk in-cash atau in-kind dalam upaya keberlanjutan jalan lingkungan, dan karakteristik

- wilayah secara geografis, untuk melihat pengaruhnya terhadap kualitas jalan yang dihasilkan.
- b. Penelitian ini menggunakan lokasi penelitian 10 Kelurahan dalam 1 Kota, untuk pengembangan dapat dilakukan perbandingan pada lebih banyak Kota/Kabupaten untuk melihat karakteristik masyarakat yang lebih beragam.
 - c. Faktor dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat akan berbeda dengan pengelolaan infrastruktur berbasis masyarakat lainnya, untuk penelitian selanjutnya dapat dilakukan penyusunan strategi dalam pengelolaan infrastruktur berbasis masyarakat lainnya seperti penyediaan air minum atau sanitasi.
 - d. Menganalisis keberlanjutan penanganan kawasan permukiman kumuh dalam Program KOTAKU, dilihat dari 7 indikator, bukan hanya indikator jalan lingkungan.
2. Untuk pemangku kepentingan Program KOTAKU diberikan rekomendasi, yaitu:
- a. Untuk Pemerintah, dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur berbasis masyarakat perlu melakukan penyesuaian dengan mengidentifikasi kondisi dan karakteristik masyarakat, hal ini agar dalam pelaksanaan pembangunan tidak hanya memastikan infrastruktur berkualitas baik, tetapi pelibatan masyarakat pada setiap tahapan pengelolaan akan menjadi baik untuk keberlanjutan infrastruktur terbangun
 - b. Untuk Pengelola Program KOTAKU, dalam siklus pelaksanaan kegiatan masyarakat, selain tahapan pemetaan kebutuhan pembangunan infrastruktur, pemetaan karakteristik masyarakat perlu dilakukan, karena hal ini akan mempengaruhi kualitas pengelolaan infrastruktur, dimana kualitas pengelolaan akan mempengaruhi kondisi dari infrastruktur yang terbangun.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, Muh. Firyal, Suprpto, Srihandayani, Surati. (2018). “Partisipasi Masyarakat Dalam Perencanaan Pembangunan di Desa Jatimulya Kabupaten Boalemo”. *Jurnal Ilmu Administrasi Publik Volume 6 Nomor 2 Tahun 2018*.
- Anissya, N, & Tantor, S. (2017). “Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur di Desa Sungai Pinang Kecamatan Hulu Kuantan Kabupaten Kuantan Singingi Provinsi Riau”. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau, Vol. 4, No. 2, Oktober 2017, 1 - 15*.
- Asra, Utomo dkk. (2017). “Analisis Variabel Suatu Pengantar”. In Media. Bogor.
- Ayat, Muhammad. (2016). “Studi Peningkatan Kualitas Prasarana Dasar Lingkungan Permukiman di Kota Sinjai. Skripsi. Sinjai.
- Direktorat Jenderal Cipta Karya. (2016). “Pedoman Teknis Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU)”. Jakarta.
- Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman. (2018). “Petunjuk Pelaksanaan KOTAKU Tingkat Kelurahan”. Jakarta.
- Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman. (2018a). “Prosedur Operasional Standar Operasional dan Pemeliharaan Program KOTAKU”. Jakarta
- Djaswadi, Gaby Olivia, Wibawa, Berto Mulia, dan Kunaifi, Aang. (2017). “Analisis Deskriptif dan Tabulasi Silang Pada Konsumen *Taxi Ride Sharing*: Studi Kasus Perusahaan *Taxi Ride Sharing*”. *Jurnal Sains dan Seni ITS, Vol. 6, No. 2, Tahun 2017*.
- Dundu, A. K. T., Mandangi, R. J. M. (2016). “Pengaruh Pendayagunaan Sumber Daya Manusia (Tenaga Kerja) Terhadap Hasil Pekerjaan (Studi Kasus Perumahan Taman Mapanget Raya)”. *Jurnal Sipil Statik, Vol. 4, No. 1, Januari 2016, Hal 13 - 20*.
- Efendi, M. Mushonnif, Purnomo, Jerry Dwi Trijoyo. (2012). “Analisis Faktor Konfirmatori untuk Mengetahui Kesadaran Berlalu Lintas Pengendara

- Sepeda Motor di Surabaya Timur”. *Jurnal Sains dan Seni ITS, Vol 1, No. 1, September 2012, Hal. 106 - 111.*
- Fathia, Annisa Nur, Rahmawati, Rita, dan Tarno. (2016). “Analisis Kluster Kecamatan Di Kabupaten Semarang Berdasarkan Potensi Desa Menggunakan Metode Ward dan *Single Linkage*”. *Jurnal Gaussian, Volume 5, Nomor 4, Tahun 2016.*
- Fitria, Niken, dan Setiawan, Rulli Pratiwi. (2014). “Identifikasi Karakteristik Lingkungan Permukiman Kumuh di Kelurahan Kapuk, Jakarta Barat”. *Jurnal Teknik Pomits Vol. 3, No. 2.*
- Fitriyanti, Nurul, dan Sadono, Dwi. (2013). “Partisipasi Masyarakat dalam Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat-Mandiri Di Desa Kotabatu, Kecamatan Ciomas, Kabupaten Bogor”. *Jurnal Penyuluhan, Maret 2013 Vol. 9 No. 1*
- Hadi, Agus P. (2010). “*Konsep Pemberdayaan, Partisipasi dan Kelembagaan dalam Pembangunan*”. Jakarta.
- Hardianti, Sri, Muhammad, Hasan, dan Lutfi Muhtar. (2019). “Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Desa (Program Alokasi Dana Desa Di Desa Buntongi Kecamatan Ampana Kota)”. *e Jurnal Katalogis, Volume 5 Nomor 1 Januari 2017 hlm 120-126.*
- Ife, Jim dan Tesoriero, Frank. (2008). “*Community Development*”. Pustaka Pelajar. Yogyakarta
- Krenhazia, Yemim, Ali, Amar, dan Sading Yunus. (2015). “Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Perdesaan Terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat Di Kecamatan Lembo Kabupaten Morowali Utara”. *e Jurnal Katalogis, Volume 4 Nomor 12, Desember 2016 hlm 184-196.*
- Laili, Vivi Rahmatul. (2017). *Strategi Peningkatan Operasional TPST Di Kabupaten Sidoarjo*. Tesis Master. Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya.
- Megawati, V., Pratono, A. H., Mulya, T. W. & Prima, D. A. (2019). “*Community Based Enterprise: A Business Model for Asset and Infrastructure Model*”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas, Vol. 3, No. 2, September 2019, 109 - 118.*

- Nursyahbani, Raisya, dan Pigawati, Bitta. (2015). “Kajian Karakteristik Kawasan Pemukiman Kumuh Di Kampung Kota (Studi Kasus: Kampung Gandekan Semarang)”. *Jurnal Teknik PWK Volume 4 Nomor 2 2015*.
- Permen Pera. *Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat Nomor 34 Tahun 2006 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Keterpaduan Prasarana*.
- Permen PUPR. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02 Tahun 2016 tentang Perumahan Kumuh dan Kawasan Permukiman*.
- Permen PUPR. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 14 Tahun 2018 tentang Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Terhadap Perumahan Kumuh dan Permukiman Kumuh*.
- PP 36/06. *Peraturan Pemerintah nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*.
- Praditha, Nindya Ayu. (2015). *Analisis Hubungan Antara Karakteristik Responden Dengan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Menjadi Member Tupperware*. Skripsi. Program Studi Manajemen, Universitas Sanata Dharma, Yogyakarta.
- Rahmaniyah, Ayu. (2019). *Faktor Prioritas Dalam Keberlanjutan Fungsi Jalan Lingkungan Dengan Pengelolaan Berbasis Masyarakat Pda Permukiman Kumuh Di Kota Pasuruan*. Tesis Master. Departemen Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya
- Rangkuti, Freddy. (2006). *“Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis”*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Robbins, Stephen P. & Timothy A. Judge. (2008). *“Perilaku Organisasi”*. Edisi 12. Jakarta: Salemba Empat.
- Rum, Irlan Adiyatma dan Heliati, Ratni. (2018). *“Modul Metode Delphie”*. Universitas Padjadjaran. Bandung.
- Schumackcer, R. E. & Lomax, R. G. (2010). *“A Begginer’s Guide to Structural Equation”*. E-book. Routledge. New York.
- Setiyanti, Sri Wiranti. (2012). “Membangun Kerja Sama Tim (Kelompok)”. *Jurnal Stie Semarang, Vol 4, No 3, Edisi Oktober 2012*.

- Soemitro, Ria Asih Aryani, dan Suprayitno, Hitapriya. (2018). “Pemikiran Awal tentang Konsep Dasar Manajemen Aset Fasilitas”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas – Vol. 2, Sup. 1, Juni 2018*.
- Soetomo. (2008). “*Strategi-Strategi Pembangunan Masyarakat*”. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Suprayitno, Hitapriya, dan Soemitro, Ria Asih Aryani. (2018). “*Preliminary Reflexion on Basic Principal of Infrastructure Asset Management*”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas – Vol. 2, No. 1. Maret 2018*.
- Suroso, Hadi, Hakim, Abdul dan Noor, Irwan. (2014). “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Partisipasi Masyarakat Dalam Perencanaan Pembangunan Di Desa Banjaran Kecamatan Driyorejo Kabupaten Gresik”. *Wacana – Vol. 17, No. 1(2014)*.
- Tonimba, Ebert Febrianus. (2010). *Strategi Pengelolaan Aset Sistem Persampahan Di Kota Poso*. Tesis Master. Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya.
- UU 1/11. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman*.
- UU 38/04. *Undang-Undang nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*.
- Y.V., Fransiska. (2015). “Sikap Masyarakat Terhadap Pembangunan Berbasis Lingkungan (PBL) Mapaluse di Kelurahan Paniki Satu Kecamatan Mapanget Kota Manado”. *E-Journal “Acta Diurna” Volume IV. Nomor 3, 2015, Universitas Sam Ratulangi*.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Identifikasi Faktor Menurut Para Stakeholder

I. PENGANTAR

Yth. Bapak/Ibu Responden,

Mohon ijin, perkenalkan nama saya **Mochammad Reyhan Firlandy**, mahasiswa **Magister Manajemen Aset Infrastruktur, Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya**. Pada saat ini saya sedang menyusun Tesis dengan judul **“Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang”**. Dalam kesempatan kali ini, mohon berkenan Bapak/Ibu sebagai pemangku kepentingan dalam Program KOTAKU dan terlibat dalam pelaksanaan penataan kawasan permukiman, untuk dapat membantu menjawab kuesioner terlampir.

Kuesioner ini ditujukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menurut anda dinilai dapat mempengaruhi pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dengan cara mereduksi faktor-faktor yang sudah saya kumpulkan melalui kajian pustaka. Anda dapat memilih setuju/tidak setuju pada faktor-faktor terlampir, dan dapat menambahkan faktor lain yang dinilai penting untuk menjadi faktor berpengaruh dalam pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat. Setelah memilih setuju/tidak setuju, anda dimohon untuk memilih faktor tersebut termasuk ke dalam faktor internal/eksternal dari kelompok masyarakat.

Hasil dari jawaban anda terhadap kuesioner ini akan dijaga kerahasiaannya, dan akan digunakan sebaik-baiknya untuk digunakan pada analisis penelitian ini. Identitas anda juga akan dijamin kerahasiaannya. Apabila ada pertanyaan atau dinilai perlu diskusi lebih lanjut, dapat menghubungi saya melalui telepon 082216938294 atau e-mail reyhanfirlandy@gmail.com.

II. PETUNJUK PENGISIAN

1. Mohon bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu untuk menjawab seluruh pertanyaan yang disediakan
2. Bagian pertama mohon diisi dengan identitas Bapak/Ibu
3. Bagian kedua, berilah tanda centang (v) pada kolom jawaban yang sesuai dengan pemahaman Bapak/Ibu terhadap faktor-faktor yang dinilai berpengaruh pada pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat, dan mengelompokan faktor tersebut menjadi faktor internal atau eksternal dari kelompok masyarakat
4. Bapak/Ibu dipersilahkan untuk menambahkan faktor yang dinilai memiliki pengaruh pada setiap tahapan yang belum terakomodir dalam kuesioner, beserta alasannya

1. Identitas Responden

Nama *) :

Instansi/Lembaga :

Jabatan *) :

*) Opsional dapat diisi jika berkenan

2. Contoh Pengisian Kuesioner

Contoh cara pengisian kuesioner terlampir, sebagai berikut:

No	Tahapan	Faktor	Deskripsi	Setuju/Tidak Setuju		Internal/ Eksternal		Alasan
				S	TS	I	E	
1A	Perencanaan	Sosialisasi program pelaksanaan	Kegiatan sosialisasi rencana pelaksanaan program kepada masyarakat kelurahan/Desa	v		v		- Setuju, karena dengan sosialisasi mayoritas masyarakat mengetahui rencana pembangunan internal, karena yang melakukan kegiatan sosialisasi adalah BKM

Dengan contoh jawaban seperti di atas, berarti anda setuju bahwa faktor “sosialisasi pelaksanaan program” akan mempengaruhi pengelolaan jalan lingkungan, dan faktor tersebut dinyatakan sebagai faktor yang berasal dari internal kelompok masyarakat.

Contoh menambahkan faktor yang dinilai memiliki pengaruh terhadap pengelolaan jalan lingkungan, sebagai berikut

No	Tahapan	Faktor	Deskripsi	Setuju/Tidak Setuju		Internal/ Eksternal		Alasan
				S	TS	I	E	
	Pemeliharaan	Jadwal gotong royong	Masyarakat memiliki jadwal untuk gotong royong merawat jalan lingkungan			v		Karena dengan adanya gotong royong, kesadaran masyarakat untuk memelihara akan tumbuh

Dengan contoh jawaban seperti di atas, berarti anda menilai faktor “jadwal gotong royong” akan mempengaruhi pengelolaan jalan lingkungan, dan anda menilai faktor tersebut menjadi faktor dari internal kelompok masyarakat.

3. Materi Kuesioner

Adapun kuesioner yang perlu diisi dengan pertanyaan utama: “Apakah faktor-faktor di bawah ini mempunyai pengaruh terhadap penentuan keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat? Lalu faktor tersebut apakah termasuk faktor internal atau eksternal dari kelompok masyarakat?” sebagai berikut:

No	Tahapan	Faktor	Deskripsi	Setuju/Tidak Setuju		Internal/ Eksternal		Alasan
				S	TS	I	E	
1A	Perencanaan	Sosialisasi pelaksanaan program	Kegiatan sosialisasi rencana pelaksanaan program kepada masyarakat Kelurahan/Desa					
1B		Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana	Tingkat kehadiran dalam rapat penyusunan rencana					
1C		Pelibatan masyarakat mengajukan usul kegiatan	Kualitas pelibatan masyarakat dalam mengajukan usul					
1D		Partisipasi dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan	Tingkat keterlibatan masyarakat dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan					
1E		Pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa	Tingkat pelibatan kepemimpinan Lurah atau Kades dalam perencanaan					
1F		Keaktifan Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM)	Kualitas BKM dalam menyusun rencana bersama masyarakat					
1G		Keaktifan Fasilitator Kelurahan (Faskel)	Kualitas fasilitator dalam melakukan pendampingan kepada masyarakat					
1H		Kontribusi perempuan dalam perencanaan	Tingkat keterlibatan perempuan dalam penyusunan rencana pembangunan					
1I		Refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya	Dilakukannya refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya untuk menggalai masalah dan potensi					
1J		Forum konsultasi tingkat Kota	Dibentuknya forum konsultasi tingkat kota untuk mendapatkan masukan/fasilitasi mulai perencanaan hingga pelaksanaan pembangunan					

No	Tahapan	Faktor	Deskripsi	Setuju/Tidak Setuju		Internal/ Eksternal			Alasan
				S	TS	I	E		
2A	Pembangunan	Partisipasi masyarakat dalam pembangunan	Keterlibatan Masyarakat langsung dalam proses pembangunan jalan lingkungan						
2B		Keswadayaan masyarakat dalam pembangunan	Keswadayaan (sumbangan) masyarakat dalam proses pembangunan jalan, baik inkind (barang/tenaga) maupun incash (uang)						
2C		Ketersediaan sumber daya alat dan bahan	Ketersediaan sumber daya alat dan bahan di daerah setempat						
2D		Pelaksanaan Standar Operasional dan Prosedur	Pembangunan jalan lingkungan dilaksanakan sesuai standar operasional prosedur (SOP)						
2E		Penguatan kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM)	Dilakukannya penguatan kapasitas KSM/Panitia Pembangunan sebagai pelaksana pembangunan jalan						
2F		Pendampingan oleh fasilitator dalam pembangunan	Pendampingan fasilitator kepada KSM/Panitia untuk memastikan pembangunan jalan sesuai dengan DED/RAB dan standar teknis						
2G		Tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan	Tingkat pemahaman masyarakat berdasarkan refleksi perkara kritis/pemetaan swadaya bahwa pembangunan jalan merupakan suatu kebutuhan						
2H		Partisipasi kaum perempuan dalam pembangunan	Keterlibatan kaum perempuan dalam proses pembangunan jalan lingkungan						
2I		Teknologi yang digunakan	Dalam pembangunan jalan digunakan teknologi sederhana sesuai dengan kemampuan & kapasitas masyarakat						
2J		Sertifikasi pasca pembangunan jalan lingkungan	Dilakukannya sertifikasi pasca pembangunan untuk memastikan kualitas jalan yang dibangun						
3A	Pemanfaatan	Aturan bersama	Masyarakat menyusun aturan bersama tentang pemanfaatan & pemeliharaan jalan						
3B		Tim relawan pengawas keberfungsian jalan	Masyarakat membentuk Tim pengawasan/pemantau kondisi kualitas/kerusakan jalan						
3C		Keberadaan KPP melembaga	Masyarakat membentuk KPP untuk mengatur pemanfaatan dan pemeliharaan jalan						

No	Tahapan	Faktor	Deskripsi	Setuju/Tidak Setuju			Internal/ Eksternal		Alasan
				S	TS	I	E		
3D		Koordinasi dengan pemerintah	Koordinasi dengan pemerintah setempat perihal pemanfaatan jalan lingkungan						
3E		Manajemen program kerja operasional infrastruktur	Kualitas manajemen program kerja untuk pemanfaatan jalan lingkungan						
3F		Inventarisasi jalan lingkungan	Pencatatan inventarisasi jalan permukiman oleh pemerintah Kelurahan/Desa dan BKM/LKM						
4A	Pemeliharaan	Keberfungsian KPP	KPP secara aktif melakukan pengawasan kerusakan jalan dan melakukan pemeliharaan jalan secara rutin						
4B		Kontribusi pemerintah Kelurahan/Desa	Pemerintah kelurahan/desa mengalokasikan dana untuk pemeliharaan jalan						
4C		Peran fasilitator dalam pemeliharaan	Fasilitator berperan dalam memfasilitasi penguatan kelembagaan KPP, fasilitasi pencarian sumber pendanaan dan penguatan teknis pemeliharaan jalan						
4D		Keswadyaan masyarakat dalam pemeliharaan	Biaya pemeliharaan jalan diperoleh melalui iuran warga setempat						
4E		Bantuan dan kemitraan dalam pembiayaan pemeliharaan	Dilakukannya kemitraan dengan pihak lain untuk biaya pemeliharaan						
4F		Metode pemeliharaan jalan	Kerusakan ringan/kebersihan jalan dilakukan secara gotong royong dan kerusakan sedang/berat dilakukan pemeliharaan oleh tenaga terampil						
4G		Kontribusi kaum perempuan dalam pemeliharaan	Keterlibatan perempuan dalam pemeliharaan jalan lingkungan						
4H		Motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan	Tingkat motivasi dan kesadaran masyarakat dalam memelihara jalan lingkungan						
4I		Pengawasan jalan	Seksi pengawasan dalam KPP melakukan pemantauan kondisi jalan secara periodik/rutin						
4J		Pelaporan secara berkala	Tersusunnya laporan pemeliharaan dan perbaikan secara berkala						

Lampiran 2. Kuesioner *Socio-Economic Mapping* dan Faktor Pengaruh Pengelolaan Jalan Lingkungan (BKM, KSM, dan KPP)

I. PENGANTAR

Dengan hormat,

Mohon ijin memperkenalkan diri, nama saya Mochammad Reyhan Firlandy, mahasiswa Magister Manajemen Aset Infrastruktur, Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya. Sehubungan dengan penelitian saya dengan judul **“Strategi Peningkatan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat Dalam Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) di Kota Malang”**, salah satu cara untuk mendapatkan data adalah dengan menyebarkan kuesioner kepada responden dalam hal ini masyarakat yang terlibat sebagai anggota BKM, KSM dan KPP. Kuesioner ini terdiri dari 3 bagian yaitu informasi proyek, profil responden dan faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat.

Kuesioner ini ditujukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penentu keberhasilan pengelolaan jalan lingkungan berbasis masyarakat dalam Program KOTAKU, dan memberikan gambaran (profil) proyek dan karakteristik masyarakat di masing-masing Kelurahan di Kota Malang. Untuk itu, saya mengharapkan kesediaan Bapak/Ibu sekalian untuk berkenan mengisi kuesioner ini sebagai data yang akan saya gunakan dalam penelitian. Hasil dari jawaban anda terhadap kuesioner ini akan dijaga kerahasiaannya, dan akan digunakan sebaik-baiknya. Demikian disampaikan, atas kerjasamanya saya ucapkan terima kasih.

Surabaya, Februari 2020

Mochammad Reyhan Firlandy

II. PETUNJUK PENGISIAN I

1. Mohon Bapak/Ibu untuk dapat menjawab seluruh pertanyaan yang disediakan;
2. Tulislah jawaban yang sesuai dengan titik-titik yang disediakan;
3. Jawablah setiap pertanyaan dengan memberi tanda centang (v) pada kotak yang telah disediakan.

▪ Informasi Proyek

Kelurahan :

Tahun dibangun : 2017

Jenis konstruksi jalan :

Aspal

Beton

Paving Block

KONDISI JALAN SAAT INI :

- Bagaimana kondisi fisik jalan lingkungan saat ini?

Baik	Cukup	Kurang	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Baik : Kondisi fisik seluruh bagian jalan masih baik (kerusakan < 10%) - Cukup : Terdapat kerusakan dalam jumlah kecil (kerusakan 10% - 35%) - Kurang: Terdapat kerusakan dalam jumlah besar (kerusakan > 35%)

- Bagaimana kondisi pemanfaatan jalan lingkungan saat ini?

Baik	Cukup	Kurang	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Baik : Masyarakat sangat memanfaatkan jalan - Cukup : Masyarakat cukup memanfaatkan jalan - Kurang : Masyarakat kurang memanfaatkan jalan

- Pemanfaatan jalan lingkungan sebaiknya memiliki beberapa hal sebagai berikut:

- mampu dilewati pejalan kaki dan kendaraan roda dua tanpa kesulitan;
- jalan lingkungan tidak terputus dengan akses jalan lain;
- saluran drainase selalu terjaga bersih, agar tidak terjadi genangan.

Bagaimana pemanfaatan jalan lingkungan saat ini?

Baik	Cukup	Kurang	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Baik : memiliki 3 point dari indikator di atas - Cukup : memiliki 1 - 2 point dari indikator di atas - Kurang: tidak memiliki point sama sekali

- Pengaturan jalan lingkungan sebaiknya mengandung beberapa hal sebagai berikut:

- o jalan tidak digunakan sebagai tempat cuci kendaraan;
- o jalan tidak digunakan sebagai tempat parkir dan penyimpanan barang;
- o jalan tidak dihalangi oleh bangunan pribadi;

Bagaimana pengaturan pemanfaatan jalan lingkungan saat ini?

<u>Baik</u>	<u>Cukup</u>	<u>Kurang</u>	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> - Baik : memiliki 3 point dari indikator di atas - Cukup : memiliki 1 - 2 point dari indikator di atas - Kurang: tidak memiliki point sama sekali

- Bagaimana kondisi badan jalan saat ini?

<u>Baik</u>	<u>Cukup</u>	<u>Kurang</u>	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> - Baik : perkerasan masih baik - Cukup : perkerasan mengalami kerusakan - Kurang : sudah tidak terlihat perkerasan

- Bagaimana kondisi drainase saat ini?

<u>Baik</u>	<u>Cukup</u>	<u>Kurang</u>	Indikator
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> - Baik : saluran ada, dan berfungsi (air mengalir lancar tanpa halangan oleh sampah, pasir, batu atau timbunan bahan-bahan lainnya) - Cukup : saluran ada, tetapi tidak berfungsi baik (air mengalir, tetapi terhambat oleh sampah, pasir, batu atau timbunan bahan-bahan lainnya) - Kurang : saluran ada, tetapi kondisi fisik atau struktur bangunan drainase rusak sehingga air tidak bisa mengalir

▪ **Profil Responden**

Nama :

Alamat :

Kelompok Masyarakat	:	<input type="checkbox"/>	BKM	<input type="checkbox"/>	KSM	<input type="checkbox"/>	KPP
Jenis Kelamin	:	<input type="checkbox"/>	Laki-laki	<input type="checkbox"/>	Perempuan	<input type="checkbox"/>	
Usia	:	<input type="checkbox"/>	< 18 Tahun	<input type="checkbox"/>	18 – 40 Tahun	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	41 – 65 Tahun	<input type="checkbox"/>	Di atas 65 Tahun	<input type="checkbox"/>	
Lama Tinggal	:	<input type="checkbox"/>	< 3 Tahun	<input type="checkbox"/>	≥ 3 Tahun	<input type="checkbox"/>	
Pendidikan Terakhir	:	<input type="checkbox"/>	SD	<input type="checkbox"/>	SMP	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	SMA	<input type="checkbox"/>	Perguruan Tinggi	<input type="checkbox"/>	
Pekerjaan	:	<input type="checkbox"/>	Pegawai (Pemerintahan, Perusahaan, Pabrik, dll)	<input type="checkbox"/>	Penyedia Jasa (Laundry, Bengkel, Tambal Ban, Salon, dll)	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	Pedagang (Toko Sembako, Warung Makan, Toko ATK, dll)	<input type="checkbox"/>	Petani	<input type="checkbox"/>	Lainnya.....
Pendapatan Per Bulan	:	<input type="checkbox"/>	< Rp. 1.500.000,00	<input type="checkbox"/>	Rp. 1.500.001,00 – Rp. 2.500.000,00	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	Rp. 2.500.001,00 – Rp. 3.500.000,00	<input type="checkbox"/>	> Rp. 3.500.000,00	<input type="checkbox"/>	
Pengeluaran Per Bulan	:	<input type="checkbox"/>	< jumlah pendapatan	<input type="checkbox"/>	= jumlah pendapatan	<input type="checkbox"/>	> jumlah pendapatan
Pengalaman Berkelompok Selain BKM, KSM atau KPP	:	<input type="checkbox"/>	Ada	<input type="checkbox"/>	Tidak ada	<input type="checkbox"/>	

III. PETUNJUK PENGISIAN II

1. Anda dimohon untuk memberikan nilai pada setiap pertanyaan menggunakan skala penilaian 1 – 4 dengan memberikan tanda silang (X) pada salah satu angka dalam kurung, sesuai dengan nilai yang menurut anda jawaban paling tepat;
2. Contoh pengisian untuk pertanyaan-pertanyaan terlampir, sebagai berikut:

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
1	Perencanaan	Apakah sosialisasi masing-masing kegiatan rencana pembangunan dilakukan?			
		Selalu (X)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)

Dengan contoh jawaban seperti di atas, berarti anda menyatakan bahwa **sosialisasi masing-masing kegiatan rencana pembangunan** di wilayah anda **selalu** dilakukan.

▪ **Faktor-Faktor Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat**

Adapun daftar pertanyaan yang dapat anda isi, sebagai berikut:

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
1		Apakah sosialisasi masing-masing kegiatan rencana pembangunan dilakukan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Setiap ada rencana pembangunan, dilakukan sosialisasi	Sering dilakukan sosialisasi tetapi pernah ada yang terlewat	Sesekali pernah ada sosialisasi, lebih sering tidak dilakukan	Tidak pernah ada sosialisasi sama sekali
2	Perencanaan	Bagaimana tingkat kehadiran masyarakat dalam rapat penyusunan rencana pembangunan?			
		Sangat Tinggi (4)	Tinggi (3)	Rendah (2)	Sangat Rendah (1)
		> 60% masyarakat hadir	40 – 60% masyarakat hadir	20 – 39% masyarakat hadir	< 20% masyarakat yang hadir
3		Apakah masyarakat terlibat dalam pengambilan keputusan penetapan kegiatan pembangunan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Setiap kegiatan terpilih melibatkan masyarakat	Hampir seluruh kegiatan terpilih melibatkan masyarakat	Hanya beberapa kegiatan terpilih saja melibatkan masyarakat	Tidak melibatkan masyarakat sama sekali
4		Bagaimana kepemimpinan Lurah dalam tahapan perencanaan?			
		Sangat Kuat (4)	Kuat (3)	Tidak Kuat (2)	Sangat Tidak Kuat

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
		Lurah hadir, memimpin, memberikan arahan untuk perencanaan	Lurah hadir, dan, memberikan arahan untuk perencanaan, tetapi dipimpin oleh BKM	Lurah hanya hadir dalam perencanaan	Lurah tidak pernah hadir dalam perencanaan
5		Bagaimana keaktifan BKM dalam tahapan perencanaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		> 80% anggota BKM hadir dan melibatkan aparat RT/RW dan wakil-wakil masyarakat kelurahan dalam merumuskan kebutuhan penanganan dan rebug memprioritaskan penanganan	70-80% anggota BKM hadir dan melibatkan aparat RT/RW dan wakil-wakil masyarakat kelurahan dalam merumuskan kebutuhan penanganan dan rebug memprioritaskan penanganan	50 – 69 % anggota BKM hadir, tetapi hanya melibatkan aparat RT/RW dalam merumuskan kebutuhan penanganan dan rebug memprioritaskan penanganan	< 50 % anggota BKM hadir, tanpa melibatkan aparat RT/RW dan masyarakat dalam merumuskan kebutuhan penanganan dan rebug memprioritaskan penanganan
6		Bagaimana keaktifan fasilitator kelurahan dalam tahap perencanaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Fasilitator hadir, mendampingi, memberikan petunjuk	Fasilitator hadir, dan mendampingi	Fasilitator hanya hadir saja	Fasilitator jarang hadir di hadapan masyarakat
7		Bagaimana kontribusi perempuan dalam tahapan perencanaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Tingkat kehadiran warga perempuan \geq 40% dan aktif mengemukakan pendapat/usulan	\geq 20-39% dan aktif mengemukakan pendapat/usulan	Tingkat kehadiran warga perempuan < 20% tetapi tidak aktif mengemukakan pendapat/usulan	Tidak ada warga perempuan yang hadir
8		Apakah dilakukan refleksi perkara kritis dan pemetaan swadaya dalam tahapan perencanaan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
		Setiap perencanaan disusun berdasarkan refleksi dan pemetaan	Hampir setiap perencanaan disusun berdasarkan refleksi dan pemetaan	Hanya beberapa rencana yang disusun berdasarkan refleksi dan pemetaan	Setiap rencana tidak didasari refleksi dan pemetaan
9		Bagaimana peran forum konsultasi tingkat kota pada tahapan perencanaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		selalu dapat mensinkronkan rencana BKM dengan rencana pemerintah kota	Rencana BKM dengan pemerintah sudah sinkron, tetapi masih ada yang tumpang tindih	Banyak kegiatan dalam rencana BKM tidak sinkron dengan rencana pemerintah kota	Rencana BKM dengan pemerintah kota tidak sinkron sama sekali
10		Bagaimana partisipasi masyarakat dalam pembangunan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Masyarakat umum terlibat tanpa paksaan	Masyarakat umum terlibat dengan undangan	Hanya sedikit masyarakat umum yang terlibat	Tidak ada masyarakat umum yang terlibat
11	Pembangunan	Apakah terdapat sumbangan tenaga atau dana swadaya dari masyarakat?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Setiap ada pembangunan, selalu ada swadaya tenaga dan dana	Sering ada swadaya tenaga atau dana jika dibutuhkan	Sesekali pernah ada swadaya tenaga atau dana jika dibutuhkan	Tidak ada swadaya berupa tenaga atau dana
12		Bagaimana kesesuaian pembangunan terhadap Standar Operasional dan Prosedur (SOP)?			
		Sangat Sesuai (4)	Sesuai (3)	Tidak Sesuai (2)	Sangat Tidak Sesuai (1)
		Pekerjaan seluruhnya sesuai dengan SOP	Mengikuti SOP, tetapi terdapat sedikit penyesuaian	Tidak mengikuti SOP, tetapi sedikit kesalahan	Tidak mengikuti SOP, dan banyak kesalahan
13		Apakah dilakukan penguatan kapasitas terhadap anggota KSM?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
		Setiap sebelum kegiatan ada penguatan kapasitas	Sering dilakukan penguatan tetapi pernah ada yang terlewat	Sesekali pernah ada penguatan tetapi, lebih sering tidak dilakukan	Tidak pernah ada penguatan sama sekali
14		Bagaimana keaktifan fasilitator dalam pendampingan pembangunan?			
	Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)	
	Fasilitator hadir, mendampingi, memberikan petunjuk	Fasilitator hadir, dan mendampingi	Fasilitator hanya hadir saja	Fasilitator jarang hadir di hadapan masyarakat	
15		Bagaimana tingkat pemahaman masyarakat dalam pembangunan?			
	Sangat Paham (4)	Paham (3)	Tidak Paham (2)	Sangat Tidak Paham (1)	
	> 70% masyarakat paham kebutuhan pembangunan	50 – 70% masyarakat paham kebutuhan pembangunan	30 – 49% masyarakat paham kebutuhan pembangunan	< 30% masyarakat paham kebutuhan pembangunan	
16		Bagaimana partisipasi perempuan dalam tahapan pembangunan?			
	Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)	
	> 40% yang terlibat adalah perempuan	20 – 40% yang terlibat adalah perempuan	10 – 19% yang terlibat adalah perempuan	< 10% yang terlibat adalah perempuan	
17		Bagaimana penerapan penggunaan teknologi sederhana dalam tahapan pembangunan?			
	Sangat Sesuai (4)	Sesuai (3)	Tidak Sesuai (2)	Sangat Tidak Sesuai (1)	
	Masyarakat dapat membangun jalan dengan mudah	Masyarakat dapat membangun jalan, dengan pembekalan sebelumnya	Perlu bantuan tenaga ahli dalam membangun jalan	Perlu teknologi yang lebih tinggi di luar kapasitas masyarakat	
18		Apakah dilakukan sertifikasi terhadap jalan lingkungan yang terbangun?			
	Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)	
	seluruh jalan tersertifikasi	50% jalan tersertifikasi	< 50% jalan tersertifikasi	Tidak ada jalan tersertifikasi	
19	Pemanfaatan	Apakah masyarakat menyusun aturan bersama tentang pemanfaatan jalan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		seluruh jalan memiliki aturan bersama	50% jalan memiliki aturan bersama	< 50% jalan memiliki aturan bersama	seluruh jalan tidak memiliki aturan bersama

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
20		Apakah tim relawan pengawas memantau kondisi kualitas jalan lingkungan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Dilakukan secara periodik setiap minggu	Dilakukan secara periodik tetapi tidak setiap minggu	Dilakukan jika ada kerusakan	Jalan tidak pernah dipantau
21		Bagaimana peran KPP dalam mengatur pemanfaatan jalan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Menyampaikan aturan bersama agar dipatuhi, membuat rambu, dan, membatasi jenis kendaraan yang melintas dan memberikan sangsi bagi yang melanggar	Menyampaikan aturan bersama agar dipatuhi, membuat rambu, dan, membatasi jenis kendaraan yang melintas tetapi tidak selalu memberikan sangsi bagi yang melanggar	Hanya Menyampaikan aturan bersama agar dipatuhi	Tidak ada aturan bersama
22		Bagaimana koordinasi dengan pemerintah terkait pemanfaatan jalan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Membuat aturan bersama yang dikonsultasikan dengan pemerintah kota dan disesuaikan dengan aturan pemerintah kota	Membuat aturan bersama yang dikonsultasikan dengan pemerintah kota tetapi kurang sesuai dengan aturan pemerintah	Ada aturan bersama, tetapi tidak berkonsultasi dengan pemerintah kota	Tidak ada aturan bersama
23		Bagaimana kualitas manajemen program kerja pemanfaatan jalan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Ada rencana kerja pemanfaatan dan pemeliharaan jalan berikut perkiraan kebutuhan biaya pemeliharaan	Ada rencana kerja pemanfaatan dan pemeliharaan jalan, tetapi tidak ada perkiraan	Ada rencana kerja pemanfaatan dan pemeliharaan jalan, tetapi kualitas kurang baik	Tidak Ada rencana kerja pemanfaatan dan pemeliharaan jalan

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
				kebutuhan biaya pemeliharaan	
24		Apakah dilakukan pendataan untuk serah terima terhadap jalan lingkungan terbangun?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Seluruh jalan terdata	50% jalan terdata	< 50% jalan terdata	Seluruh jalan tidak terdata
25		Bagaimana fungsi KPP dalam tahapan pemeliharaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Sebelum ada kerusakan dilakukan perawatan rutin	Setiap ada kerusakan langsung diperbaiki	Menunggu ada kerusakan sedang/berat baru diperbaiki	Tidak melakukan perbaikan terhadap kerusakan
26	Pemeliharaan	Bagaimana kontribusi pihak pemerintah Kelurahan/Desa dalam tahapan pemeliharaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Pemerintah kelurahan mengalokasikan anggaran dan menggalang sumber dana dari pihak lain untuk pemeliharaan	Pemerintah kelurahan tidak mengalokasikan anggaran, tetapi menggalang sumber dana dari pihak lain untuk pemeliharaan	Pemerintah hanya mendorong swadaya masyarakat	Pemerintah tidak melakukan apapun untuk pemeliharaan
27		Apakah warga melakukan iuran untuk pemeliharaan jalan lingkungan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Setiap periode tertentu rutin ada iuran warga	Sering ada iuran saat dibutuhkan untuk perbaikan	Sesekali pernah ada iuran jika dibutuhkan	Tidak ada iuran untuk dana perbaikan
28		Apakah terjalin kemitraan dari pihak luar untuk pembiayaan pemeliharaan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Kemitraan untuk pemeliharaan terjadwal dengan baik	Kemitraan dilakukan saat ada butuh biaya pemeliharaan	Sesekali ada kemitraan untuk pembiayaan pemeliharaan	Tidak ada kemitraan untuk pemeliharaan

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
29		Apakah metode pemeliharaan jalan yang dilakukan sudah sesuai dengan tingkat kerusakan?			
		Sangat Sesuai (4)	Sesuai (3)	Tidak Sesuai (2)	Sangat Tidak Sesuai (1)
		Jika rusak ringan dilakukan gotong royong, jika rusak sedang/berat memanggil ahli/tukang	Seluruh kerusakan diperbaiki bersama masyarakat sekitar yang gotong royong	Seluruh kerusakan dilakukan oleh masyarakat umum	Seluruh kerusakan dibiarkan hingga rusak berat
30		Bagaimana keterlibatan perempuan dalam tahapan pemeliharaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		> 40% yang terlibat adalah perempuan	20 – 40% yang terlibat adalah perempuan	10 – 19% yang terlibat adalah perempuan	< 10% yang terlibat adalah perempuan
31		Bagaimana tingkat motivasi dan kesadaran masyarakat dalam pemeliharaan?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Seluruh pengguna jalan mau ikut memelihara jalan jika ada kerusakan	Sebagian besar pengguna jalan ikut memelihara jika ada kerusakan	Sebagian besar pengguna jalan hanya menggunakan jalan saja	Seluruh pengguna jalan hanya menggunakan jalan saja
32		Apakah dilakukan pengawasan kondisi jalan secara rutin oleh KPP?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Dilakukan setiap minggu	Dilakukan periode tertentu	Dilakukan jika ada kerusakan	Jalan tidak pernah diawasi
33		Apakah dilakukan pelaporan secara berkala terkait kebutuhan pemeliharaan dan perbaikan jalan lingkungan?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Dilakukan setiap minggu	Dilakukan periode tertentu	Dilakukan jika ada kerusakan	Tidak ada pelaporan
34	Hasil	Bagaimana kondisi jalan lingkungan saat ini?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Masih berfungsi dan berkualitas sesuai dengan kondisi awal	Hanya ada sedikit kerusakan atau perubahan	Terdapat banyak kerusakan (retak, lubang, amblas)	Jalan sudah tidak dapat digunakan

No	Tahapan	Faktor-Faktor			
35		Apakah saat ini masyarakat memanfaatkan jalan lingkungan terbangun?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Pemanfaat awal dan masyarakat umum masih melintasi	Sebagian kecil beralih melalui jalan lain	Sebagian besar sudah beralih melalui jalan lain	Jalan hanya digunakan untuk tempat cuci dan menyimpan
36		Bagaimana keaktifan dan keberfungsian KPP saat ini?			
		Sangat Baik (4)	Baik (3)	Tidak Baik (2)	Sangat Tidak Baik (1)
		Anggota KPP masih lengkap, masih ada aturan bersama, terjalin kemitraan	Anggota KPP masih ada, dan memiliki aturan bersama	Sebagian besar anggota KPP sudah tidak aktif	Tidak ada KPP yang aktif sama sekali
37		Apakah tersedia sumber pembiayaan untuk pemeliharaan rutin?			
		Selalu (4)	Kadang-kadang (3)	Jarang (2)	Tidak Pernah (1)
		Terdapat iuran rutin	Masyarakat mau menyumbang jika terdapat kerusakan	Tidak banyak masyarakat yang mau menyumbang jika ada kerusakan	Tidak ada pembiayaan sama sekali
38		Bagaimana tingkat kepuasan anda terhadap kualitas jalan?			
		Sangat Puas (4)	Puas (3)	Tidak Puas (2)	Sangat Tidak Puas (1)
		Kondisi Kualitas dan keamanan jalan masih tetap baik dan dimanfaatkan oleh masyarakat dalam aktifitas sehari-hari serta masyarakat terlibat aktif dalam kegiatan pemeliharaan	Kondisi Kualitas dan keamanan jalan masih tetap baik dan dimanfaatkan oleh masyarakat dalam aktifitas sehari-hari	Kondisi Kualitas dan keamanan jalan mulai menurun meskipun masyarakat memanfaatkan dalam aktifitas sehari-hari	Kondisi kualitas dan keamanan jalan sudah sangat buruk dan masyarakat tidak memanfaatkan lagi

Lampiran 3. Rekap Hasil Kuesioner 2 Bagian 1 Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting di Kota Malang

Kelurahan	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Total
Bandulan	3	3	3	2	3	2	16
	2	3	3	2	2	2	14
	3	2	3	2	3	2	15
	3	2	2	1	1	2	11
	2	2	2	2	2	2	12
	3	3	3	3	3	3	18
	2	2	2	2	2	2	12
	3	3	3	3	2	3	17
	2	2	2	2	2	3	13
	3	3	3	3	3	3	18
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	3	3	3	3	18
	2	3	2	2	2	2	13
	2	3	2	2	2	2	13
	2	2	2	2	2	2	12
Tanjungrejo	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	2	2	2	2	2	2	12
	Kasin	3	3	3	2	3	3
3		3	3	2	3	3	17
3		3	3	2	3	3	17
3		3	3	3	3	3	18
3		3	3	2	3	3	17
2		3	3	2	3	3	16
3		3	3	2	3	3	17

Kelurahan	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Total
	2	3	3	2	3	3	16
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	2	3	3	2	3	3	16
	2	3	3	2	3	3	16
	3	3	3	2	3	3	17
	2	3	3	2	3	3	16
	3	3	3	3	3	3	18
	2	3	3	2	3	3	16
	3	3	3	3	3	3	18
	3	3	2	2	2	2	14
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	3	3	3	18
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	3	3	3	18
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	2	3	16
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	3	3	2	17
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	2	2	3	2	2	14
	3	3	2	3	3	3	17
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	2	3	3	2	16
	3	3	3	3	2	2	16
	3	2	2	3	3	3	16
	3	3	3	3	3	3	18

Kelurahan	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Total
	3	3	3	3	3	2	17
	3	3	2	3	3	3	17
	3	3	3	3	3	2	17
	3	3	2	3	3	3	17
	3	3	2	3	3	2	16
Kidul Dalem	2	2	2	2	3	2	13
	2	2	2	2	3	2	13
	2	2	2	2	3	2	13
	2	2	2	2	3	2	13
	2	2	2	2	2	2	12
	2	3	2	2	2	2	13
	2	3	3	2	2	2	14
	2	3	2	2	2	2	13
	2	2	2	3	2	2	13
	2	3	3	2	2	2	14
	2	2	3	2	2	2	13
	2	3	2	2	2	2	13
	2	3	3	2	2	2	14
	2	3	2	2	2	2	13
	2	2	2	3	2	2	13
	2	3	2	2	2	2	13
2	2	2	2	2	2	12	
Bareng	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	2	2	3	3	16
	3	3	2	2	3	3	16
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	2	2	3	3	16
	2	3	3	1	2	2	13
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	2	3	16
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
	3	3	3	2	3	3	17
Gadingkasri	3	3	3	3	3	2	17

Kelurahan	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Total	
	2	3	2	1	1	1	10	
	2	3	2	1	1	1	10	
	2	3	2	1	1	1	10	
	2	3	2	1	1	1	10	
	2	3	2	1	1	1	10	
	2	3	2	1	1	1	10	
Samaan	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	3	3	3	3	3	3	18	
	Penanggungan	3	3	3	2	2	2	15
		2	3	3	2	2	2	14
3		3	3	2	2	2	15	
3		3	3	2	2	2	15	
3		3	3	2	2	2	15	
3		3	3	2	2	2	15	
3		3	3	2	2	2	15	
3		3	3	2	3	3	17	
3		3	3	3	3	3	18	
3		3	3	3	3	3	18	
3		3	3	3	3	3	18	
3		3	3	3	3	3	18	
3		3	3	3	3	3	18	
3		3	3	3	3	3	18	
2		3	2	3	2	2	14	
2		3	3	2	2	2	14	
3		3	3	2	3	2	16	

Lampiran 4. Hasil Uji Validitas dan Realibilitas Kuesioner Kondisi Jalan Lingkungan Eksisting di 10 Kelurahan

		Correlations				
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
Q1	Pearson Correlation	1	.441**	.581**	.597**	.738**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000
	N	233	233	233	233	233
Q2	Pearson Correlation	.441**	1	.464**	.095	.210**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.150	.001
	N	233	233	233	233	233
Q3	Pearson Correlation	.581**	.464**	1	.334**	.574**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000
	N	233	233	233	233	233
Q4	Pearson Correlation	.597**	.095	.334**	1	.718**
	Sig. (2-tailed)	.000	.150	.000		.000
	N	233	233	233	233	233
Q5	Pearson Correlation	.738**	.210**	.574**	.718**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.000	.000	
	N	233	233	233	233	233
Q6	Pearson Correlation	.656**	.126	.644**	.522**	.801**
	Sig. (2-tailed)	.000	.054	.000	.000	.000
	N	233	233	233	233	233
Total	Pearson Correlation	.863**	.424**	.759**	.746**	.913**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000
	N	233	233	233	233	233

** : Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Case Processing Summary

	N	%
Cases Valid	233	100.0
Excluded ^a	0	.0
Total	233	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.862	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Q1	12.29	5.033	.801	.817
Q2	12.03	6.348	.294	.887
Q3	12.29	5.309	.660	.839
Q4	12.65	4.978	.608	.848
Q5	12.42	4.211	.849	.798
Q6	12.57	4.385	.750	.821

Lampiran 5. Rekap Hasil Kuesioner 2 Bagian 2 Karakteristik Masyarakat di 10 Kelurahan Kota Malang

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
Bandulan	1	3	2	3	5	3	2	1
	2	2	2	3	2	2	3	2
	2	3	2	3	5	3	2	1
	2	3	1	2	5	2	2	1
	2	3	2	2	5	3	2	1
	1	3	2	3	3	3	2	1
	1	3	2	3	5	3	2	1
	1	3	2	4	1	4	2	1
	2	4	2	3	5	3	2	2
	2	2	2	2	2	1	2	3
Tanjungrejo	1	3	2	3	3	3	2	1
	2	3	2	3	2	4	3	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	2	3	2	2	5	3	2	1
	1	2	2	3	1	2	3	1
	2	3	2	2	5	1	3	1
	2	2	2	3	2	1	2	1
	2	3	2	2	5	1	3	1
	1	3	2	3	4	2	2	1
	1	3	2	4	1	3	2	1

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	1	3	2	3	1	3	2	1
	1	3	2	3	2	3	2	1
	1	4	2	3	2	2	1	1
	1	3	2	2	4	2	2	1
	1	3	2	3	4	2	3	1
	1	3	2	4	1	3	2	1
	1	3	1	3	2	1	1	1
	1	3	2	3	3	2	2	1
	1	3	2	3	3	1	2	1
	1	2	2	3	2	2	2	1
	2	3	2	4	2	2	2	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	2	3	2	4	1	3	2	1
	1	3	2	3	3	2	2	2
	1	3	2	3	3	2	2	2
	1	3	2	3	3	2	2	2
	1	3	2	3	1	2	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	1	1	3	2	2
	1	3	2	3	3	3	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	3	3	3	2	2

Kasin

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	2	3	2	4	3	3	2	1
	2	3	2	3	2	3	2	1
	1	3	2	3	1	2	2	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	3	2	3	1	2	2	2
	1	3	2	1	2	2	2	2
	1	3	2	3	1	2	2	2
	1	3	2	2	3	2	2	2
	1	3	2	2	2	2	2	2
	1	3	2	3	2	2	2	2
	1	3	2	3	1	2	2	1
	1	3	2	4	2	2	2	2
Sukoharjo	1	3	2	3	3	2	2	2
	1	3	2	3	1	2	2	2
	1	3	2	3	1	2	2	2
	1	3	2	2	1	3	2	2
	2	3	2	3	2	4	2	1
	2	3	2	3	2	4	2	1
	2	3	2	4	5	2	2	2
	1	3	2	2	2	2	2	2
	2	3	2	4	3	2	2	2
	1	2	2	2	3	2	2	1
	1	3	2	2	3	2	2	2
	1	2	2	2	3	2	2	1
	1	3	2	3	3	2	2	1

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	3	2	4	2	2	2	1
	1	3	2	3	3	3	2	1
	1	3	2	3	3	2	2	2
	1	2	2	3	3	2	3	2
	1	3	2	3	3	2	3	2
	1	2	1	3	3	1	3	1
	2	2	1	3	3	1	2	1
	1	2	1	3	5	2	2	1
	1	3	2	3	5	1	2	2
	1	2	2	3	5	1	2	2
	1	2	2	3	5	2	2	1
	2	2	2	3	4	2	2	1
	1	2	2	4	3	3	2	1
	1	3	2	3	3	3	2	1
	1	3	2	4	5	4	2	1
	2	4	2	4	1	4	2	1
	2	3	2	3	3	3	2	1
	2	3	2	3	3	3	2	1
	1	3	2	4	1	4	2	1
	1	3	2	4	1	4	2	1
	1	3	2	3	5	2	2	1
	2	3	2	3	5	2	2	1

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	2	3	2	3	5	3	2	1
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	4	2	3	1	3	2	1
	1	3	2	3	3	3	2	1
	2	3	2	4	5	3	2	1
	1	3	2	4	2	3	2	1
	1	3	2	4	1	3	1	1
	1	2	2	3	1	3	2	1
	1	2	2	2	5	2	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	1
	1	2	2	3	2	3	2	1
	1	2	2	3	5	3	2	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	4	2	3	1	3	2	1
	2	2	2	4	1	2	2	1
	2	3	2	4	3	2	2	2
	2	3	2	4	5	4	2	1
	1	3	2	4	5	3	2	2
Gadingkasari	1	3	2	3	3	2	1	1
	1	3	2	4	1	2	2	1
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	2	2	3	2	2	2	2
	2	2	2	4	5	2	1	1

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	2	2	2	3	5	2	1	1
	1	2	2	3	2	3	2	1
	1	2	2	4	3	3	1	1
	1	2	2	1	2	1	1	2
	1	2	2	3	1	3	1	2
	1	2	2	2	3	3	2	1
	2	3	2	3	1	3	1	1
	2	2	2	4	5	1	1	1
	1	2	2	4	2	2	1	1
	1	4	2	4	5	1	1	1
	1	3	2	1	2	3	1	1
	1	3	2	3	5	2	2	2
	1	3	2	3	3	2	2	2
	2	3	2	3	5	2	2	2
	2	3	2	3	3	2	2	2
	2	3	2	3	3	2	2	2
Oro Oro	2	3	2	3	3	2	2	2
Dowo	2	3	2	3	3	2	2	2
	2	3	2	3	3	2	2	2
	1	4	2	3	3	2	2	2
	2	2	2	2	3	2	3	1
	2	3	2	3	3	2	2	2
	1	3	2	3	3	4	2	2

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	2	3	2	3	3	2	2	1
	2	3	2	3	3	2	2	2
	1	2	2	3	3	2	2	2
	2	3	2	3	3	2	2	1
	1	3	2	3	3	3	2	2
	1	3	2	3	3	3	2	2
	2	3	2	3	3	2	3	2
	1	3	2	3	5	2	2	1
	2	3	2	3	3	3	3	1
	1	3	2	3	3	4	2	2
	2	3	2	3	3	3	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	2	5	2	2	2
	1	3	2	3	5	4	3	2
	1	2	2	3	2	3	2	2
	2	3	2	3	5	2	2	1
	2	3	2	3	2	3	2	1
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	3	5	3	2	2
	1	3	2	3	2	3	2	2
	1	3	2	3	1	3	2	2
	1	3	2	3	5	3	2	2
	1	3	2	3	2	3	2	2
	2	3	2	3	2	2	3	1
	2	3	2	3	2	2	3	1
	2	3	2	3	2	3	2	1
	1	3	2	3	2	3	1	2
	1	3	2	3	5	3	2	2
	1	3	2	3	2	3	2	1
	2	3	2	3	2	2	3	1
	2	3	2	3	2	3	2	1
	1	3	2	3	2	3	1	2
Samaan	1	3	2	3	2	3	1	2

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	1	3	2	3	1	3	1	1
	1	3	2	3	1	3	1	2
	1	3	2	4	1	3	1	2
	1	3	2	3	2	3	1	2
	1	3	2	3	3	3	1	2
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	3	2	3	1	2
	1	3	2	4	3	4	1	1
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	3	2	4	1	2
	1	3	2	4	2	4	1	1
	2	3	2	3	5	1	1	1
	2	3	2	3	5	1	1	1
	1	3	2	4	1	4	1	2
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	4	2	4	1	1
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	4	1	4	1	1
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	3	2	4	3	1	2	1
	1	3	2	4	1	2	1	1
	2	3	2	3	3	2	1	1
Penanggungan								
	1	3	2	3	2	2	2	1
	1	3	2	4	3	1	2	1
	1	3	2	4	1	2	1	1
	2	3	2	3	3	2	1	1

Kelurahan	Jenis Kelamin	Usia	Lama Tinggal	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Pengeluaran	Pengalaman Berkelompok
	2	3	2	3	2	2	2	1
	2	3	2	4	3	2	3	1
	1	3	2	3	2	3	2	1
	1	3	2	3	2	3	2	2
	1	3	2	3	2	3	2	2
	1	3	2	3	2	3	2	2
	1	3	2	4	2	4	1	1
	1	3	2	3	1	3	1	1
	1	3	2	3	1	3	1	1
	1	3	2	4	2	3	2	1
	1	3	2	3	2	3	1	1
	2	3	2	4	2	4	2	2
	2	3	2	4	1	4	1	1
	1	4	2	3	5	3	2	1

Keterangan: Jenis Kelamin 1 Laki-Laki 2 Perempuan
Usia 1 < 18 Tahun 2 18 - 40 Tahun 3 41 - 65 Tahun 4 > 65 Tahun
Lama Tinggal 1 < Rp. 1.500.000,00 2 Rp. 1.500.001,00 - Rp. 2.500.000,00 3 Rp. 2.500.001,00 - Rp. 3.500.000,00 4 > Rp. 3.500.000,00
Pendidikan 1 SD 2 SMP 3 SMA 4 Perguruan Tinggi
Pekerjaan 1 Pegawai 2 Penyedia Jasa 3 Pedagang 4 Petani 5 Lainnya
Pendapatan 1 < Rp. 1.500.000,00 2 Rp. 1.500.001,00 - Rp. 2.500.000,00 3 Rp. 2.500.001,00 - Rp. 3.500.000,00 4 > Rp. 3.500.000,00
Pengeluaran 1 < Jumlah pendapatan 2 = Jumlah pendapatan 3 > Jumlah pendapatan
Pendidikan 1 Ada 2 Tidak Ada
Pengalaman 1 Ada 2 Tidak Ada

Lampiran 6. Rekap Hasil Kuesioner 2 Bagian 3 Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

Kelurahan	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	C1	C2	C3	C4	C5	C6	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	E1	E2	E3	E4	E5	TOTAL		
Bandulan	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	2	4	3	4	4	3	4	4	4	2	1	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	130
	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	3	3	123	
	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	2	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	3	3	3	3	3	4	2	3	4	118	
	4	3	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	130	
	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	119	
	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	4	1	2	1	1	3	3	1	1	95
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	117	
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	3	3	3	3	4	3	1	3	112
	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	127
	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	2	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	2	1	4	3	3	3	3	2	3	4	3	2	4	122
	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	4	3	3	3	3	2	4	3	3	4	2	3	4	2	3	3	4	3	2	3	109
	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	2	1	4	3	2	3	2	3	2	4	3	2	3	115
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	132	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	131	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	131	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	130	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	129	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	129	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	129	
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	129	
Tanjungrejo	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	130

Kelurahan	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	C1	C2	C3	C4	C5	C6	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	E1	E2	E3	E4	E5	TOTAL					
Kasin	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	134					
	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	136				
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	134				
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	134			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	133			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	151			
	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	136			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	141			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	133			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	138			
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	140		
	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	140		
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	136		
	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	131		
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	137		
	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	1	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	129		
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	134	
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	149
	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	134	
	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	138	
	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	132	
	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	128	
	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	129	
	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	134	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	132	
	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	130	
	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	128	
	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	132	
	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	134	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	133	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	133	
	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	142	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	131	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	130	
	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	2	2	3	4	3	4	3	4	3	127		

Kelurahan	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	C1	C2	C3	C4	C5	C6	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	E1	E2	E3	E4	E5	TOTAL	
Sukoharjo	4	3	4	3	3	4	2	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	116	
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	116	
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	116	
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	113
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	109
	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	110

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	C1	C2	C3	C4	C5	C6	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	E1	E2	E3	E4	ES	TOTAL		
Kelurahan	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118	
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	115
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	1	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	4	117
	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	114
	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	116
	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	112
	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	2	3	3	4	3	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	4	3	3	118
	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	2	4	4	4	4	3	3	120
	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	117	
	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	125	
	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	125	
	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	128	
	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	129	
4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	128		
4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	4	3	2	2	2	3	2	2	2	4	3	2	3	3	3	106	
4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	4	3	2	3	3	4	3	4	3	2	1	2	3	2	2	2	3	2	3	2	1	3	111	
4	3	3	4	4	3	2	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	1	3	2	3	1	3	2	1	3	3	109		
4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	2	4	4	2	4	3	2	4	3	2	4	129	
4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	2	3	3	4	4	3	2	2	1	2	3	4	2	2	4	3	2	4	3	4	119	
4	4	4	4	4	4	3	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2	1	2	3	2	2	4	3	2	4	3	2	4	116	
4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	2	1	2	4	2	2	4	3	2	4	3	2	4	121	
4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	2	2	1	2	3	3	2	2	4	3	2	4	3	4	120	
4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	1	3	2	3	4	4	3	4	3	2	1	2	3	2	2	4	3	2	4	3	3	4	118	
4	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	2	4	4	3	2	2	1	2	3	2	2	4	3	2	4	3	3	4	117	
4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	2	3	1	2	3	2	4	3	3	3	3	4	3	127	
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	129	
3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	4	3	1	2	3	2	3	108
3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	3	3	4	3	1	2	3	2	110
4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	2	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	1	2	119	
4	4	4	4	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	3	2	3	3	4	4	3	2	1	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	113	
4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	2	4	3	2	4	3	2	4	3	2	106	
4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	2	1	2	2	4	4	3	2	4	3	2	3	2	116	
3	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	3	1	3	2	2	3	1	3	2	2	3	2	3	2	3	2	101	

Samaan

Penanggung

Lampiran 7. Hasil Uji Validitas dan Realibilitas Kuesioner Faktor Penentu Keberhasilan Pengelolaan Jalan Lingkungan Berbasis Masyarakat

		Correlations																																										
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	E1	E2	E3	E4	E5	TOTAL	
A1	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	1	.347	.397	.461	.558	.429	-.026	.366	.476	.529	.347	.213	.413	.348	.111	-.027	.462	.423	.266	.137	.317	.371	.264	.346	.195	.464	.276	.391	.064	.388	.379	.207	.314	.272	.330	.276	.467	.188	.596				
A2	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.347	1	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220	.220
A3	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.397	.220	1	.067	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145	.145
A4	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.461	.067	.145	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067
A5	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.558	.220	.220	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067
A6	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.429	.220	.220	.067	.145	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
A7	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	-.026	.220	.220	.067	.145	.145	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
A8	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.366	.220	.220	.067	.145	.145	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
A9	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.476	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B1	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.529	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B2	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.423	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B3	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.266	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B4	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.137	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B5	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.317	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B6	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.464	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B7	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	-.027	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B8	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.464	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
B9	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	-.027	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	
C1	Person Correlation Sig. (2-tailed) N	.379	.220	.220	.067	.145	.145	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	1	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	.067	

Case Processing Summary

	N	%
Cases		
Valid	220	100.0
Excluded ^a	0	.0
Total	220	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.924	38

Lampiran 8 Tabel Output SPSS Analisis Regresi

1. Faktor Kehadiran Dalam Rapat Penyusunan Rencana (A2) Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.625 ^a	.391	.315	1.96353

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.742	5.415		.506	.626
	Nilai Faktor	4.011	1.770	.625	2.266	.053

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

2. Faktor Forum Konsultasi Tingkat Kota (A9) Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.836 ^a	.698	.660	1.38230

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.575	2.676		1.336	.218
	Nilai Faktor	3.487	.811	.836	4.301	.003

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

3. Faktor Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan (B1) Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.693 ^a	.480	.415	1.81496

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4.480	3.892		1.151	.283
	Nilai Faktor	3.339	1.230	.693	2.715	.026

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

4. Faktor Penguatan Kapasitas Kelompok Swadaya Masyarakat (B4) Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.904 ^a	.817	.794	1.07543

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-3.647	3.124		-1.167	.277
	Nilai Faktor	5.382	.900	.904	5.982	.000

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

5. Faktor Aturan Bersama Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.313 ^a	.098	-.015	2.38960

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	12.499	2.718		4.599	.002
	Nilai Faktor	.889	.953	.313	.932	.379

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

6. Faktor Tim Relawan Pengawas Keberfungsian Jalan Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.234 ^a	.055	-.064	2.44634

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11.441	5.194		2.203	.059
	Nilai Faktor	1.231	1.811	.234	.680	.516

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

7. Faktor Motivasi dan Kesadaran Masyarakat Dalam Pemeliharaan Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.292 ^a	.085	-.029	2.40623

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11.454	4.097		2.796	.023
	Nilai Faktor	1.306	1.512	.292	.864	.413

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

8. Faktor Pelaporan Secara Berkala Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.059 ^a	.004	-.121	2.51155

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	14.051	5.309		2.647	.029
	Nilai Faktor	.359	2.141	.059	.168	.871

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

9. Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.583 ^a	.339	.257	2.04499

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2.027	8.391		-.242	.815
	Nilai Faktor	4.501	2.220	.583	2.027	.077

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

10. Keberadaan dan Keberfungsian KPP di Kelurahan/Desa Terhadap Kondisi Jalan

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Nilai Faktor ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.120 ^a	.014	-.109	2.49772

a. Predictors: (Constant), Nilai Faktor

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	13.483	4.302		3.134	.014
	Nilai Faktor	.587	1.714	.120	.343	.741

a. Dependent Variable: Kondisi Jalan

Lampiran 9 Tabel Output Analisis Tabulasi Silang

1. Tabel Chi Square Test Jenis Kelamin - Kehadiran Dalam Rapat Penyusunan Rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.633 ^a	3	.009
Likelihood Ratio	11.004	3	.012
Linear-by-Linear Association	6.401	1	.011
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.16.

2. Tabel Chi Square Test Jenis Kelamin - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.627 ^a	3	.201
Likelihood Ratio	4.470	3	.215
Linear-by-Linear Association	3.134	1	.077
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.24.

3. Tabel Chi Square Test Jenis Kelamin - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.696 ^a	2	.005
Likelihood Ratio	9.980	2	.007
Linear-by-Linear Association	6.650	1	.010
N of Valid Cases	220		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10.82.

4. Tabel Chi Square Test Jenis Kelamin - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.747 ^a	2	.093
Likelihood Ratio	5.333	2	.069
Linear-by-Linear Association	2.628	1	.105
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .62.

5. Tabel Chi Square Test Jenis Kelamin - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.739 ^a	2	.094
Likelihood Ratio	4.965	2	.084
Linear-by-Linear Association	1.651	1	.199
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .62.

6. Tabel Chi Square Test Usia - kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.525 ^a	6	.866
Likelihood Ratio	3.030	6	.805
Linear-by-Linear Association	.362	1	.548
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (41.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .25.

7. Tabel Chi Square Test Usia - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.607 ^a	6	.000
Likelihood Ratio	30.714	6	.000
Linear-by-Linear Association	.811	1	.368
N of Valid Cases	220		

a. 7 cells (58.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

8. Tabel Chi Square Test Usia - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.477 ^a	4	.014
Likelihood Ratio	14.619	4	.006
Linear-by-Linear Association	1.403	1	.236
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.27.

9. Tabel Chi Square Test Usia - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.573 ^a	4	.000
Likelihood Ratio	12.688	4	.013
Linear-by-Linear Association	2.479	1	.115
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (55.6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .07.

10. Tabel Chi Square Test Usia - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.334 ^a	4	.675
Likelihood Ratio	1.807	4	.771
Linear-by-Linear Association	.447	1	.504
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (44.4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .07.

11. Tabel Chi-square Lama tinggal - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.091 ^a	3	.107
Likelihood Ratio	4.947	3	.176
Linear-by-Linear Association	2.205	1	.138
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .16.

12. Tabel Chi-square Lama tinggal - Forum konsultasi tingkat kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.752 ^a	3	.290
Likelihood Ratio	5.510	3	.138
Linear-by-Linear Association	1.484	1	.223
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (62.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .09.

13. Tabel Chi-square Lama tinggal - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.817 ^a	2	.148
Likelihood Ratio	5.660	2	.059
Linear-by-Linear Association	.146	1	.702
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .80.

14. Tabel Chi-square Lama tinggal - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.849 ^a	2	.397
Likelihood Ratio	2.006	2	.367
Linear-by-Linear Association	1.510	1	.219
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (66.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .05.

15. Tabel Chi Square Lama tinggal - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.474 ^a	2	.479
Likelihood Ratio	1.266	2	.531
Linear-by-Linear Association	1.011	1	.315
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (66.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .05.

16. Tabel Chi Square Tingkat pendidikan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.807 ^a	9	.014
Likelihood Ratio	30.115	9	.000
Linear-by-Linear Association	.447	1	.504
N of Valid Cases	220		

a. 10 cells (62.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .13.

17. Tabel Chi Square Tingkat pendidikan - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.700 ^a	9	.100
Likelihood Ratio	23.175	9	.006
Linear-by-Linear Association	2.833	1	.092
N of Valid Cases	220		

a. 8 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .07.

18. Tabel Chi Square Tingkat pendidikan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.483 ^a	6	.002
Likelihood Ratio	32.653	6	.000
Linear-by-Linear Association	4.131	1	.042
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (41.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .64.

19. Tabel Chi Square Tingkat pendidikan - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.667 ^a	6	.587
Likelihood Ratio	5.276	6	.509
Linear-by-Linear Association	.745	1	.388
N of Valid Cases	220		

a. 6 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .04.

20. Tabel Chi Square Tingkat pendidikan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.759 ^a	6	.188
Likelihood Ratio	6.958	6	.325
Linear-by-Linear Association	.232	1	.630
N of Valid Cases	220		

a. 7 cells (58.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .04.

21. Tabel Chi Square Pekerjaan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	31.288 ^a	12	.002
Likelihood Ratio	38.357	12	.000
Linear-by-Linear Association	11.251	1	.001
N of Valid Cases	220		

a. 10 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .13.

22. Tabel Chi Square Pekerjaan - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	27.903 ^a	12	.006
Likelihood Ratio	31.254	12	.002
Linear-by-Linear Association	9.414	1	.002
N of Valid Cases	220		

a. 8 cells (40.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .07.

23. Tabel Chi Square Pekerjaan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	45.177 ^a	8	.000
Likelihood Ratio	46.969	8	.000
Linear-by-Linear Association	19.333	1	.000
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (20.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .64.

24. Tabel Chi Square Pekerjaan - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.527 ^a	8	.009
Likelihood Ratio	21.607	8	.006
Linear-by-Linear Association	18.036	1	.000
N of Valid Cases	220		

a. 7 cells (46.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .04.

25. Tabel Chi Square Pekerjaan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.882 ^a	8	.011
Likelihood Ratio	18.208	8	.020
Linear-by-Linear Association	1.532	1	.216
N of Valid Cases	220		

a. 7 cells (46.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .04.

26. Tabel Chi Square Tingkat pendapatan - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.925 ^a	9	.068
Likelihood Ratio	16.661	9	.054
Linear-by-Linear Association	4.760	1	.029
N of Valid Cases	220		

a. 8 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .51.

27. Tabel Chi Square Tingkat pendapatan - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.683 ^a	9	.232
Likelihood Ratio	11.779	9	.226
Linear-by-Linear Association	5.513	1	.019
N of Valid Cases	220		

a. 6 cells (37.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .29.

28. Tabel Chi Square Tingkat pendapatan - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24.472 ^a	6	.000
Likelihood Ratio	25.035	6	.000
Linear-by-Linear Association	8.676	1	.003
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.55.

29. Tabel Chi Square Tingkat pendapatan - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.440 ^a	6	.025
Likelihood Ratio	15.278	6	.018
Linear-by-Linear Association	9.128	1	.003
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

30. Tabel Chi Square Tingkat pendapatan - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.397 ^a	6	.002
Likelihood Ratio	18.043	6	.006
Linear-by-Linear Association	10.056	1	.002
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (41.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

31. Tabel Chi Square Tingkat pengeluaran - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.943 ^a	6	.002
Likelihood Ratio	24.149	6	.000
Linear-by-Linear Association	2.631	1	.105
N of Valid Cases	220		

a. 5 cells (41.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .54.

32. Tabel Chi Square Tingkat pengeluaran - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.747 ^a	6	.033
Likelihood Ratio	15.964	6	.014
Linear-by-Linear Association	9.746	1	.002
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .31.

33. Tabel Chi Square Tingkat pengeluaran - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.334 ^a	4	.363
Likelihood Ratio	4.820	4	.306
Linear-by-Linear Association	1.679	1	.195
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (22.2%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.70.

34. Tabel Chi Square Tingkat pengeluaran - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.849 ^a	4	.001
Likelihood Ratio	20.767	4	.000
Linear-by-Linear Association	16.845	1	.000
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

35. Tabel Chi Square Tingkat pengeluaran - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.091 ^a	4	.026
Likelihood Ratio	8.970	4	.062
Linear-by-Linear Association	8.222	1	.004
N of Valid Cases	220		

a. 4 cells (44.4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

36. Tabel Chi Square Pengalaman berkelompok - Kehadiran dalam rapat penyusunan rencana

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.944 ^a	3	.001
Likelihood Ratio	15.813	3	.001
Linear-by-Linear Association	.029	1	.864
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.83.

37. Tabel Chi Square Pengalaman berkelompok - Forum konsultasi tingkat Kota

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.876 ^a	3	.000
Likelihood Ratio	22.727	3	.000
Linear-by-Linear Association	.187	1	.665
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.62.

38. Tabel Chi Square Pengalaman berkelompok - Partisipasi masyarakat dalam pembangunan

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.216 ^a	2	.001
Likelihood Ratio	13.181	2	.001
Linear-by-Linear Association	.622	1	.430
N of Valid Cases	220		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 14.16.

39. Tabel Chi Square Pengalaman berkelompok - Penguatan kapasitas KSM

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.206 ^a	2	.201
Likelihood Ratio	3.919	2	.141
Linear-by-Linear Association	2.625	1	.105
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .81.

40. Tabel Chi Square Pengalaman berkelompok - Masyarakat Melakukan Kegiatan O&P

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.822 ^a	2	.020
Likelihood Ratio	8.356	2	.015
Linear-by-Linear Association	5.925	1	.015
N of Valid Cases	220		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .81.

BIOGRAFI PENULIS



Mochammad Reyhan Firlandy dilahirkan di Kota Bandung tanggal 28 Januari 1989 dari pasangan Ary Ariffin dan Tjutju Sulfaida. Penulis merupakan anak ketiga dari empat bersaudara. Pada tahun 1994 penulis memasuki sekolah formal Sekolah Dasar Badan Perguruan Indonesia Bandung lulus pada tahun 2000, lalu melanjutkan di SMP Negeri 5 Bandung lulus pada tahun 2003, kemudian di SMA Negeri 7 Bandung lulus pada tahun 2006. Penulis melanjutkan pendidikannya ke jenjang S1 pada Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Katolik Parahyangan (UNPAR) Bandung dan lulus pada tahun 2010. Pada tahun 2011 penulis mulai bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil di Direktorat Penataan Bangunan dan Lingkungan, Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dan pada tahun 2015 mutasi ke Direktorat Pengembangan Kawasan Permukiman, Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat hingga saat ini. Pada tahun 2018 penulis melanjutkan pendidikan jenjang Pasca Sarjana (S2) di Program Studi Magister Manajemen Aset Infrastruktur, Departemen Teknik Sipil, FTSLK, ITS melalui program kerjasama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Kontak dengan penulis dapat dilakukan melalui e-mail ke reyhanfirlandy@gmail.com atau nomor telfon 082216938294.