

**ANALISA FAKTOR PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG
KAPTEN TENDEAN-CILEDUG TERHADAP KEPUASAN
PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR R2 PADA KORIDOR
PASAR CIPULIR**



ISTIANA WIDHIASTUTI

5415116444

**Skripsi ini Ditulis untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan**

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TEKNIK BANGUNAN

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2015

ABSTRAK

ISTIANA WIDHIASTUTI. ANALISA FAKTOR PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG KAPTEN TENDEAN-CILEDUG TERHADAP KEPUASAN PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR R2 PADA KORIDOR PASAR CIPULIR. Skripsi. Jakarta. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Jakarta. Desember 2015.

Perkembangan kota DKI Jakarta yang berbanding lurus dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor terutama R2 jika tidak diiringi oleh penambahan panjang jalan dan manajemen lalu lintas yang baik, secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan risiko kepada para pengendara kendaraan bermotor R2. Salah satu alternatif penambahan panjang jalan yang sedang dikerjakan Pemerintah DKI Jakarta adalah proyek pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug, tetapi pengerjaan proyek ini menimbulkan asumsi ketidakpuasan oleh pengendara kendaraan bermotor R2 yang melintasi jalan tersebut yaitu pada Koridor Pasar Cipulir.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan alternatif alat ukur bagi tingkat layanan bagi pengendara kendaraan bermotor R2 pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir. Data yang digunakan berasal dari data primer yaitu dengan survei langsung dan pengisian kuesioner, sedangkan data sekunder didapat dari dokumen dari instansi terkait. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui uji tabel silang, uji validitas dan realibilitas, uji faktor analisis dan regresi linier berganda.

Berdasarkan hasil pengujian uji validitas dan relibilitas menunjukkan bahwa variabel manifest berupa indikator dari 5 faktor dimensi berkorelasi dengan variabel terikat berupa pengurangan kemacetan secara signifikan. Berdasarkan hasil pengujian analisis faktor menunjukkan ada dua faktor dimensi yang berpengaruh, yaitu dimensi keyakinan dan empati, sedangkan hasil regresi linier berganda menunjukkan bahwa model regresi memiliki pengaruh sebesar 18,40%. Apabila tidak ada perbaikan fasilitas, maka tingkat kepuasan berada pada Sangat Tidak Setuju (Sangat Tidak Puas).

Kata kunci: Tingkat Kepuasan Pengendara Kendaraan Bermotor R2, Dimensi Faktor dan Pengurangan Kemacetan

ABSTRACT

ISTIANA WIDHIASTUTI. ANALYSIS OF FACTORS EFFECT THE CONSTRUCTION FLYOVER KAPTEN TENDEAN-CILEDUG TO SATISFACTION LEVEL OF MOTORIST IN CIPULIR CORRIDOR. *Thesis. Jakarta. Departemen of Civil Engineering, Faculty of Engineering, State University of Jakarta. Desember 2015.*

Development of Jakarta which is directly proportional to the increasing number of vehicles, especially motorcycles without accompanied by the addition of road length and applied traffic good management, directly or indirectly its probably a risk to biker. One alternative to the addition of the long road that is being done The Government of Jakarta is the construction of flyover Captain Tendean-Ciledug, but this project lead to the assumption of dissatisfaction by biker who across the street that is on Corridor Cipulir.

This study aims to provide an alternative means of measuring the level of services for biker during the construction of flyover Kaptan Tendean-Ciledug on Cipulir Corridor. The data used is derived from primary data by direct surveys and questionnaires, while secondary data obtained from documents from the relevant authorities. Data analysis method used in this research is through the crosstabs, validity and realibility, faktor analysis and multiple linear regression analysis.

Based on the results of validity and reliability test showed that manifest in the form of an indicator variable of five-dimensional factor correlated with the dependent variable in the form of a reduction in congestion significantly. Based on the test results of factor analysis showed there are two factors that affect dimensions of the dimensions of confidence and empathy, while the results of multiple linear regression showed that the regression model has the effect of 18.40%. If no repair facilities, the level of satisfaction is at Strongly Disagree (Very Dissatisfied).

Keywords: *Satisfaction Level of Biker, Dimensions Factor and Reduction of Congestion*



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK



Certificate 0012/00792

*Building
Future
Leaders*

Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62 21) 4890046 ext. 213, 4751 523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: <http://ft.unj.ac.id> email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-26/III/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING
SKRIPSI/KOMPREENSIS/KARYA INOVATIF

Dengan ini kami menyatakan bahwa draft skripsi/komprensisi/karya-inovatif dengan judul:
**Analisa Faktor Pengaruh Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean – Ciledug Terhadap
Kepuasan Pengendara Kendaraan Bermotor R2 Pada Koridor Pasar Cipulir.**
mahasiswa berikut ini:

Nama : Istiana Widhiastuti
No.Registrasi : 5415116444
Progam Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Jurusan : Teknik Sipil

dinyatakan layak dan disetujui untuk diuji pada sidang ujian skripsi/komprensisi/karya-inovatif.

Pembimbing I

Ir. Tri Mulyono, MT
NIP. 19690701 199802 1 001

Pembimbing II

Dr. Henita Rahmayanti, M. Si
NIP. 19630604 198803 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
Ir. Tri Mulyono, MT (Dosen Pembimbing I)		4/1/2016
Dr. Henita Rahmayanti, M.Si (Dosen Pembimbing II)		18.1.2016

PENGESAHAN PANITIA UJIAN SKRIPSI

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
R. Eka Murtinugraha, M.Pd (Ketua Penguji)	 	4/1/2016
Winoto Hadi, MT (Dosen Penguji I)		4/1/16
Yuslita Chrisnawati, S.Pd. T. M. Sc (Dosen Penguji II)		4/1/16

Tanggal Lulus : 8 Desember 2015

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis skripsi saya ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik sarjana, baik di Universitas Negeri Jakarta maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri dengan arahan dosen pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Negeri Jakarta.

Jakarta, Desember 2015

Yang membuat pernyataan



Istiana Widhiastuti

NRM. 5415 11 6444

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan Alhamdulillah, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **ANALISA FAKTOR PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG KAPTEN TENDEAN-CILEDUG TERHADAP KEPUASAN PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR R2 PADA KORIDOR PASAR CIPULIR**. Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir dalam menyelesaikan studi di Universitas Negeri Jakarta dan untuk memenuhi persyaratan guna mencapai gelar Sarjana Pendidikan program studi Pendidikan Teknik Bangunan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari tingkat sempurna, baik dari segi materi, penyajian, maupun tata bahasa. Oleh karena itu, penulis mengharapkan segala saran dan kritik yang bersifat membangun bagi kesempurnaan skripsi ini. Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan masa studi di Universitas Negeri Jakarta, yaitu:

1. Bapak Drs. Riyadi, MT selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta beserta jajarannya.
2. Bapak R. Eka Murtinugraha, M.Pd selaku Penasehat Akademik selama saya berkuliah di Jurusan Teknik Sipil FT UNJ dan selaku ketua penguji sidang skripsi yang telah memberikan masukan dan koreksi materi skripsi ini
3. Bapak Winoto Hadi, MT dan Ibu Yusfita Chrisnawati, S.Pd. T. M. Sc selaku dosen penguji sidang skripsi yang telah memberikan masukan dan koreksi materi skripsi ini.
4. Bapak Ir. Tri Mulyono, MT dan Ibu Dr. Henita Rahmayanti, M.Si selaku dosen pembimbing yang penuh kesabaran selalu membimbing dan memberi semangat kepada saya hingga selesainya skripsi ini.
5. Kedua Orang Tua tercinta, Ibunda Hj. Nanik Widayanti dan Ayahanda Ir. HM. Siswanto, MM yang selalu memberikan kebaikan di setiap doa dan kasih

sayangnya, dukungan moril dan materil serta motivasi kepada penulis untuk memperoleh hasil terbaik dalam menyelesaikan skripsi ini.

6. Seluruh dosen dan staf pengajar yang telah memberikan bimbingan pendidikan selama perkuliahan.
7. Dinas PU Bina Marga DKI Jakarta, Dinas Perhubungan dan Transportasi Jakarta Selatan dan Polres Metro Jakarta Selatan yang telah memberikan izin dan kesempatan untuk melakukan penelitian ini.
8. Kakak tercinta, Retno Damayanti yang selalu menjadi semangat penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Rekan - rekan seperjuangan yaitu teman-teman Jurusan Teknik Sipil angkatan 2011
10. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata penulis mohon maaf apabila terdapat kesalahan kata dalam penyusunan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembacanya serta dapat memberikan sedikit sumbangan yang bermanfaat bagi almamater tercinta.

Penulis

Istiana Widhiastuti

NRM. 5415 11 6444

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.3 Pembatasan Masalah.....	5
1.4 Perumusan Masalah	6
1.5 Tujuan Penelitian.....	6
1.6 Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN KERANGKA BERPIKIR	
2.1 Deskripsi Teoritis	8
2.1.1 Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug. 10	
2.1.1.1 Data Umum Proyek	10
2.1.1.2 Prakiraan, Evaluasi dan Upaya Penanganan Dampak Lingkungan	12
2.1.2 Pengertian Pengendara R2	21
2.1.3 Kepuasan Pengguna	21
2.1.3.1 Konsep Kepuasan Pengguna Jalan	22
2.1.3.2 Dimensi Kualitas Jasa Pelayanan	25
2.1.4 Analisa Faktor	27
2.2 Penelitian Relevan	28

2.3	Kerangka Berpikir	32
2.4	Hipotesis	33
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		
3.1	Tujuan Penelitian.....	34
3.2	Tempat dan Waktu Penelitian	34
3.3	Metode Penelitian.....	34
3.4	Teknik Pengambilan Sampel.....	35
3.4.1	Populasi	35
3.4.2	Sampel	35
3.5	Prosedur Pengumpulan Data	37
3.5.1	Data primer	37
3.5.1.1	Survei Langsung.....	37
3.5.1.2	Angket atau kuesioner	38
3.5.2	Data Sekunder.....	47
3.6	Teknik Analisis Data	47
3.7	Alur Penelitian.....	49
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
4.1	Deskripsi Data	51
4.2	Hasil Penelitian.....	58
4.2.1	Perhitungan Kapasitas dan Derajat Kejenuhan (VCR) .	58
4.2.2	Hasil Validitas dan Reliabilitas.....	61
4.2.2.1	Uji Validitas	61
4.2.2.2	Uji Reliabilitas.....	62
4.3	Deskripsi Data Kuesioner	63
4.3.1	Hasil Analisis Faktor 1	63
4.3.2	Hasil Analisis Faktor 2.....	69
4.3.3	Hasil Analisis Faktor 3.....	72
4.3.4	Hasil Analisis Faktor 4.....	74
4.3.5	Regresi Linear Ganda.....	76
4.4	Pembahasan.....	78
4.5	Keterbatasan Penelitian.....	80

BAB V	KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN	
5.1	Kesimpulan	81
5.2	Implikasi	82
5.3	Saran	82
DAFTAR PUSTAKA	84
LAMPIRAN	87
RIWAYAT HIDUP	159

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Konversi Jenis Kendaraan ke smp (satuan mobil penumpang)	38
Tabel 3.2 Dimensi, Indikator dan Butir Soal.....	40
Tabel 4.1 Konversi Lalu Lintas arah Kapten Tendean hari Jumat	59
Tabel 4.2 Konversi Lalu Lintas arah Ciledug hari Jumat	59
Tabel 4.3 <i>Item Total Statistic Validitas Total Correlation</i>	61
Tabel 4.4 <i>Item Total Statistic Reliabilitas</i>	62
Tabel 4.5 <i>KMO and Bartlett's Test</i>	63
Tabel 4.6 <i>Total Variance Explained</i>	64
Tabel 4.7 <i>Rotated Component Matrixa</i>	67
Tabel 4.8 <i>Component Transformation Matrix</i>	69
Tabel 4.9 <i>Communalities Analisis Faktor 2</i>	69
Tabel 4.10 <i>Total Variance Explained Analisis Faktor 2</i>	70
Tabel 4.11 <i>Rotated Component Matrixa Analisis Faktor 2</i>	71
Tabel 4.12 <i>Component Transformation Matrix Analisis Faktor 2</i>	71
Tabel 4.13 <i>Communalities Analisa Faktor 3</i>	72
Tabel 4.14 <i>Total Variance Explained Analisa Faktor 3</i>	72
Tabel 4.15 <i>Rotated Component Transformation Matrixa Analisa Faktor 3</i>	73
Tabel 4.16 <i>Component Transformation Matrix Analisa Faktor 3</i>	74
Tabel 4.17 <i>Communalities Analisis Faktor 4</i>	74
Tabel 4.18 <i>Total Variance Explained Analisis Faktor 4</i>	74
Tabel 4.19 <i>Rotated Component Transformation Matrixa Analisa Faktor 4</i>	75
Tabel 4.20 <i>Component Transformation Matrix Analisa Faktor 4</i>	76
Tabel 4.21 ANOVAa	76
Tabel 4.22 <i>Model Summaryb</i>	77
Tabel 4.23 <i>Coefficientsa</i>	77

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Diagram Alur Penelitian 1	49
Gambar 3.2 Diagram Alur Penelitian 2	50
Gambar 4.1 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Umur	51
Gambar 4.2 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir Responden	52
Gambar 4.3 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Pekerjaan.....	52
Gambar 4.4 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Daerah Asal.....	53
Gambar 4.5 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Daerah Tujuan	53
Gambar 4.6 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Alasan Mengendarai Kendaraan Bermotor R2.....	54
Gambar 4.7 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Frekuensi Perjalanan per Minggu.....	54
Gambar 4.8 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Alasan melewati Jalan Ciledug Raya	55
Gambar 4.9 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Tujuan Perjalanan	55
Gambar 4.10 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Jarak dari Rumah ke Tempat Tujuan.....	56
Gambar 4.11 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Waktu Perjalanan sebelum Proyek Berlangsung.....	56
Gambar 4.12 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Waktu Perjalanan pada saat Proyek Berlangsung	57
Gambar 4.13 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Jumlah Pendapatan per Bulan	57

Gambar 4.14	Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Biaya Transportasi per Bulan.....	58
Gambar 4.15	Grafik <i>Scree Plot</i>	66

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Kuesioner/Angket	87
Lampiran 2 Hasil Kuesioner	91
Lampiran 3 Skor Item Hasil Kuesioner	94
Lampiran 4 Hasil Analisis Faktor 1	95
Lampiran 5 Hasil Analisis Faktor 2	126
Lampiran 6 Hasil Analisis Faktor 3	132
Lampiran 7 Hasil Analisis Faktor 4	137
Lampiran 8 Hasil Regresi Linear Berganda	142
Lampiran 9 <i>Construction Periode</i>	145
Lampiran 10 Brosur Proyek Jalan Layang Kapten Tendean.....	146
Lampiran 11 Surat Permohonan Izin Skripsi	147
Lampiran 12 Surat Pemberian Izin Penelitian Skripsi.....	150
Lampiran 13 Lembar Konsultasi Skripsi	152
Lampiran 14 Foto-Foto Penelitian.....	156

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan kota DKI Jakarta yang berbanding lurus dengan pertambahan jumlah penduduk setiap tahunnya mengakibatkan terus meningkatnya pertambahan jumlah kendaraan bermotor. Berdasarkan data jumlah penduduk Indonesia per provinsi tahun 2008-2012, DKI Jakarta mempunyai luas wilayah 664 km² dengan jumlah penduduk 9.603.417 orang. (Badan Pusat Statistik)

Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat, merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi dengan rata-rata 14,836% pertahun selama sepuluh tahun terakhir dari 2003-2013 (Badan Pusat Statistik, 2015), didominasi oleh sepeda motor terlihat dari proporsinya yang jauh lebih besar dibandingkan jenis kendaraan lain sebesar 81,38% dari total jumlah kendaraan sebesar 104.118.969 kendaraan. Kendaraan sepeda motor di DKI Jakarta cenderung meningkat dari tahun-ke-tahun. Pada 2012 meningkat sebesar 12,2% ditahun 2013 dari 9.209.718 unit menjadi 10.333.025 unit. (Katalog Statistik Transportasi 2013-Badan Pusat Statistik)

Peningkatan jumlah kendaraan tanpa diikuti manajemen rekayasa lalu lintas yang baik akan memberikan risiko-risiko lalu lintas baik langsung maupun tidak langsung. Resiko langsung berakibat pada kecelakaan lalu lintas dan tak

langsung adalah dampak stres akibat kemacetan, gejala gangguan pernapasan dan lainnya. Jika dilihat Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2013, rata-rata naik setiap tahunnya. Pada tahun 2011-2012, kerugian materi naik sebesar 37% pertahun dan turun tahun 2013 sebesar 14%, dengan total kerugian tahun 2013 sebesar Rp. 255,864 milyar (Badan Pusat Statistik, 2015).

Fenomena ini disatu sisi terkait dengan makin mahalnya biaya angkutan umum, etika berlalulintas bagi pengguna kendaraan pribadi dan di sisi lain terdapat kemudahan bagi masyarakat untuk memperoleh sepeda motor lewat berbagai skema pinjaman. Kemudahan kepemilikan kendaraan tidak diikuti dengan penambahan panjang jalan. Berdasarkan survei yang diadakan forum diskusi *online* tentang alasan penggunaan sepeda motor roda dua, yaitu: ukurannya kecil, hemat bahan bakar; harga pembelian sepeda motor jauh lebih murah; pajak kendaraan dan biaya perawatannya murah; sampai tujuan lebih cepat; parkir mudah dan lebih *stylish*.

Keadaan seperti ini menjadi tugas penting bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi kemacetan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mencoba membuat jalur bus khusus atau disebut *busway*, dengan harapan adanya jalur *busway* ini para pengguna kendaraan pribadi dapat beralih ke sarana transportasi massal yaitu Bus Transjakarta untuk meminimalisir kemacetan dan diharapkan mampu menjadi alternatif sarana angkutan bagi pengguna jalan.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tengah mempercepat pembangunan proyek infrastruktur di beberapa wilayah Jakarta, khususnya Jalan Kapten Tendean-Ciledug. Kemacetan yang hampir terjadi pada setiap hari menimbulkan

masalah tertundanya waktu perjalanan (*delays*), tidak dapat memprediksi waktu perjalanan (*just in case time*), pemborosan BBM dan polusi (*fuel consumption and pollution*), pengguna kendaraan frustrasi, jenuh, sensitif (*road rage user*), terganggunya perjalanan kendaraan darurat (Morgan, 2015). Selain itu menyebabkan biaya tinggi dalam kesehatan masyarakat karena kemacetan (Jonathan I, Jonathan J, & Stackelberg, 2011; Mirlanda, 2011).

Dampak kemacetan menimbulkan rasa kejenuhan (*stress, sensitive dan individualis*) pada pengguna kendaraan khususnya kendaraan bermotor roda dua, sehingga dibutuhkan peran pemerintah dalam mewujudkan transportasi massal yang lebih efektif dan efisien namun memiliki aksesibilitas tinggi.

Melihat permasalahan yang ada perlu adanya analisa mengenai jalan dan simpang-simpang yang ada pada jalur Jalan Kapten Tendean-Ciledug, sehingga dapat diberikan saran yang tepat terhadap jalur jalan tersebut. Salah satu usaha pemerintah untuk menangani permasalahan diatas yaitu mengadakan pembangunan jalan layang. Pada Maret 2015, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah meresmikan dimulainya proyek Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug. Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug ini memang dikhususkan penggunaannya untuk jalur Bus Transjakarta oleh Pemerintah DKI Jakarta.

Kemacetan akibat proyek-proyek itu terjadi dari kawasan Jalan Kapten Tendean hingga Jalan Ciledug Raya. Khususnya gangguan pada pengguna jalan di Pasar Cipulir saat ini, seperti: kemacetan karena kepadatan lalu lintas Jalan Ciledug Raya; pintu keluar dan masuk ITC Cipulir Mas, pintu keluar dan masuk PD Pasar Jaya Cipulir dan penyempitan jembatan Kali Pesanggrahan di Jalan Ciledug Raya. Harapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan membangun

jalur *busway* sampai dengan 15 koridor agar semua area Jakarta dapat dijangkau, sehingga masyarakat yang tinggal dipinggiran kota Jakarta-pun dapat merasakan sarana dari bus transjakarta ini juga. Apabila masyarakat khususnya pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan Bus Transjakarta, maka kemacetan akibat kepadatan jumlah kendaraan di Jakarta dapat diminimalisir.

Pembangunan *busway* yang direncanakan dalam 2 tahun (2014-2016) ini diharapkan dapat berjalan dengan lancar, masyarakat-pun dapat segera merasakan manfaat dari fasilitas yang dibuat oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, terutama pada Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug di Jalan Ciledug Raya yang saat ini sedang dalam tahap pembangunan. Pasar Cipulir dipilih untuk penelitian karena pada daerah tersebut selama ini dikenal sebagai titik kemacetan sepanjang hari di wilayah Jakarta Selatan, maka ingin diketahui seberapa jauh keberhasilan proyek pembangunan *busway* yang salah satu tujuannya agar para pengguna kendaraan pribadi dapat beralih menggunakan Bus Transjakarta sebagai moda transportasi sehari-hari dalam rangka mengurangi kepadatan lalu lintas.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana kondisi awal kepadatan lalu lintas khususnya kendaraan bermotor R2 yang melewati Jalan Ciledug Raya sebelum adanya pembangunan?
- b. Berapa tingkat penambahan kemacetan ditinjau dari perbedaan waktu tempuh sebelum dan saat adanya pembangunan?

- c. Bagaimana pengaruh tingkat layanan lalu lintas pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug di Pasar Cipulir pada ruas Jalan Ciledug Raya terhadap kepuasan pengendara motor R2?

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, maka dalam pembatasan masalah hanya dibatasi sebagai berikut:

- a. Tempat penelitian di Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya, Jakarta Selatan. *Stationing* 02+315.554 sampai dengan *stationing* 02+715.554 dengan jarak penelitian 400 meter.
- b. Pengendara motor R2 yang melintasi Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya, Jakarta Selatan.
- c. Perhitungan kapasitas jalan (derajat kejenuhan dan kecepatan) dikhususkan untuk kendaraan ringan, kendaraan berat dan sepeda motor di Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya, Jakarta Selatan.
- d. Waktu Penelitian dilakukan pada periode pekerjaan pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug masa konstruksi yaitu tahap pekerjaan pondasi *bored pile*.
- e. Pengukuran kepuasan pengendara motor R2 berdasarkan teori dari Philip Kotler (1994) dan Supranto (2006), yaitu lima kriteria atau dimensi penentu kualitas jasa pelayanan, antara lain: bukti langsung (*tangibles*); keandalan (*realibility*); daya tanggap (*responsiveness*); jaminan (*assurance*) dan empati (*emphaty*).

1.4 Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, maka rumusan masalah yaitu: Apakah faktor bukti langsung (*tangibles*), keandalan (*realibility*), daya tanggap (*responsiveness*), jaminan (*assurance*) dan empati (*emphaty*) berpengaruh pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara motor R2 pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya?

1.5 Tujuan Penelitian

Setelah merumuskan beberapa masalah, penulis mempunyai beberapa tujuan dalam penelitian, yaitu:

- a. Menjaring persepsi pengendara motor R2 dan menganalisisnya akibat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.
- b. Menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengendara motor R2 terhadap pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.
- c. Memberikan alternatif alat ukur untuk mengukur tingkat layanan bagi pengendara motor R2 akibat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

1.6 Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis mengharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat member manfaat bagi:

a. Dunia Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang berguna untuk mengembangkan lebih jauh lagi penelitian mengenai dimensi-dimensi yang mempengaruhi persepsi pengendara motor R2 terhadap pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya dengan melibatkan variabel yang lebih banyak dan cakupan penelitian yang lebih luas.

b. Pemerintah Provinsi dan warga DKI Jakarta

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi dan masukan untuk mempertimbangkan dampaknya bagi pengendara motor R2 terhadap faktor-faktor layanan lalu lintas pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

c. Penulis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai pembanding antara pengetahuan akademik penulis dengan dunia nyata dan memperluas pengetahuan akan faktor pengaruh pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap pengendara motor R2 pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN KERANGKA BERPIKIR

2.1 Deskripsi Teoritis

Pengaruh menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak kepercayaan dan perbuatan seseorang. Pengertian lain menyebutkan bahwa pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu, baik orang maupun benda dan sebagainya yang berkuasa atau yang berkekuatan dan berpengaruh terhadap orang lain (Poerwardaminta:731). Maka pengaruh adalah berupa daya yang bisa memicu sesuatu, menjadikan sesuatu berubah. Maka jika salah satu yang disebut pengaruh tersebut berubah, maka akan ada akibat yang ditimbulkannya.

Definisi jalan Menurut Pasal 1 UU No. 38 Tahun 2004 adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Pengertian lain menyebutkan pengertian jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (PP RI Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pengemudi, kendaraan, pejalan kaki, dan jalan adalah empat unsur utama dalam transportasi jalan raya. Kemampuan pengemudi memiliki rentang yang sangat lebar dalam hal kemampuan mendengar, melihat, menilai dan bereaksi terhadap informasi. Salah satu karakteristik penting pejalan kaki adalah kecepatan berjalannya, terutama saat menyeberang jalan. Kecepatan pejalan kaki dalam menyeberang jalan sangat dipengaruhi beberapa faktor yang diantaranya adalah usia dan jenis kelamin.

Karakteristik jenis kendaraan dikelompokkan berdasarkan karakteristik fisik, unjuk kerja, dan fungsi. Karakteristik fisik meliputi dimensi berat. Karakteristik unjuk kerja meliputi pengereman/perlambatan dan percepatan. Karakteristik fungsi meliputi angkutan pribadi, angkutan umum, angkutan barang.

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, Segmen jalan yang didefinisikan sebagai jalan perkotaan adalah jika pada sepanjang atau hampir sepanjang samping jalan mempunyai perkembangan tata guna lahan secara permanen dan menerus. Kinerja suatu ruas jalan akan tergantung pada karakteristik utama suatu jalan yaitu kapasitas, kecepatan perjalanan rata-rata dan tingkat pelayanannya ketika dibebani lalu lintas. Hal-hal yang mempengaruhi kapasitas, kecepatan perjalanan rata-rata dan tingkat pelayanan suatu ruas jalan adalah: geometri jalan (alinyemen jalan dan tipe jalan), komposisi arus dan pemisah arah, pengaturan lalu lintas dan lingkungan.

Kepuasan menurut beberapa pakar ekonomi, Kotler (2003:138) adalah perasaan senang atau tidak seseorang terhadap suatu produk setelah membandingkan prestasi produk tersebut dengan harapannya. Menurut Tse dan Wilson (dalam Tjiptono, 2005:349) mendefinisikan bahwa

kepuasan/ketidakpuasan pelanggan sebagai respon pelanggan terhadap evaluasi ketidaksesuaian yang dipersepsikan antara harapan awal sebelum pembelian (atau norma kinerja/lainnya) dan kinerja actual produk yang dipersepsikan setelah pemakaian atau konsumsi produk bersangkutan. Maka dapat disimpulkan bahwa kepuasan pelanggan merupakan suatu perasaan atau penilaian emosional dari pelanggan atas penggunaan produk barang atau jasa ketika harapan dan kebutuhan terpenuhi.

2.1.1 Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug

Saat ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sedang fokus melaksanakan pembangunan transportasi massal. Dalam upaya tersebut pada akhir tahun 2014 dimulainya Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Blok M-Ciledug yang akan digunakan untuk menunjang jalur khusus *busway* koridor XIII. Jalan layang ini akan digunakan khusus untuk *busway* sehingga diharapkan jangkauan pelayanan *busway* dapat diperluas dan digunakan oleh masyarakat. Manfaat pembangunan Jalan Layang ini adalah:

- a. Menambah jaringan jalan khususnya koridor *busway*
- b. Meningkatkan jangkauan pelayanan *busway* yang terintegrasi dengan koridor *busway* yang telah terbangun
- c. Menciptakan sarana infrastruktur untuk transportasi massal, sehingga diharapkan dapat menarik masyarakat untuk menggunakan transportasi massal.

2.1.1.1 Data Umum Proyek

- a. Nama Kegiatan : Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Blok
M-Ciledug

- b. Lokasi : Jalan Ciledug Raya-Kyai Maja, Trunojoyo, Wolter Monginsidi, Kapten Tendean
- c. Pengguna Jasa : Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- d. Penyedia Jasa : PT Adhi Karya (Persero),
PT Yasa Patria Perkasa,
PT Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk,
PT Utama Karya (Persero),
PT PP (Persero), Tbk,
PT Wijaya Karya (Persero), Tbk,
PT Istaka Karya-PT Agrabudi Karya Marga JO,
PT Waskita Karya (Persero), Tbk
- e. Konsultan MK : PT Eskapindo Matra-PT Artefak Arkindo, KSO
PT Yodya Karya (Persero)-PT Aksa Insternusa Putra, KSO
- f. Total Biaya Anggaran : 2,5 T
- g. Masa Pelaksanaan : 15 Desember 2014 s/d 15 Desember 2016
- h. Masa Pemeliharaan : 2 Tahun
- i. Panjang Jalan Layang : \pm 9.3 Km
- j. Lebar Jalan Layang : 9 m dan 18 m (Posisi Halte)
- k. Jumlah Halte : 12 Buah
- l. Tipe pondasi : *Bored Pile*
- m. Struktur Atas : *Segmental Box Girder precast (concrete)*

2.1.1.2 Prakiraan, Evaluasi dan Upaya Penanganan Dampak Lingkungan

Kriteria evaluasi dampak terdiri atas kriteria penilaian terhadap derajat besaran dampak dan kriteria penilaian derajat kepentingan dampak terhadap lingkungan. Kriteria penilaian derajat besaran dampak yang terjadi pada masing-masing komponen lingkungan ditetapkan dengan besaran dampak besar, sedang dan kecil.

Penentuan derajat besaran didasarkan atas *Profesional Judgement* dengan mengacu pada besarnya perbedaan atau perubahan kualitas komponen lingkungan yang terkena dampak, atau membandingkan dengan baku mutu lingkungan yang ditetapkan, sebelum dan sesudah ada kegiatan. Hal ini dipakai sebagai upaya untuk pengelolaan lingkungan. Penilaian derajat dampak penting mengacu pada Keputusan Kepala Badan Pengendalian Dampak Lingkungan No. Kep. 056 Tahun 1994 tentang Pedoman mengenai Dampak Penting.

a. Tahap Pra Konstruksi

1. Persepsi Masyarakat

Prakiraan:

Lokasi rencana trase jalan layang yang ditentukan akan melalui rumija yang ada. Dengan adanya pengukuran trase jalan ini masyarakat di DKI Jakarta terutama pengguna jalan akan merasa terganggu, sehingga menimbulkan persepsi yang negatif terhadap pembangunan proyek. Keresahan ini disebabkan masyarakat tersebut mungkin belum memperoleh kejelasan/informasi yang pasti dari pihak proyek. Secara umum keresahan ini terjadi karena timbul pertanyaan apakah terjadi pembebasan lahan, kemacetan

yang bakal terjadi, serta kurang transparannya program tersebut. (UU No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup)

Evaluasi dan Penanganan:

Bobot dampak yang timbul dapat dikatakan cukup besar, karena hampir sepanjang lokasi yang diukur akan menimbulkan persepsi negatif yang disebabkan kurangnya informasi/transparansi. Untuk memenuhi kebutuhan menggunakan lahan rumija dan sebagian memerlukan pembebasan lahan baru.

Dilihat dari jumlah manusia yang terkena dampaknya cukup banyak, walaupun intensitas dampaknya akan berlangsung sekali, maka derajat dampak dapat dikatakan penting. Upaya penanganannya adalah:

- a) Memberikan penyuluhan dan menyebarkan informasi secara transparan tentang maksud dan tujuan proyek, baik melalui media cetak maupun media elektronik.
- b) Konsisten dalam penggunaan lahan untuk jalan layang tetap pada rumija yang ada.

2. Keresahan Sosial

Prakiraan:

Kekecewaan masyarakat terhadap pembangunan jalan layang yang dirasakan masyarakat merupakan dampak dari rencana pembebasan lahan, bahkan pada situasi tertentu hal ini dapat mengakibatkan terjadinya konflik sosial.

Keresahan sosial itu terjadi mungkin karena adanya penggusuran yang dilakukan oleh Pemda DKI termasuk terhadap jenis tanaman di median jalan atau pada sisi kanan dan kiri jalan yang tadinya disepakati sebagai penghijau kota. (UU No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup)

Evaluasi dan penanganan:

Diperkirakan masyarakat yang mengalami kekecewaan tersebut relatif besar, intensitasnya berlangsung sekali namun sifatnya tidak berbalik, maka derajat dampaknya dapat dikatakan penting. Upaya penanganannya adalah:

- a) Memberikan penyuluhan dan informasi yang transparan mengenai maksud dan tujuan proyek kepada masyarakat di DKI Jakarta

b. Tahap Konstruksi

Pada tahap ini kegiatan yang menimbulkan dampak terhadap lingkungan adalah kegiatan yang bersifat persiapan tahap konstruksi yang meliputi, yaitu mobilisasi alat berat, pembangunan/pengoperasian *base camp*, pengadaan material dan yang bersifat pelaksanaan tahap konstruksi diantaranya adalah pemancangan, pekerjaan konstruksi jalan, pemasangan badan jalan, pekerjaan drainase dan sebagainya. Dampak yang mungkin terjadi adalah:

1. Menurunnya Kualitas Udara

Prakiraan:

Dengan beroperasinya kendaraan proyek, diperkirakan jumlah arus lalu lintas yang melalui ruas Jalan Tendean menuju Ciledug Raya atau sekitarnya akan meningkat. Peningkatan jumlah arus lalu lintas terjadi akibat penumpukan kendaraan yang disebabkan oleh berkurangnya layanan jalan. Hal ini berpengaruh pada konsentrasi COx, NOx, SOx, dan Pb. Selama masa konstruksi masing-masing unsur tersebut dapat dikatakan akan meningkat, walaupun di DKI Jakarta kondisi lingkungan telah melampaui batas ambangnya, namun kenaikan pencemaran udara akibat penumpukan kendaraan di ruas ini akan berdampak cukup besar pada lingkungan.

Peningkatan ini terjadi selama konstruksi. (Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 45 Tahun 1997 tentang Indeks Standar Pencemar Udara)

Evaluasi dan penanganan:

Berdasarkan prakiraan dampak diatas, beroperasinya kendaraan proyek, akan meningkatkan partikel debu, terutama pada saat kegiatan penyiapan pemancangan dan pengangkutan material untuk konstruksi, dan dampaknya dikategorikan cukup besar. Jumlah manusia yang terkena dampak relatif banyak, luas sebaran dampak disepanjang ruas jalan yang dibangun dan sepanjang rute angkutan material, terjadi selama masa konstruksi, maka derajat dampaknya dapat dikategorikan penting. Upaya penanganan dampak tersebut adalah:

- a) Melakukan pengaturan pelaksanaan kegiatan, terutama disekitar daerah permukiman
- b) Penyiraman badan jalan yang dilalui kendaraan angkutan material secara berkala

2. Meningkatnya Kebisingan

Prakiraan:

Dampak meningkatnya kebisingan dapat diakibatkan oleh kegiatan mobilisasi alat-alat berat dan beroperasinya alat-alat berat, namun yang paling terasa adalah beroperasinya mesin pancang dan *dump truck* untuk kegiatan pengangkutan material dari lokasi material ke lokasi proyek maupun sebaliknya. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh sebuah *dump truck* akan menimbulkan efek kebisingan sekitar 60 dB (A) pada jarak sekitar 7-10m dari sumber suara. Mengingat daerah/areal proyek ini berada di tengah

kota, maka dengan beroperasinya kendaraan tersebut pengaruhnya dapat dikatakan cukup besar. (Pd T-10-2004-B, Prediksi Kebisingan Akibat Lalu Lintas, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah)

Evaluasi dan penanganan:

Dampak dapat dikategorikan cukup besar. Jumlah manusia yang terkena dampak relatif banyak. Luas sebaran dampak disepanjang ruas jalan yang dibangun dan sepanjang rute angkutan material, terjadi selama masa konstruksi, maka derajat dampaknya dapat dikategorikan penting. Upaya penanganan dampak tersebut adalah:

- a) Melakukan pengaturan pelaksanaan kegiatan, terutama disekitar daerah permukiman
- b) Pemakaian mesin kendaraan yang memenuhi standar menggunakan *engine mounting* (peredam getaran mesin pada pada kendaraan bermotor) dan knalpot yang standar
- c) Melaksanakan kegiatan sesuai aturan yang berlaku sesuai dengan spesifikasi teknis
- d) Pembuatan pagar pengaman yang rapat disekitar lokasi kegiatan
- e) Pembuatan *base camp* yang memadai sesuai dengan spesifikasi teknis untuk pekerjaan jalan dan jauh dari permukiman penduduk

3. Gangguan Arus Lalu Lintas

Prakiraan:

Kondisi arus lalu lintas pada Jalan Tendean menuju Ciledug Raya atau sebaliknya umumnya sudah padat. Pada kegiatan konstruksi terutama kegiatan pengangkutan material dan pemancangan maupun konstruksi tiang penyangga

akan sangat mengganggu kondisi kelancaran lalu lintas, karena tingkat pelayanan pada jalan ini akan mengalami penurunan disebabkan sebagian lajur jalan akan terpakai sebagai tempat berdirinya mesin pancang atau alat lainnya.

Bila dilihat kondisi arus lalu lintas yang ada saat ini, dimana arus kendaraan akan sangat padat terutama pada jam sibuk baik pagi maupun sore hari, maka pada tahap pelaksanaan konstruksi secara umum kondisi/tingkat layanan jalan akan sangat berkurang, sehingga kondisi lalu lintas yang melalui ruas jalan yang dibangun jalan layang ini akan terganggu atau makin macet.

Kondisi arus lalu lintas pada saat kegiatan konstruksi terutama kegiatan pengangkutan material akan mengalami penambahan disamping perlambatan, sehingga tingkat pelayanan pada jalan ini akan mengalami penurunan terutama pada persimpangan jalan atau pada tempat keluar masuknya kendaraan proyek. Jika dilihat kondisi arus lalu lintas yang ada saat ini, dimana arus kendaraan dapat dikatakan sangat padat dan dengan kecepatan rendah, maka pada tahap pelaksanaan konstruksi secara umum kondisi/tingkat layanan jalan akan sangat rendah dan kondisi lalu lintas akan lebih terganggu, sehingga dampaknya dapat dikatakan besar. (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan)

Evaluasi dan penanganan:

Berdasarkan analogi dari pembangunan jalan di Jakarta yang sehari-hari memang sudah macet, maka pada waktu konstruksi dapat menyebabkan kemacetan dengan kecepatan rata-rata 5 km/jam. Lama pekerjaan konstruksi

jalan layang ini sekitar 12 bulan, maka selama itu pula akan terjadi kemacetan lalu lintas, sehingga dampaknya dapat dikatakan besar. Letak lokasi *batching plant* umumnya cukup jauh dari lokasi kegiatan dan mempunyai sebaran dampak cukup luas, melalui jalan-jalan umum yang cukup padat dengan intensitas yang cukup besar, walaupun sifat dampaknya sementara dan dapat berbalik, maka derajat dampaknya dapat dikategorikan penting. Upaya penanganannya adalah:

- a) Mengupayakan pengaturan pelaksanaan dengan memberikan prioritas pada kelancaran lalu lintas
- b) Pelaksanaan dilakukan malam hari

4. Kerusakan Prasarana Jalan Umum

Prakiraan:

Kegiatan pengangkutan material terutama untuk bahan konstruksi untuk tiang penyangga maupun gelagar badan jalan, jika dilakukan dalam waktu yang relatif singkat dengan menggunakan *dump truck*, maka setiap kendaraan akan mempunyai beban gandar diantara 5 sampai 10 ton, sehingga akan terjadi *overload* pada jalan kolektor, karena tonase jalan kolektor biasanya kurang dari 10 ton. Sehingga dampak kerusakan jalan umum dapat dikatakan cukup besar. (butir 1 Pasal 11 PP RI Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas)

Evaluasi dan penanganan:

Kegiatan pengangkutan dapat mengakibatkan kerusakan prasarana jalan umum, dampak ini dikatakan cukup besar. Sebaran dampak dapat meliputi areal yang luas, bila tidak diperbaiki dampak dapat berlangsung lama, intensitasnya besar

meskipun sifat dampaknya dapat berbalik, maka derajat dampaknya dapat dikategorikan penting. Upaya penanganannya adalah:

- a) Memindahkan utilitas umum yang berada di lokasi kegiatan sesuai dengan spesifikasi teknis pekerjaan jalan.
- b) Pelaksanaan konstruksi mengikuti petunjuk dari pengawas yang terkait
- c) Memperbaiki kondisi jalan yang dilalui angkutan proyek
- d) Bertanggung jawab terhadap kerusakan-kerusakan yang terjadi akibat kurang informasi

5. Gangguan Aliran Air Permukaan

Prakiraan:

Pada kegiatan pembuatan/pengoperasian *base camp*, bengkel dan gudang, kegiatan pemasangan tiang penyangga badan jalan yang umumnya akan diletakkan disekitar trotoir akan berdampak gangguan aliran permukaan (drainase). Genangan akan terjadi pada saat konstruksi dan hal ini akan dirasakan oleh pengguna jalan maupun permukiman di sekitarnya. (Pedoman Penempatan Utilitas pada Daerah Milik Jalan, Pd T-13-2004-B, Pustran-Balitbang PU)

Evaluasi dan penanganan:

Dampak ini dapat dikatakan cukup besar karena lokasi proyek umumnya mudah tergenang saat hujan lebat. Jumlah manusia yang terkena dampak relatif banyak, berlangsung pada saat konstruksi tiang pancang dan pengoperasian *base camp*, bengkel dan gudang, intensitas dampaknya cukup besar meskipun sifat dampaknya dapat dibalikkan, dampak yang ditimbulkan dikategorikan penting.

6. Estetika Lingkungan

Prakiraan:

Dampak estetika lingkungan terjadi akibat kegiatan pengadaan material proyek dan konstruksi tiang pancang yaitu berupa pemandangan yang serba tidak teratur di lokasi penimbunan material maupun pada lokasi pemancangan, termasuk juga adanya cecceran tanah pada jalan raya yang dilalui kendaraan angkutan material.

Material galian/timbunan akan dibawa keluar/masuk lokasi proyek dengan menggunakan kendaraan angkutan material (*dump truck*). Dilihat dari jumlah material yang diangkat tidak terlalu banyak, maka cecceran material pada ruas-ruas jalan yang dilalui juga sedikit. Namun cecceran material pada jalan selain mengurangi nilai estetika jalan juga dapat menimbulkan kecelakaan lalu-lintas, sehingga dampak gangguan terhadap estetika lingkungan dapat dikatakan cukup besar. (PERDA DKI Jakarta tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030)

Evaluasi dan penanganan:

Selain mengurangi nilai estetika jalan juga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, sehingga dampak ini dapat dikatakan cukup besar.

Sebaran dampak dapat meliputi areal yang luas, meskipun berlangsung sementara namun intensitasnya cukup besar, sifat dampaknya dapat berbalik, maka derajat dampaknya dapat dikategorikan penting. Upaya penanganannya adalah:

a) Bak kendaraan angkutan material (*dump truck*) ditutup dengan terpal

- b) Tidak memuat bahan bangunan/material melebihi kapasitas yang ditentukan

2.1.2 Pengertian Pengendara Kendaraan Bermotor R2

Menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009 pasal 1 ayat 23, pengendara atau pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Sedangkan pengertian sepeda motor ditekankan juga dalam pasal 1 ayat 20 yang berbunyi, sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor roda tiga tanpa rumah-rumah.

2.1.3 Kepuasan Pengguna

Konsumen berasal dari bahasa asing (Belanda/Inggris), *consumenten* dan *consumer* yang arti harfiahnya adalah pembeli. Pengertian lain dari konsumen sangat luas, beragam dan sangat terkait erat dengan tujuan seseorang, membeli suatu produk misalnya sebagai pengguna, yang diterjemahkan dari kata *user* dari kata Bahasa Inggris. Pengertian lain dari konsumen adalah pemakai, penikmat, pemanfaat, peminum, penerima, pendengar, pemirsa, dan masih banyak lagi (Mulyadi Nitisusastro, 2012).

David L. Loudon dan Albert J. Della Bitta (1984) mengemukakan bahwa: *Consumer behavior may defined as decision process and physical activity individuals engage in when evaluating , acquiring, using or disposing of good and services.* Perilaku konsumen dapat didefinisikan sebagai proses pengambilan keputusan dan aktivitas individu secara fisik yang dilibatkan dalam proses mengevaluasi, memperoleh, menggunakan atau dapat mempergunakan barang-barang dan jasa.

Hawkins, Best, dan Coney (2001) mengemukakan bahwa: *Consumer behavior is the study of individuals, groups, or organizations and the processes they use to select, secure, use, and dispose of products, services, experiences, or ideas to satisfy needs and the impacts that these processes have on the consumer and society.* Perilaku konsumen adalah studi mengenai individu, kelompok atau organisasi dan proses dimana mereka menyeleksi, menggunakan dan membuang produk, layanan, pengalaman atau ide untuk memuaskan kebutuhan dan dampak lain dari proses tersebut pada konsumen dan masyarakat.

Jadi perilaku konsumen adalah tindakan yang dilakukan konsumen guna mencapai dan memenuhi kebutuhannya baik untuk menggunakan, mengkonsumsi, maupun menghabiskan barang dan jasa, termasuk proses keputusan yang mendahului dan yang menyusul.

2.1.3.1 Konsep Kepuasan Pengguna Jalan

Satisfaction adalah kata bahasa latin, yaitu *satis* yang berarti *enough* atau cukup dan *focere* yang artinya *to do* atau melakukan. Kepuasan adalah tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja/hasil yang dirasakannya dengan harapannya (Oliver, 1980). Dalam konteks teori *consumer behavior*, kepuasan lebih banyak didefinisikan dari perspektif pengalaman konsumen setelah mengkonsumsi atau menggunakan suatu produk atau jasa. Kepuasan adalah hasil dari penilaian konsumen bahwa produk atau jasa pelayanan telah memberikan tingkat kenikmatan dimana tingkat pemenuhan ini bisa lebih atau kurang. Konsumen yang puas akan mengkonsumsi produk tersebut secara terus-menerus, mendorong konsumen akan loyal terhadap suatu produk dan jasa

tersebut dan dengan senang hati mempromosikan produk dan jasa dari mulut ke mulut.

Teori kepuasan (*the expectancy disconfiraton model*) adalah model yang menjelaskan proses terbentuknya kepuasan atau ketidakpuasan konsumen, yaitu merupakan dampak perbandingan antara harapan konsumen sebelum pembelian atau konsumsi dengan kinerja sesungguhnya yang diperoleh oleh konsumen. Hasil perbandingan tersebut dapat dikelompokkan menjadi *disconfirmation* dan *confirmation* (Sumarwan, 2004). Secara rinci hasil dampak perbandingan meliputi:

- a. *Positive disconfirmation*, terjadi jika kinerja sesungguhnya (*actual performance*) lebih besar daripada harapan (*performance expectation*) konsumen,
- b. *Simple confirmation*, terjadi bila kinerja sesungguhnya sama dengan harapan konsumen,
- c. *Negative disconfirmation*, terjadi apabila kinerja sesungguhnya lebih kecil daripada harapan konsumen.

Day (dalam Tse dan Wilton, 1988) menyatakan bahwa kepuasan atau ketidakpuasan pelanggan adalah respon pelanggan terhadap evaluasi ketidaksesuaian (*disconfirmation*) yang dirasakan antara harapan sebelumnya (atau norma kinerja lainnya) dan kinerja aktual produk yang dirasakan setelah pemakaiannya. Wilkie (1990) mendefinisikannya sebagai suatu tanggapan emosional pada evaluasi terhadap pengalaman konsumsi suatu produk atau jasa. Engel, et al. (1990) menyatakan bahwa kepuasan pelanggan merupakan evaluasi pembeli dimana alternatif yang dipilih sekurang-kurangnya sama atau melampaui harapan pelanggan, sedangkan ketidakpuasan timbul apabila hasil (*outcome*) tidak

memenuhi harapan. Kotler, et al., (1996) menandakan bahwa kepuasan pelanggan adalah tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja (atau hasil) yang ia rasakan dibandingkan dengan harapannya.

Dari berbagai definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya pengertian kepuasan pelanggan mencakup perbedaan antara harapan dan kinerja atau hasil yang dirasakan.

Survey kepuasan pelanggan dapat dilakukan dengan survey baik via pos, telepon, e-mail, maupun wawancara langsung. Ada lima faktor yang dipertimbangkan untuk menentukan tingkat kepuasan (Lupiyoadi, 2001:158) yaitu:

- a. Kualitas Produk Pelanggan akan merasa puas apabila hasil evaluasi mereka menunjukkan bahwa produk yang mereka gunakan berkualitas.
- b. Kualitas Pelayanan Terutama untuk industri jasa, pelanggan akan merasa puas bila mereka mendapatkan pelayanan yang baik atau yang sesuai dengan yang diharapkan.
- c. Emosional Pelanggan akan merasa bangga dan mendapatkan keyakinan bahwa orang lain akan kagum padanya bila menggunakan produk dengan merek tertentu yang cenderung mempunyai tingkat kepuasan yang lebih tinggi.
- d. Harga Produk yang mempunyai kualitas yang sama tetapi menetapkan harga yang relative murah akan memberikan nilai yang lebih tinggi kepada pelanggannya.
- e. Biaya Pelanggan yang tidak perlu mengeluarkan biaya tambahan atau tidak perlu membuang waktu untuk mendapatkan suatu produk atau jasa cenderung puas terhadap produk atau jasa itu.

2.1.3.2 Dimensi Kualitas Jasa Pelayanan

Tingkat kepuasan yang diperoleh para pelanggan sangat berkaitan erat dengan standar kualitas barang atau jasa yang mereka nikmati. Konsep kualitas sering dianggap sebagai ukuran relatif kebaikan suatu produk atau jasa yang terdiri atas kualitas desain dan kualitas kesesuaian. Nilai yang diberikan pelanggan sangat kuat didasari oleh faktor kualitas jasa, dimana kualitas jasa adalah sejauh mana produk (jasa) memenuhi spesifikasinya.

Menurut Heider dan Render (2006:253), defenisi kualitas adalah kemampuan suatu produk atau jasa dalam memenuhi kebutuhan pelanggan. Kualitas jasa menurut ISO 9000 (Lupiyoadi-Hamdani, 2006:175) adalah “*Degree to which a set of inherent characteristic fulfils requirement*” artinya derajat yang dicapai oleh karakteristik yang inheren dalam memenuhi persyaratan. Jadi kualitas yang sebagaimana di interprestasikan ISO 9000 merupakan perpaduan antara sifat dan karakteristik yang menentukan sejauh mana keluaran dapat memenuhi persyaratan kebutuhan pelanggan.

Menurut Ratmindu dan Winarsih (2005), pelayanan adalah produk-produk yang tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang melibatkan usaha-usaha manusia dan menggunakan peralatan. Berdasarkan defenisi diatas dapat diketahui bahwa ciri pokok pelayanan adalah tidak kasat mata (tidak dapat diraba) dan melibatkan upaya manusia atau peralatan lain yang disediakan oleh perusahaan penyelenggara pelayanan.

Menurut Philip Kotler (1994) dan Supranto (2006) dalam ilmu ekonomi manajemen, ada lima dimensi penentu kualitas jasa pelayanan yaitu:

- a. Bukti langsung/berwujud (*tangible*), yaitu kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan yang dapat diandalkan keadaan lingkungan sekitarnya berupa bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa.
- b. Keandalan (*reliability*), yaitu suatu kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai dengan yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketepatan waktu, pelayanan yang sama untuk semua pelanggan tanpa kesalahan, sikap yang simpatik dan dengan akurasi yang tinggi.
- c. Daya tanggap (*responsiveness*), yaitu suatu kebijakan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (responsif) dan tepat kepada pelanggan, dengan menyampaikan informasi yang jelas.
- d. Jaminan (*assurance*) yaitu mempunyai pengetahuan, kemampuan, kesopanan, para pemberi jasa, sehingga menimbulkan rasa percaya terhadap pelanggan. Hal ini meliputi beberapa komponen antara lain komunikasi, kredibilitas, keamanan, kompetensi dan sopan santun.
- e. Empati (*emphaty*), yaitu memiliki kepedulian, perhatian dan kemudahan dalam melakukan hubungan terhadap pelanggan yang meliputi komunikasi yang baik, perhatian pribadi, dan memahami kebutuhan pelanggan.

Berdasarkan definisi dari lima dimensi penentu kualitas jasa pelayanan dalam bidang Ilmu Ekonomi Manajemen, akan dicoba diterapkan dalam bidang Teknik Sipil yaitu kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2.

2.1.4 Analisa Faktor

Analisa faktor merupakan suatu teknik untuk menganalisis tentang saling ketergantungan dari beberapa variabel secara simultan dengan tujuan untuk menyederhanakan dari bentuk hubungan antara beberapa variabel yang diteliti menjadi sejumlah faktor yang lebih sedikit dari pada variabel yang diteliti. Hal ini berarti, analisa faktor dapat juga menggambarkan tentang struktur data dari suatu penelitian (Suliyanto, 2005).

Analisa faktor adalah suatu teknik interdependensi (*interdependence technique*), dimana tidak ada pembagian variabel menjadi variabel bebas dan variabel tergantung dengan tujuan utama yaitu mendefinisikan struktur yang terletak di antara variabel-variabel dalam analisis. Analisis ini menyediakan alat-alat untuk menganalisis struktur dari hubungan interen atau korelasi di antara sejumlah besar variabel dengan menerangkan korelasi yang baik antara variabel, yang diasumsikan untuk merepresentasikan dimensi-dimensi dalam data (Hair, 2010).

Jadi, pada prinsipnya analisa faktor digunakan untuk mengelompokkan beberapa variabel yang memiliki kemiripan untuk dijadikan satu faktor, sehingga dimungkinkan dari beberapa atribut yang memengaruhi satu komponen variabel dapat diringkas menjadi beberapa faktor utama yang jumlahnya lebih sedikit.

2.2 Penelitian Relevan

Penelitian mengenai pengaruh pembangunan Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug sebelumnya pernah dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga DKI Jakarta dengan Konsultan PT. Perentjana Djaja dalam satu dokumen Andal Lalu Lintas Pekerjaan Kajian Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug berdasarkan Laporan Akhir November 2009. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2009. Dari hasil analisis prakiraan dampak pembangunan Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug pada tahap konstruksi terdapat 6 aspek yang diukur, yaitu: menurunnya kualitas udara, meningkatnya kebisingan, gangguan arus lalu lintas, kerusakan prasarana jalan umum, gangguan aliran air permukaan, dan estetika lingkungan. Hasil evaluasi prakiraan dampak tersebut digunakan sebagai acuan dalam menentukan upaya-upaya pengelolaan lingkungan dalam Andal Lalu Lintas Pekerjaan Kajian Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug Tahun Anggaran 2009.

Penelitian sebelumnya yang menjadi pedoman penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Judul: Analisis Kualitas Pelayanan Jasa terhadap Tingkat Kepuasan Pelanggan pada AHASS Remaja Motor Makassar. (Winter Boroallo, 2014)

Hasil Penelitian:

- a. Variabel bebas yang terdiri dari bukti fisik (*tangibles*) (X1), keandalan (*reliability*) (X2), daya tanggap (*responsiveness*) (X3), jaminan (*assurance*) (X4), dan empati (*empaty*) (X5) secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel kepuasan pelanggan (Y). Hal ini ditunjukkan dengan hasil perhitungan F hitung \geq F tabel ($43,768 \geq 2,37$) atau Sig F $\leq 5\%$ ($0,000 \leq 0,05$). Sedangkan besarnya kontribusi

variabel bukti fisik (*tangibles*) (X1), keandalan (*reliability*) (X2), daya tanggap (*responsiveness*) (X3), jaminan (*assurance*) (X4), dan empati (*empaty*) (X5) terhadap variabel kepuasan pelanggan (Y) ditunjukkan dengan nilai koefisien determinannya sebesar 0,711 atau 71,1% sedangkan sisanya sebesar 28.9% dipengaruhi oleh variabel lain diluar variabel penelitian ini.

b. Variabel bebas yang terdiri dari bukti fisik (*tangibles*) (X1), keandalan (*reliability*) (X2), daya tanggap (*responsiveness*) (X3), jaminan (*assurance*) (X4), dan empati (*empaty*) (X5) secara parsial hanya variabel bukti fisik (*tangibles*) (X1), dan jaminan (*assurance*) (X4) yang mempunyai pengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan (Y).

c. Variabel jaminan (*assurance*) (X4) mempunyai pengaruh dominan terhadap kepuasan pelanggan (Y). Hal ini ditunjukkan dengan kontribusi yang dimiliki jaminan (*assurance*) (X4) sebesar 49,98%. Kontribusi variable jaminan (*assurance*) (X4) lebih besar dibandingkan kontribusi dari variabel lain, yaitu bukti fisik (*tangibles*) (X1) sebesar 45.43%, keandalan (*reliability*) (X2) sebesar 22,56%, daya tanggap (*responsiveness*) (X3) sebesar 22,85%, dan empati (*empaty*) (X5) sebesar 35,76%.

2. Judul: Pengaruh Kualitas Jasa terhadap Kepuasan Pelanggan pada AHASS PT. Mitra Pinasthika Mustika Malang. (Ronny Wijanarko, 2008)

Hasil Penelitian:

a. Variabel bebas yang terdiri dari bukti fisik (*tangibles*) (X1), keandalan (*reliability*) (X2), daya tanggap (*responsiveness*) (X3), jaminan

(assurance) (X4), dan empati (empathy) (X5) secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap yaitu variabel kepuasan pelanggan (Y). Hal ini ditunjukkan dengan hasil perhitungan F hitung \geq F tabel ($43,768 \geq 2,37$) atau Sig F $\leq 5\%$ ($0,000 \leq 0,05$). Sedangkan besarnya kontribusi variabel bukti fisik (tangibles) (X1), keandalan (reliability) (X2), daya tanggap (responsiveness) (X3), jaminan (assurance) (X4), dan empati (empathy) (X5) terhadap variabel kepuasan pelanggan (Y) ditunjukkan dengan nilai koefisien determinannya sebesar 0,711 atau 71,1% sedangkan sisanya sebesar 28.9% dipengaruhi oleh variabel lain diluar variabel penelitian ini.

b. Variabel bebas yang terdiri dari bukti fisik (tangibles) (X1), keandalan (reliability) (X2), daya tanggap (responsiveness) (X3), jaminan (assurance) (X4), dan empati (empathy) (X5) secara parsial hanya variabel bukti fisik (tangibles) (X1), dan jaminan (assurance) (X4) yang mempunyai pengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan (Y).

c. Variabel jaminan (assurance) (X4) mempunyai pengaruh dominan terhadap kepuasan pelanggan (Y). Hal ini ditunjukkan dengan kontribusi yang dimiliki jaminan (assurance) (X4) sebesar 49,98 %. Kontribusi variabel jaminan (assurance) (X4) lebih besar dibandingkan kontribusi dari variabel lain, yaitu bukti fisik (tangibles) (X1) sebesar 45.43%, keandalan (reliability) (X2) sebesar 22,56%, daya tanggap (responsiveness) (X3) sebesar 22,85%, dan empati (empathy) (X5) sebesar 35,76%.

3. Judul: Pengaruh Dimensi Kualitas Pelayanan Jasa terhadap Kepuasan Konsumen Pengguna Motor Suzuki Pada PT. Sinar Galesong. (Muh. Risdam Rahim, 2011)

Hasil Penelitian:

- a. Dugaan hipotesis H0 ditolak dan H1 diterima yaitu bahwa bukti fisik, empati, kehandalan, daya tanggap dan jaminan secara stimulant berpengaruh signifikan positif terhadap kepuasan konsumen pengguna produk motor Suzuki pada PT. Sinar Galesong.
 - b. Kualitas pelayanan berdasarkan bukti fisik yang dominan berpengaruh terhadap kepuasan konsumen pengguna produk motor Suzuki pada PT. Sinar Galesong. Artinya pengguna produk motor Suzuki telah mampu memahami bahwa kepuasan yang dirasakan ditentukan oleh pemberian pelayanan yang sesuai ketersediaan peralatan yang modern, perlengkapan yang lengkap dan tenaga staf yang berpengalaman di bidang tugasnya.
4. Judul: Kajian “Tingkat Kepuasan” Pengguna Angkutan Umum di DIY. (Zilhardi Idris, 2009)

Hasil Penelitian:

- a. Secara umum pelayanan angkutan umum bus kota di Jogjakarta masih buruk, hal ini ditunjukkan oleh nilai tingkat kesesuaiannya masih dibawah nilai interpretasi Customer Satification Index-CSI.
- b. Faktor yang merupakan prioritas utama untuk dilaksanakan adalah yang berhubungan dengan keselamatan, keamanan dan kenyamanan.
- c. Faktor yang berhubungan dengan ketersediaan moda, ketepatan waktu datang dan pergi, menurut penilaian pengguna sangat penting untuk

diperhatikan, oleh karena itu apa yang sudah diusahakan operator perlu ditingkatkan dan dipertahankan.

- d. Faktor yang berhubungan dengan keperdulian driver, pemberian informasi yang tepat, ramah/sopan/supel sudah dilaksanakan oleh operator, keinginan pengguna telah merasa diperhatikan, walaupun menurut pengguna faktor ini sesungguhnya tidak begitu penting.
- e. Faktor di kuadran VI ini tidak menjadi prioritas baik oleh pengguna maupun operator.

2.3 Kerangka Berpikir

Perkembangan kota DKI Jakarta yang berbanding lurus dengan penambahan jumlah penduduk setiap tahunnya mengakibatkan terus meningkatnya penambahan jumlah kendaraan bermotor. Pertambahan jumlah kendaraan bermotor terutama sepeda motor R2 tidak diikuti dengan penambahan panjang jalan. Keadaan ini menjadi tugas penting Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk meminimalisir masalah kemacetan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mencoba membuat jalur khusus untuk Bus Transjakarta (*busway*) melalui pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug. Proyek ini diharapkan dapat meningkatkan persepsi pengguna layanan jalan khususnya pengendara motor R2 terhadap pelayanan jalan, maka berdasarkan dimensi yang membentuk layanan, faktor-faktor yang diduga mempengaruhi persepsi pengguna terhadap layanan jalan dibentuk dari 5 dimensi yang terdiri dari *tangibles*, *reliability*, *responsiveness*, *assurance* dan *emphaty*.

2.4 Hipotesis

Berdasarkan pada permasalahan yang telah dirumuskan, kajian teori dan penelitian sebelumnya maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

H_0 : Tidak ada pengaruh faktor bukti langsung (*tangibles*), keandalan (*realibility*), daya tanggap (*responsiveness*), jaminan (*assurance*) dan empati (*emphaty*) pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2 pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

H_1 : Ada pengaruh faktor bukti langsung (*tangibles*), keandalan (*realibility*), daya tanggap (*responsiveness*), jaminan (*assurance*) dan empati (*emphaty*) pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2 pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

Berdasarkan hipotesis penelitian, maka Hipotesis Uji :

$$H_0 : \mu = 0$$

$$H_1 : \mu \neq 0$$

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2 pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya.

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat Penelitian : Penelitian ini dilaksanakan di Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya, Jakarta Selatan dengan jarak penelitian 400 meter.

Waktu Penelitian : Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juni-September 2015

3.3 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif menggunakan analisis multivariat. Analisis multivariat adalah analisis yang melibatkan banyak variabel atau variabel ganda. Data dijarah menggunakan survei untuk mengetahui faktor-faktor yang diduga mempengaruhi tingkat kepuasan pengendara motor R2 pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug pada Koridor Pasar Cipulir di ruas Jalan Ciledug Raya, dengan analisis faktor metode PCA (*Principal Component Analysis*). Variabel baru yang disebut faktor dalam hasil PCA, dipergunakan untuk melakukan analisis regresi

linear berganda. Variabel laten yang diduga membentuk faktor kepuasan pengendara motor R2 terdiri dari 5 dimensi (*tangibles, realibility, responsiveness, assurance, emphaty*) dan dibantu oleh variable manifes X_1 - X_{28} .

3.4 Teknik Pengambilan Sampel

Objek penelitian dalam studi ini adalah pengendara kendaraan bermotor R2 yang melintasi Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya. Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

3.4.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2010:117). Dalam penelitian ini ukuran populasi yang di ambil tidak teridentifikasi atau tidak di ketahui secara pasti. Populasi yang dimaksud adalah seluruh pengendara kendaraan sepeda motor R2 yang melintasi Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya.

3.4.2 Sampel

Sampel adalah subset dari populasi, terdiri dari beberapa anggota populasi. Subset ini di ambil karena dalam banyak kasus tidak mungkin kita meneliti seluruh anggota populasi, oleh karena itu kita membentuk sebuah perwakilan yang disebut sampel (Ferdinand, 2006:223). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *Non Probability Sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2010:122). Pengambilan sampel diambil dengan menggunakan

metode jenis *Purposive Sampling*, karena didalam menentukan sampel ada pertimbangan kriteria tertentu, yaitu sampel haruslah yang berusia ≥ 17 tahun dan merupakan pengendara kendaraan sepeda motor R2 yang melintasi Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya.

Pada penelitian ini jumlah populasi tidak diketahui, oleh karena itu untuk menentukan ukuran sampel penelitian dari populasi tersebut dapat menggunakan rumus sebagai berikut (Widiyanto dalam Atmojo, 2010:37):

Dimana:

$$n = \frac{Z^2}{4 Moe^2}$$

n = Jumlah sampel

Z = Tingkat distribusi normal pada taraf signifikan 5% (1,96)

Moe = *Margin of error maximal*, adalah tingkat kesalahan maksimal pengembalian sampel yang masih dapat di toleransi sebesar 10 %

Dengan menggunakan *Margin of error* sebesar 10%, maka jumlah sampel minimal yang dapat diambil adalah sebesar:

$$n = \frac{1,96^2}{4 (0,10)^2}$$

n = 96,04 dibulatkan menjadi 96

Dengan demikian jumlah sampel dalam penelitian ini sebesar 96 responden namun untuk memudahkan penelitian, maka jumlah sampel dibulatkan menjadi sebanyak 100 responden.

3.5 Prosedur Pengumpulan Data

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh melalui instrumen. Instrumen penelitian merupakan alat bantu yang dipilih dan digunakan dalam kegiatan dalam mengumpulkan data agar kegiatan tersebut sistematis dan dipermudah (Arikuntoro, 2002:134). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini untuk mendapatkan data primer dan data sekunder sebagai berikut:

3.5.1 Data primer

Metode yang digunakan untuk memperoleh data primer dalam penelitian adalah:

3.5.1.1 Survei Langsung

Data primer yang diperoleh melalui survei langsung yaitu dengan menghitung derajat kejenuhan. Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas. Nilai derajat kejenuhan (DS) menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak dan dinyatakan dalam smp/jam. Besarnya derajat kejenuhan secara teoritis tidak bisa lebih nilai 1 (satu), yang artinya apabila nilai tersebut mendekati nilai 1 maka kondisi lalu lintas sudah mendekati jenuh, dan secara visual atau secara langsung bisa dilihat di lapangan kondisi lalu lintas yang terjadi mendekati padat dengan kecepatan rendah. Persamaan derajat kejenuhan yaitu:

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Dimana :

DS = Derajat kejenuhan

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

Penelitian dilakukan dihari kerja yaitu dari hari senin sampai jumat pada pukul 06.00-22.00 WIB. Penelitian diambil berdasarkan jumlah arus kendaraan yang paling padat untuk selanjutnya diuji hasilnya menurut jenis kendaraan lalu dikonversi seperti pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Konversi Jenis Kendaraan ke smp (satuan mobil penumpang)

No	Jenis Kendaraan	smp
1.	Kendaraan Ringan/Light Vehicle (LV) Meliputi: mobil pribadi, oplet, mikrobis, pick up, truck kecil	1,00
2.	Kendaraan Berat/Heavy Vehicle (HV) Meliputi: Bus, Truck 2 as, truck 3 as dan truck kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga	1,20
3.	Sepeda Motor/Motor Cycle (MC) Meliputi: Sepeda motor dan kendaraan beroda tiga sesuai sistem klasifikasi Bina Marga	0,25
4.	Kendaraan Tidak Bermotor Meliputi: Sepeda, becak, kereta kuda dan kereta dorong	0,80

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesai (MKJI), 1997

3.5.1.2 Angket atau Kuesioner

Jenis kuesioner yang digunakan adalah kuesioner tertutup dengan menggunakan Skala *Likert* dimana jawaban sudah disediakan, sehingga responden hanya memilih dengan member tanda cross (X) (Arikuntoro, 2006:224). Setiap butir soal memiliki rentang skor 1-4, yaitu: Sangat Tidak Setuju (STS); Tidak Setuju (TS); Setuju (S); Sangat Setuju (SS). Skor jawaban untuk sangat tidak setuju adalah 1. Alasan penggunaan kuesioner tertutup yaitu:

1. Memberikan kemudahan kepada responden dalam memberikan jawaban
2. Jenis kuesioner lebih praktis dan sistematis
3. Pengolahan data lebih mudah
4. Keterbatasan biaya dan waktu penelitian

Instrumen yang digunakan harus memenuhi dua persyaratan yaitu valid dan reliabel serta pembuatan instrumen dilandasi dengan kajian pustaka. Kuesioner sebagai instrumen pengumpul data dalam penelitian ini perlu diuji validitas dan reliabilitas dengan cara mengajukan uji coba pada sekelompok pengendara kendaraan bermotor R2 yang melintasi Pasar Cipulir, Jalan Ciledug Raya. Kisi-kisi dari kuesioner tersebut yaitu:

Tabel 3.2 Dimensi, Indikator dan Butir Soal

No.	Dimensi Kualitas Jasa	Indikator	Butir Soal	Penjelasan
1.	Bukti Langsung (<i>Tangibles</i>)	Kondisi Jalan Ciledug Raya saat Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug	<p>A. Bagaimana menurut Anda keadaan fasilitas di Jalan Ciledug Raya pada pembangunan Jalan Layang?</p> <p>Lebar Jalan yang ada sudah mencukupi (X_1)</p> <p>Adanya kenyamanan melalui jalur Jalan Ciledug Raya (X_2)</p> <p>Adanya rambu-rambu yang membantu pengendara R2 (X_3)</p> <p>Adanya peningkatan gas buang (asap knalpot) (X_4)</p> <p>Adanya peningkatan kebisingan proyek (X_5)</p> <p>Adanya pengaturan lalin yang terganggu (X_6)</p>	<p>Ketersediaan lebar Jalan Ciledug Raya saat pembangunan Jalan Layang aman untuk dilewati.</p> <p>Kondisi fisik Jalan Ciledug Raya saat pembangunan Jalan Layang nyaman untuk dilalui.</p> <p>Rambu-rambu kerja dan K3 proyek Jalan Layang di Jalan Ciledug Raya sudah informatif.</p> <p>Kenaikan pencemaran udara akibat penumpukan kendaraan pada saat pembangunan terjadi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya Pengaturan lalin di sekitar proyek 2. Penyiraman badan jalan oleh para pekerja <p>Meningkatnya kebisingan oleh kegiatan alat-alat berat Adanya pagar pengaman di sekitar proyek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya <i>base camp</i> <p>Gangguan arus lalin Pada saat pembangunan, kecepatan hanya 5 km/jam</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pelaksanaan proyek pada malam hari

			Adanya gangguan mobilisasi kendaraan proyek (keluar masuk kendaraan proyek) (X ₇)	Kerusakan prasarana jalan umum Adanya perbaikan kondisi jalan yang dilalui angkutan proyek dan membatasi tonase peralatan atau membatasi tekanan gandar 1. Kontraktor bertanggung jawab thp kerusakan yang tjd akibat kurang informasi
			Terganggunya sistem drainase jalan (X ₈)	Gangguan aliran air permukaan 1. Jalanan mudah tergenang/banjir saat hujan lebat 2. Mengalihkan aliran air sementara sekitar pondasi jembatan dan mencegah terjadinya tumpahan/ceceraan
			Kebersihan pelaksanaan proyek (X ₉)	Estetika lingkungan 1. Kendaraan material ditutup dengan terpal 2. Material melebihi kapasitas yang ditentukan 3. Ceceraan tanah disiram oleh air
2.	Keandalan (<i>Realibility</i>)	Menentukan sikap (pengguna jalan) dalam berkendara/memakai jalan saat pembangunan jalan layang	B. Bagaimana menurut Anda dalam menentukan pilihan untuk Pasar Cipulir?	
			Selalu menggunakan informasi <i>online</i> (X ₁₀)	Memanfaatkan media sosial dan aplikasi maps online sebelum bepergian.
			Selalu memperhitungkan waktu perjalanan (X ₁₁)	Memperhitungkan kondisi lalin sekitar proyek untuk ketepatan waktu yang direncanakan sampai dengan tujuan (termasuk kecepatan mengendarai sepeda motor).
			Selalu menggunakan alat keselamatan berkendara (spt: jaket, masker, helm dan sarung tangan) (X ₁₂)	Persiapan psikis pengendara kendaraan bermotor R2.

			Selalu menjaga kondisi kendaraan (spt: surat-surat, kondisi mesin dan kondisi ban) (X ₁₃)	Persiapan kondisi fisik kendaraan bermotor R2 sebelum melakukan perjalanan.
			Selalu memperhitungkan pengguna jalan lainnya (X ₁₄)	Ketertiban pengguna jalan lain sudah baik (pejalan kaki, angkutan umum dan mobil lainnya).
			Selalu mematuhi rambu-rambu lalin (X ₁₅)	Disiplin/kepatuhan pengendara lain terhadap rambu dalam menegakkan aturan lalin di jalan (cth: pemakaian atribut keselamatan berkendara).
			Menghilangkan <i>on street/off street</i> parkir sepanjang sisi jalan pada pembangunan Jalan Layang (X ₁₆)	Adanya pembatasan parkir & berhenti disepanjang sisi jalan.
			Mengurangi akses dari sisi samping jalan (X ₁₇)	Pembatasan akses dari lahan samping jalan. Aktivitas samping jalan spt pejalan kaki, angkutan/kendaraan yg berhenti, kendaraan lambat, kendaraan masuk/keluar dari lahan samping jalan yang menambah kepadatan arus lalin.
3.	Daya Tanggap (<i>Responsiveness</i>)	Kesadaran dalam berkendara dan berlalu lintas	C. Bagaimana menurut Anda manfaat pembangunan Jalan Layang di Pasar Cipulir?	
			Mengurangi kemacetan nantinya (X ₁₈)	Menyadari nilai positif & manfaat pembangunan jalan layang untuk jangka panjang.
			Mempersingkat waktu tempuh perjalanan nantinya (X ₁₉)	
4.	Jaminan (<i>assurance</i>)	Mempercayai terpenuhinya	D. Bagaimana menurut Anda atas yakinnnya jaminan keselamatan	

		keselamatan bagi pengguna/prasarana jalan yang ada saat pembangunan jalan layang	pengendara R2 pada pembangunan jalan layang?	
			Rambu-rambu disekitar proyek informatif bagi pengendara motor (X ₂₀)	Jalur alternatif memenuhi syarat keselamatan bagi pengguna jalan (tersedianya rambu-rambu lalin yang informatif).
			Mobilisasi alat berat selalu memperhitungkan pengguna jalan lainnya (X ₂₁)	Adanya pengawalan kedatangan peralatan & bahan proyek untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna jalan (cth: <i>backhoe, truck mixer</i> dll).
			Yakin terhadap saran K3 yang ada di proyek (X ₂₂)	Terpenuhinya jaminan keselamatan dalam bentuk asuransi dll oleh pengguna jalan & jaminan asuransi disekitar lokasi proyek oleh kontraktor pelaksana (<i>asurance contractor all risk</i>).
			Tersedianya <i>personal project</i> atau petugas lalu lintas yang cukup (X ₂₃)	Tersedianya petugas yang cakap & cukup pada saat terjadi kepadatan lalin yang signifikan.
			Proyek melindungi fasilitas umum (X ₂₄)	Terjaminnya keadaan fasilitas umum agar tetap berfungsi selama proyek (cth: bingkai beton, lampu lalin, Penerangan Jalan Umum/PJU, saluran air dan pedestrian). Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 ttg Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jalan Ciledug Raya dilengkapi perlengkapan jalan berupa: a. Rambu lalin b. Marka jalan c. Alat pemberi isyarat lalin d. Alat penerangan jalan e. Alat pengendali dan pengaman pengguna

				<p>jalan</p> <p>f. Alat pengawasan dan pengamanan jalan</p> <p>g. Fasilitas utk sepeda, pejalan kaki, penyandang cacat, dan</p> <p>h. Fasilitas pendukung kegiatan lalin dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan</p>
5.	Empati (<i>Emphaty</i>)	Bersimpati atas keadaan mendesak yang diakibatkan adanya pembangunan jalan layang	E. Bagaimana menurut Anda kepedulian terhadap pelaksanaan pembangunan jalan layang ini?	
			Selalu memprioritaskan pembangunan (X_{25})	Memprioritaskan kepentingan dalam pembangunan yang mendesak.
			Lebih toleran terhadap gangguan selama pelaksanaan (X_{26})	Memahami gangguan lain akibat pembangunan (cth: penyempitan lajur, gangguan alat berat dari proyek).
			Lebih toleran terhadap waktu tempuh (kecepatan) (X_{27})	<p>Pra Rencana Geometrik Jalan Ciledug Raya, panjang Jalan Ciledug Raya adalah 4,377 km dengan Right of Way (ROW) rata-rata 18 m serta mempunyai lebar pavement (perkerasan) 2x6 m dua arah.</p> <p>Lebar jalur jalan kolektor (Jalan Ciledug Raya) ideal yaitu 3 meter.</p> <p>Pada jam sibuk, kecepatan hanya sekitar 10-20 km/jam dan pada persimpangan, adanya penundaan waktu sekitar 10-15 menit</p>
			Lebih toleran terhadap kepadatan lalin (X_{28})	Pada sebelum pembangunan, kec. Rata-rata untuk melewati Jalan Ciledug Raya (arah Blok M./Kapten Tendean) yaitu 32 km/jam yang

				dapat ditempuh dalam waktu ± 25 menit. Pada sebelum pembangunan, kec. Rata-rata untuk melewati Jalan Ciledug Raya (arah Ciledug) yaitu 34 km/jam yang dapat ditempuh dalam waktu ± 25 menit.
--	--	--	--	---

Uji validitas dilakukan dengan uji korelasi menggunakan metode *Product Moment*, yaitu dengan mengorelasikan skor butir pada kuesioner dengan skor totalnya. Kriteria suatu item instrumen yang valid jika korelasinya adalah “positif” dan “lebih besar atau sama dengan r tabel” (Azuarjuliandi, 2007). Rumus korelasi *Product Moment Person* sebagai berikut:

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

Keterangan:

r_{xy} = Korelasi item total

n = Banyaknya subjek

ΣX = Jumlah skor item

ΣY = Jumlah skor total

Reliabilitas berkenaan dengan tingkat kepercayaan atau kehandalan hasil suatu pengukuran. Nilai-nilai untuk pengujian reliabilitas berasal dari skor-skor item angket yang valid. Menurut Azuarjuliandi (2007), ada pendapat lain yang mengemukakan baik/buruknya reliabilitas instrumen dapat dikonsultasikan dengan nilai r tabel.

Metode yang digunakan pada uji reliabilitas adalah metode *Alpha's Cronbach*. Perhitungan *Alpha's Cronbach* dilakukan dengan menghitung rata-rata interkorelasi diantara butir-butir pertanyaan dalam kuesioner. Rumus *Alpha's Cronbach* adalah sebagai berikut:

$$r = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\Sigma \sigma_b^2}{\sigma_1^2} \right]$$

Keterangan:

r = Koefisien reliabilitas instrumen (*Alpha's Cronbach*)

k = Banyaknya butir pertanyaan atau butir soal

$\Sigma\sigma_b^2$ = Total varians butir

σ_1^2 = Total varians

3.5.2 Data Sekunder

Dokumen untuk memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini diperoleh dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Dinas PU Bina Marga DKI Jakarta, Dinas Perhubungan dan Transpotasi Jakarta Selatan. Dokumen tersebut meliputi informasi dari instansi terkait atau penelitian terdahulu yang ada relevansinya dengan penelitian ini.

3.6 Teknik Analisis Data

Pelaksanaan metode penelitian deskriptif tidak terbatas sampai pada pengumpulan dan penyusunan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang data tersebut. Setelah data terkumpul dari hasil pengumpulan data dan kegiatan penelitian, selanjutnya dilakukan kegiatan menganalisis data. Kegiatan menganalisis data ini terdiri dari 3 tahap, yaitu:

a. Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan dilakukan beberapa kegiatan, yaitu: mengecek nama dan kelengkapan identitas responden, memeriksa isi instrumen pengisian data, mengecek isian data.

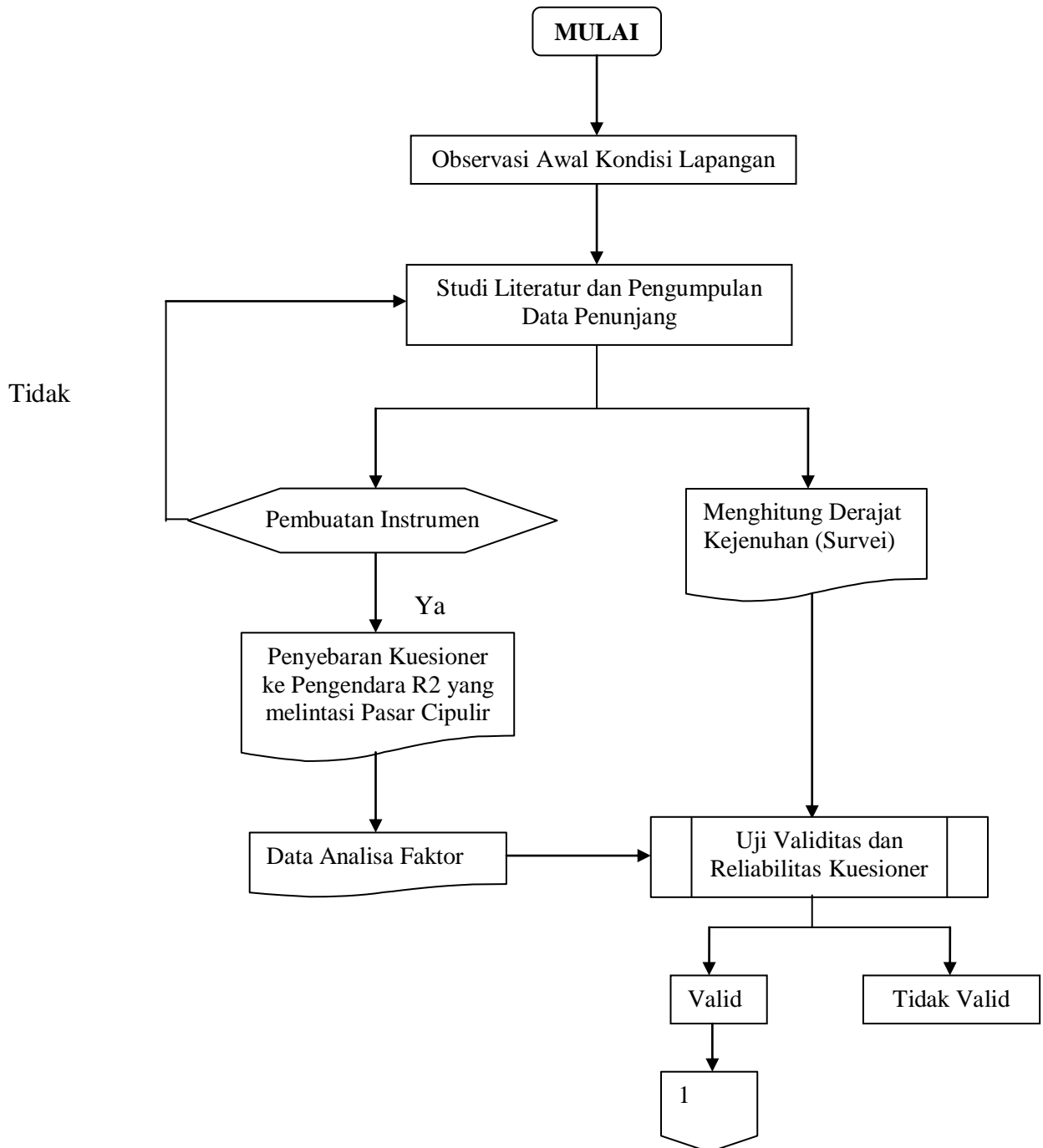
b. Tahap Tabulasi

Kegiatan tabulasi merupakan kegiatan mengelompokkan data ke dalam tabel frekuensi untuk mempermudah dalam menganalisis.

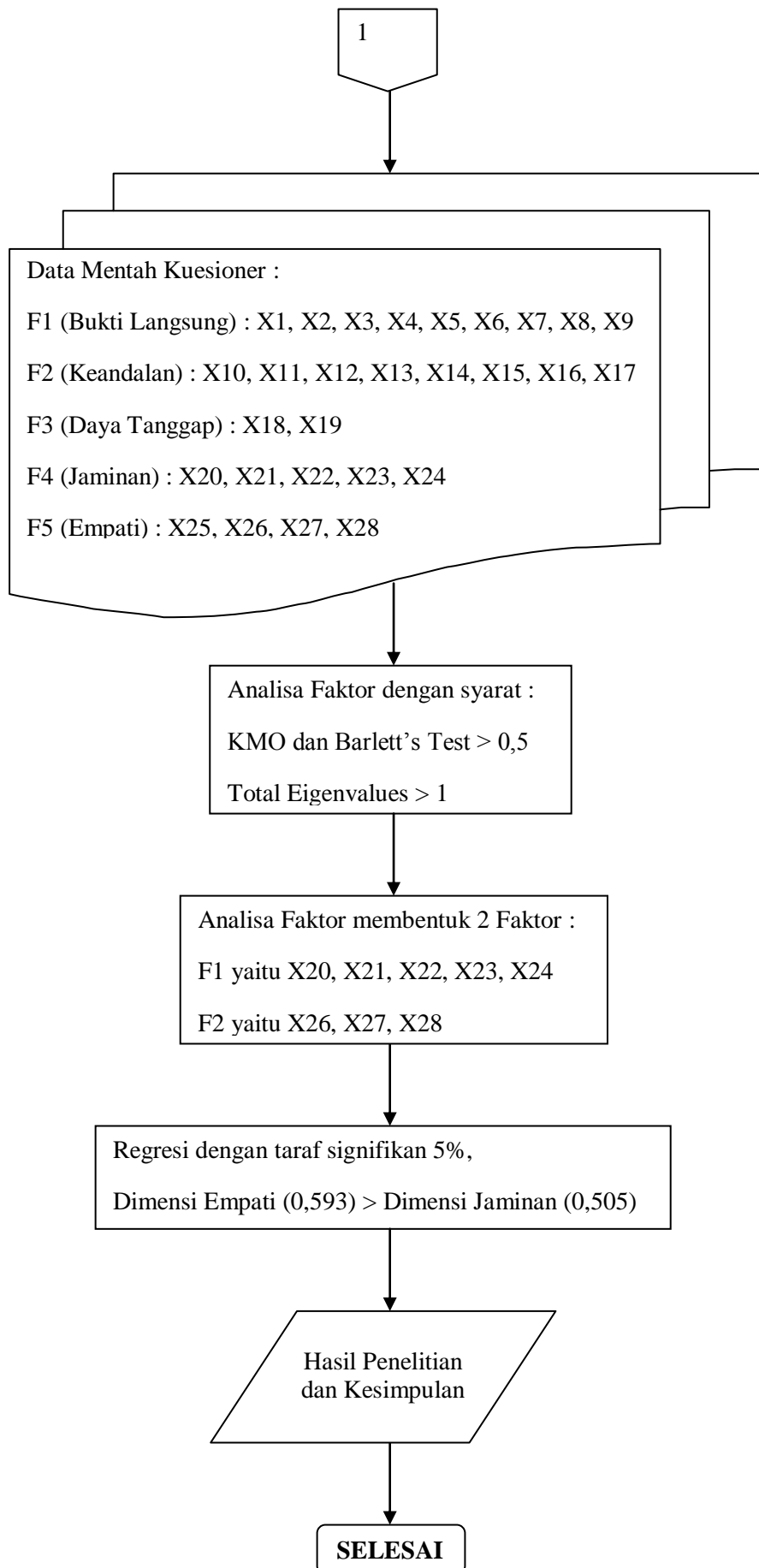
c. Tahap Penerapan Data

Deskriptif bertujuan untuk memberikan deskripsi mengenai subyek penelitian berdasarkan data dari variabel yang diperoleh dari kelompok subjek yang diteliti dengan menggunakan teknik tabulasi dan menyajikan hasil penelitian tabel-tabel distribusi frekuensi dengan persentase untuk masing-masing kelompok. Analisis ini digambarkan dengan kata-kata atau kalimat kemudian dipisah-pisahkan menurut kategori peroleh kesimpulan (Arikuntoro, 1998).

3.7 Alur Penelitian



Gambar 3.1 Diagram Alur Penelitian 1

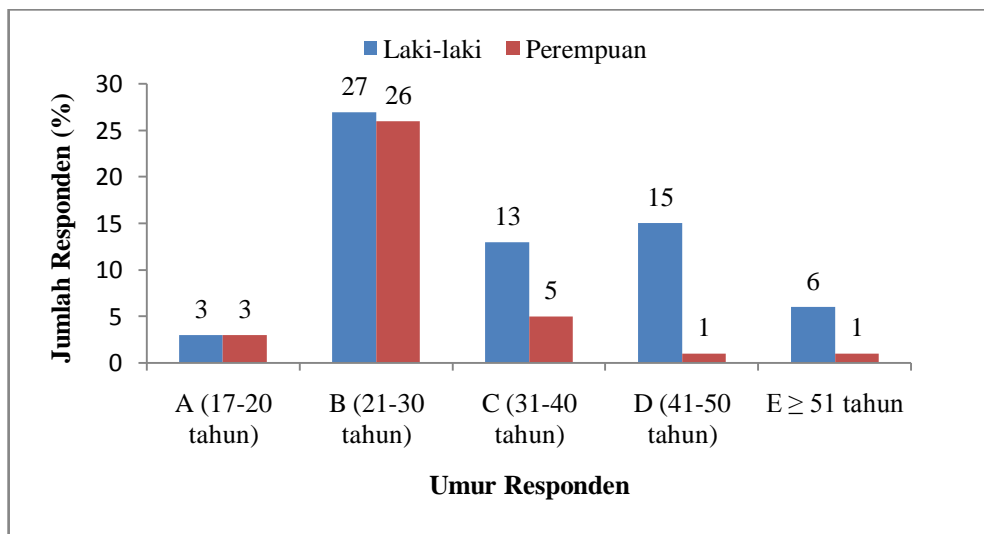


BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

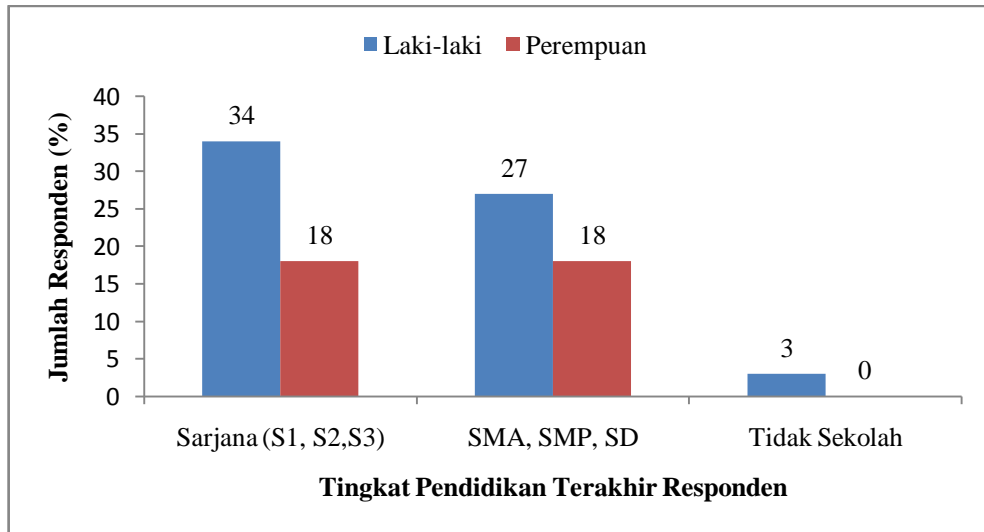
4.1 Deskripsi Data

Analisis dilakukan menjadi dua tahap yaitu menghitung arus kendaraan dan menganalisis hasil penyebaran kuesioner dengan menggunakan aplikasi SPSS (*Statistical Product and Service Solution*).

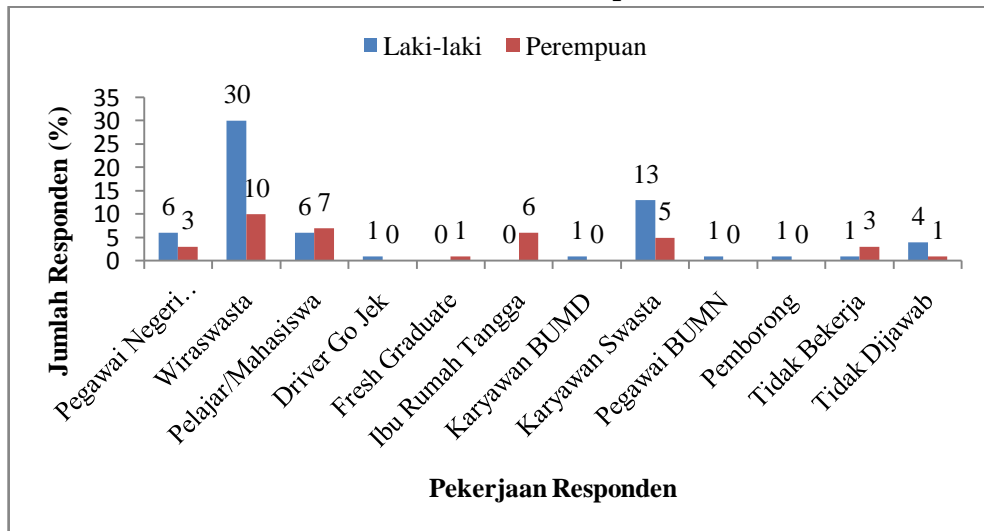
Responden dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan bermotor R2 yang melewati Jalan Ciledug Raya khususnya di Pasar Cipulir. Sampel penelitian diambil 100 orang yang terdiri dari 50 orang responden mengisi melalui kuesioner online dan 50 orang responden mengisi melalui kuesioner yang dibagikan. Data yang diperoleh dari kuesioner tersebut kemudian diuraikan sebagai berikut:



Gambar 4.1 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Umur



Gambar 4.2 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir Responden

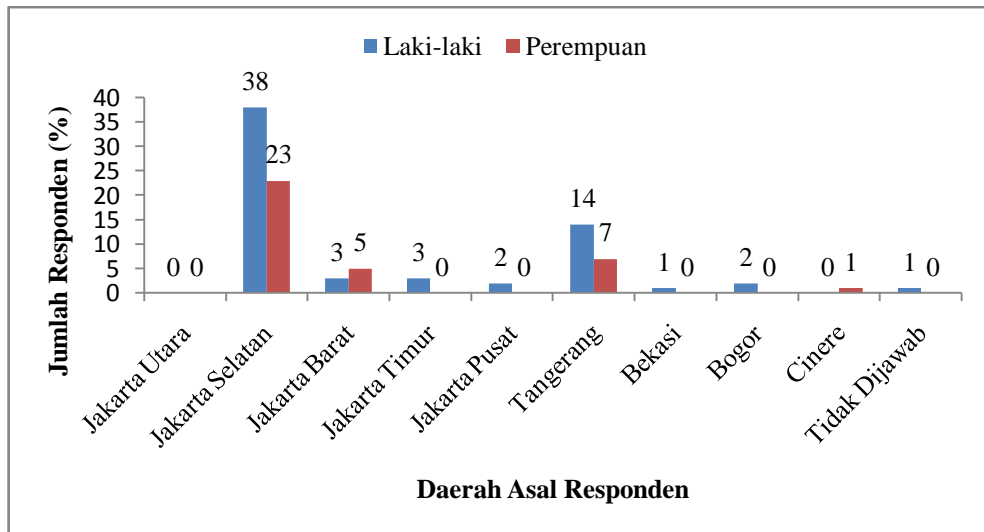


Gambar 4.3 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Pekerjaan

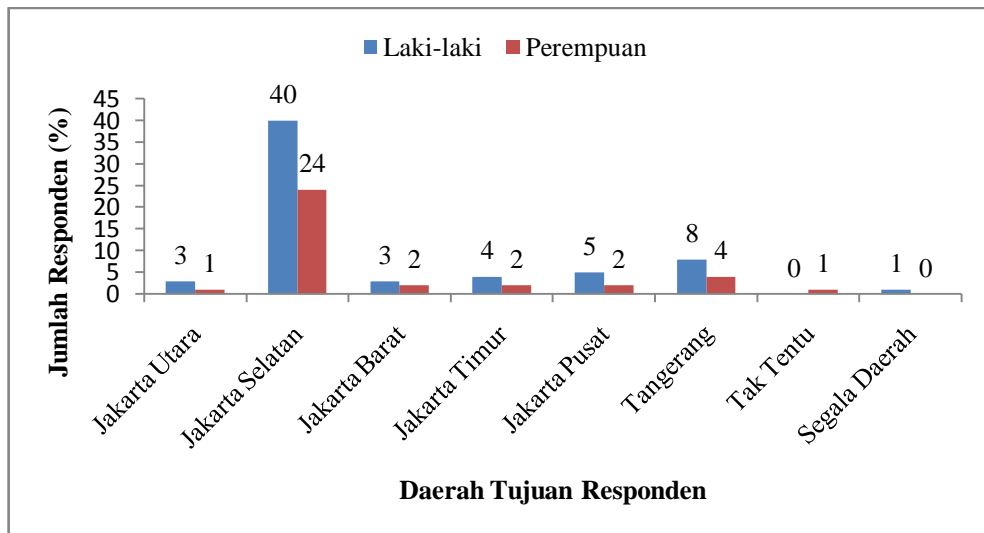
Responden dengan tipe umur B yaitu antara 21-30 tahun memperoleh persentase dominan dengan persentase laki-laki sebesar 27% dan perempuan 26% dari total 100 orang responden. Ini menunjukkan bahwa lebih dari 50% responden yaitu total 53 orang responden berumur 21-30 tahun yang paling mudah diminta untuk mengisi kuesioner (Gambar 4.1).

Tingkat pendidikan terakhir responden terbanyak yaitu Sarjana (S1, S2, S3) dengan total 52 orang responden (L=34% dan P=18%), sedangkan pada

bidang pekerjaan sebanyak 40 orang responden bekerja sebagai wiraswasta (L=30% dan P=10%).



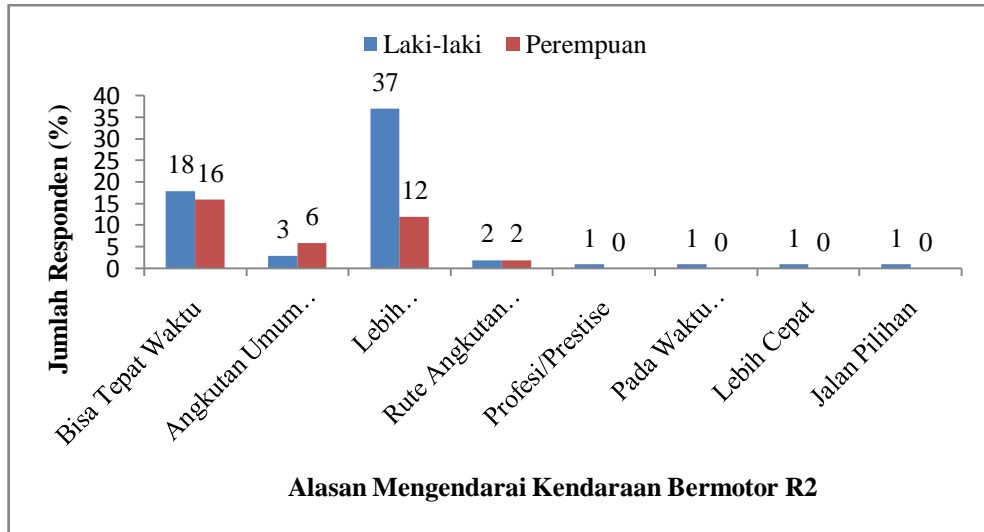
Gambar 4.4 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Daerah Asal



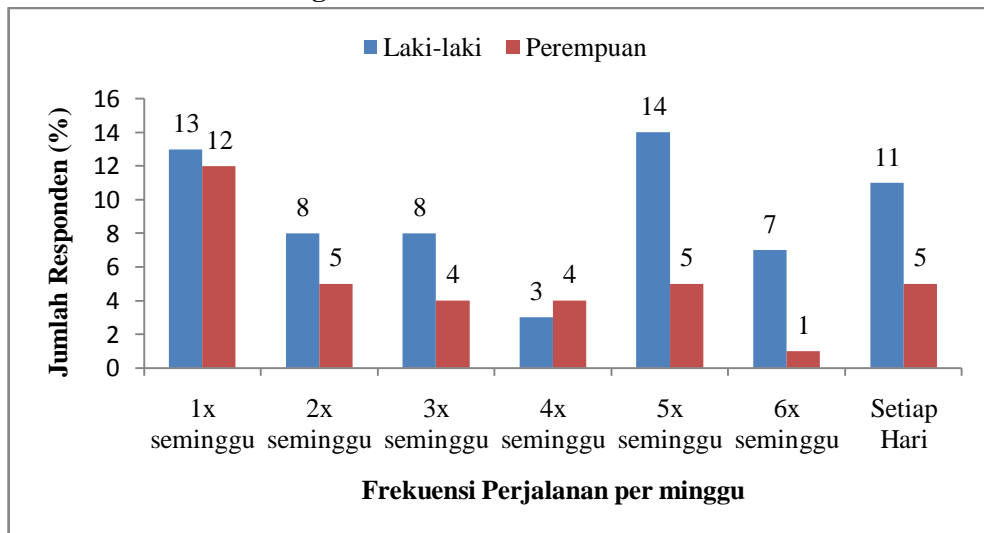
Gambar 4.5 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Daerah Tujuan

Berdasarkan data grafik mengenai daerah asal dan tujuan responden, responden yang berasal maupun menuju Jakarta Selatan mendominasi jawaban responden. Sebanyak 61 orang responden berasal dari Jakarta Selatan (L=38% dan P=23%), sedangkan 64 orang responden menuju Jakarta Selatan (L=40% dan

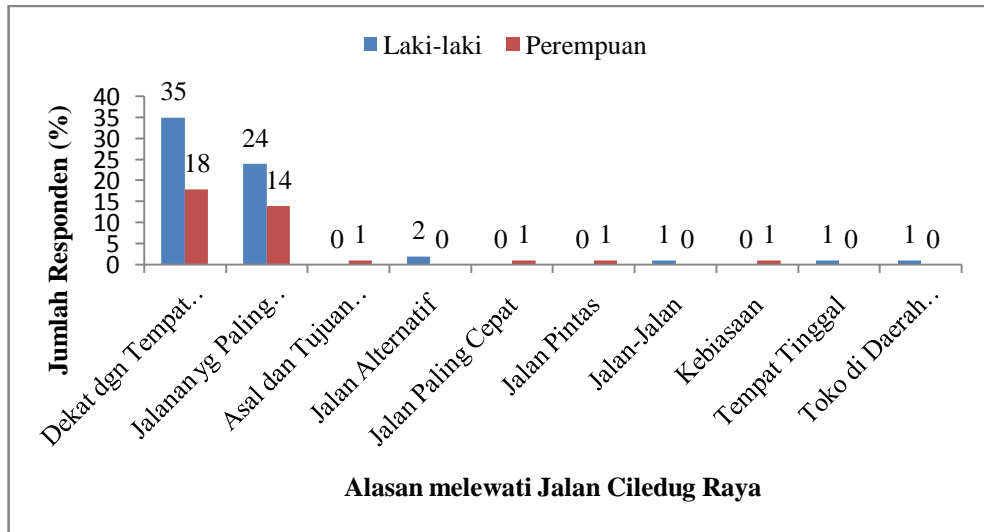
P=24%). Hal ini menunjukkan bahwa responden mewakili lokasi penelitian di Jakarta Selatan dengan persentase > 50%.



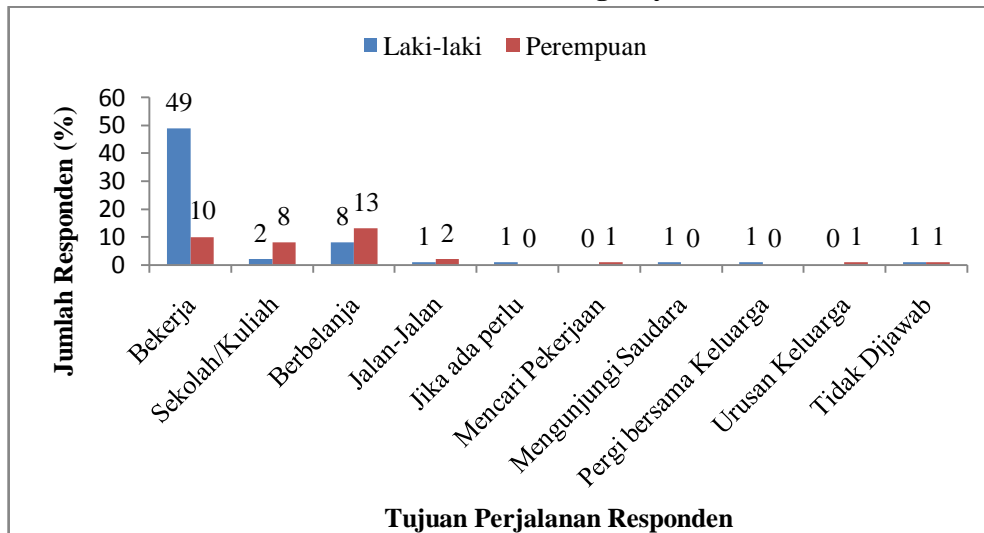
Gambar 4.6 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Alasan Mengendarai Kendaraan Bermotor R2



Gambar 4.7 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Frekuensi Perjalanan per minggu



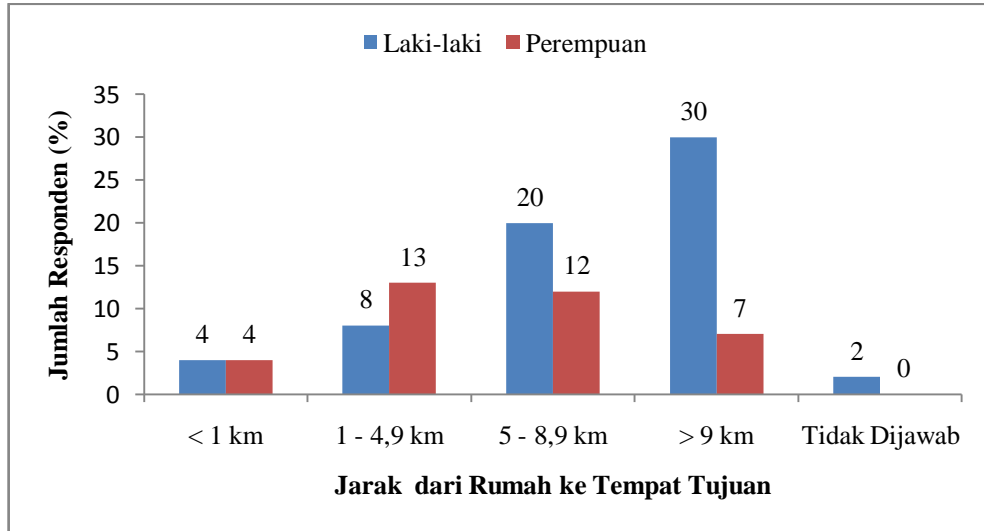
Gambar 4.8 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Alasan melewati Jalan Ciledug Raya



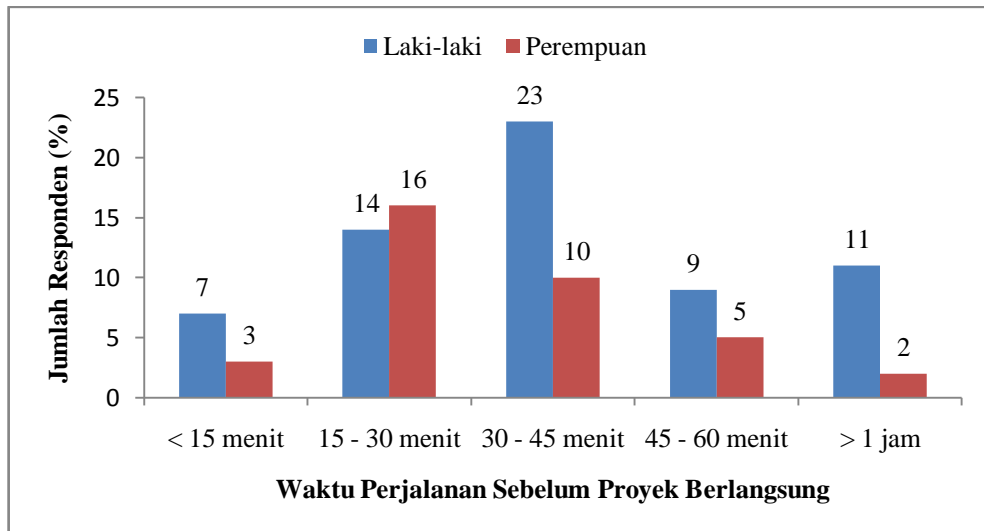
Gambar 4.9 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Dari data Gambar 4.6 menunjukkan sebanyak 49 orang responden dengan persentase 37% laki-laki dan 12% perempuan beralasan bahwa lebih hemat/nyaman/bebas/aman mengendarai kendaraan bermotor R2. Gambar 4.7 menunjukkan sebanyak 25 orang responden melakukan perjalanan 1x seminggu melewati Jalan Ciledug Raya dengan alasan karena dekat dengan tempat tujuan (Gambar 4.8). Jumlah responden yang beralasan karena dekat dengan tempat tujuan sebanyak 53 orang responden dengan persentase 35% laki-laki dan 18%

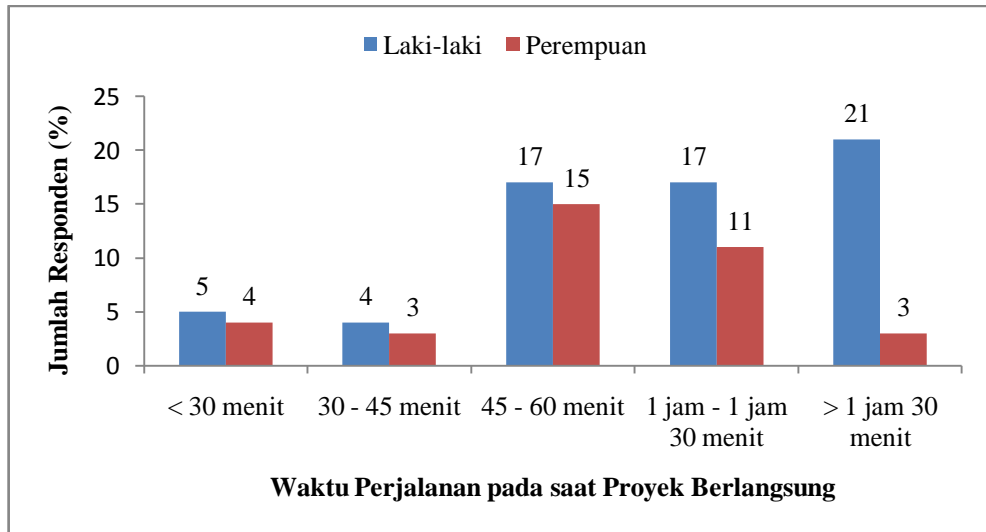
perempuan. Tujuan perjalanan sebanyak 59 orang responden melewati jalan tersebut karena bekerja dengan persentase 49% laki-laki dan 10% perempuan (Gambar 4.9).



Gambar 4.10 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Jarak dari Rumah ke Tempat Tujuan

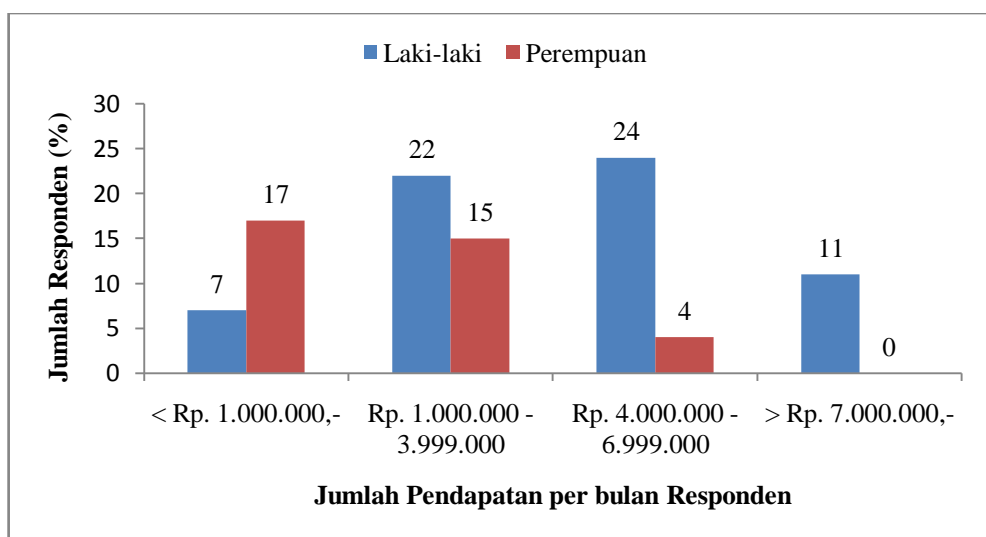


Gambar 4.11 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Waktu Perjalanan sebelum Proyek Berlangsung

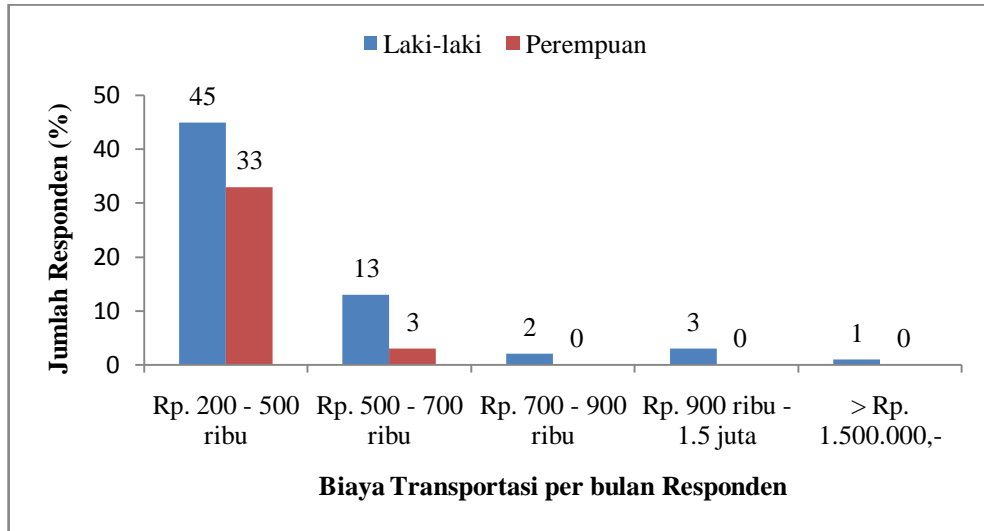


Gambar 4.12 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Waktu Perjalanan pada saat Proyek Berlangsung

Jarak perjalanan dari rumah sampai dengan tempat tujuan > 9 km mendominasi jawaban responden dengan jumlah 37 orang (L=30% dan P=7%). Waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak tersebut sebelum adanya proyek pembangunan adalah 30-45 menit dengan jumlah 33 orang responden (L=23% dan P=10%), sedangkan waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak tersebut pada saat proyek pembangunan berlangsung adalah 45-60 menit dengan jumlah 32 orang responden (L=17% dan P=15%).



Gambar 4.13 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Jumlah Pendapatan per Bulan



Gambar 4.14 Grafik Jumlah Responden per Jenis Kelamin Berdasarkan Biaya Tranportasi per Bulan

Jumlah pendapatan responden terbanyak yaitu antara Rp. 1.000.000,- s/d 3.999.000,- dengan 37 orang responden (L=22% dan P=15%), sedangkan jumlah biaya transportasi yang dikeluarkan perbulan yaitu antara Rp 200.000,- s.d. Rp 500.000,- didominasi sebanyak 78 orang dengan persentase 45% laki-laki dan 33% perempuan.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Perhitungan Kapasitas dan Derajat Kejenuhan (VCR)

Perhitungan Kapasitas dan Derajat Kejenuhan dipilih data volume terbesar saat kepadatan dari dua arah, yaitu arah Ciledug dan arah Kapten Tendean pada hari Jumat. Menurut jurnal online *Public Library of Science ONE* dari *University of Lincoln*, Dr David Ellis hari Jumat banyak dipilih sebagian besar orang untuk melakukan perjalanan atau bepergian setelah sepekan beraktivitas.

Tabel 4.1 Konversi Lalu Lintas arah Kapten Tendean hari Jumat

Tipe Kendaraan	Pagi (07.00-08.00)		Siang (11.00-12.00)		Sore (17.00-18.00)	
	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume (smp/jam)	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume (smp/jam)	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume(smp/jam)
LV	392	392.0	363	363.0	272	272.0
HV	62	74.4	51	61.2	32	38.4
MC	3474	868.5	1494	373.5	3305	826.3
Total	3928	1334.9	1908	797.7	3609	1136.7

Tabel 4.2 Konversi Lalu Lintas arah Ciledug hari Jumat

Tipe Kendaraan	Pagi (07.00-08.00)		Siang (11.00-12.00)		Sore (17.00-18.00)	
	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume (smp/jam)	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume (smp/jam)	Volume Kendaraan (Kend/jam)	Volume (smp/jam)
LV	242	242	265	265.0	422	422.0
HV	50	60	33	39.6	44	52.8
MC	3274	818.5	1314	328.5	3505	876.3
Total	3566	1120.5	1612	633.1	3971	1351.1

Perhitungan Kapasitas dan Derajat Kejenuhan (VCR) untuk tipe jalan 4/2 D (Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir) sebagai berikut:

a. Kapasitas Dasar (C_0)

Untuk jalan tipe empat lajur dua arah terbagi, berdasarkan MKJI 1997, kapasitas dasar (C_0) yaitu 1650 smp/jam per lajur. Karena jalan ini adalah jalan tipe 4/2 D, maka $C_0 = 1650 \times 4 = 6600$ smp/jam.

b. Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Lebar Jalur Lalu Lintas (FC_w)

Jalan dengan tipe 4/2 D dan lebar per lajur 3.00 m, maka diperoleh bahwa untuk kondisi tersebut $FC_w = 0.92$ (MKJI 1997).

c. Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Pemisahan Arah (FC_{SP})

Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah pada jalan terbagi dan jalan satu arah, tidak dapat diterapkan dan nilainya 1.00. Maka diperoleh $FC_{SP} = 1.00$ (MKJI 1997).

d. Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Hambatan Samping (FC_{SF})

Jalan ini merupakan jalan tipe 4/2 D dengan kereb-penghalang lebih kecil dari 0,5 m. Hambatan samping disisi kiri kanan jalan ini sedang. Berdasarkan data diatas dengan mengacu pada MKJI maka diperoleh $FC_{SF} = 0.86$

e. Faktor Penyesuaian untuk Kapasitas untuk Ukuran Kota (FC_{CS})

Berdasarkan data jumlah penduduk Indonesia per provinsi tahun 2008-2012, Jumlah penduduk DKI Jakarta sebanyak 9.603.417 orang (Badan Pusat Statistik). Jaringan jalan yang dianalisa terletak dikota Jakarta dengan jumlah penduduk lebih dari 3 juta jiwa, maka diperoleh $FC_{CS} = 1.04$ (MKJI 1997).

f. Penentuan Kapasitas (C)

Penentuan kapasitas ruas dilakukan dengan menggunakan rumus berikut:

$$\begin{aligned} C &= C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \\ &= 6600 \times 0.92 \times 1.00 \times 0.86 \times 1.04 \\ &= 5430.8 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

g. Derajat Kejenuhan (DS)

Derajat kejenuhan total Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir adalah:

$$\text{Pagi} \quad \rightarrow DS = \frac{Q}{C} = \frac{1334,9+1120,5}{5430.8} = 0.452$$

$$\text{Siang} \quad \rightarrow DS = \frac{Q}{C} = \frac{797,7+633,1}{5430.8} = 0,263$$

$$\text{Sore} \quad \rightarrow \frac{Q}{C} = \frac{1136,7+1351,1}{5430.8} = 0,458$$

Hasil Derajat Kejenuhan pada Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir berdasarkan hasil perhitungan berbeda pada waktu pagi, siang maupun sore hari. Ini disebabkan berbedanya volume kendaraan yang melewati daerah tersebut. Berdasarkan tabel tingkat pelayanan jalan pada MKJI 1997, diperoleh tingkat pelayanan Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir pada pagi dan sore hari ada pada

tingkat pelayanan C ($DS = 0,45 - 0,74$). Tingkat pelayanan C menunjukkan bahwa faktor ukuran kota (Fcs) pada ruas Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan.

Sedangkan pada siang hari ada pada tingkat pelayanan B ($DS = 0,20 - 0,44$). Tingkat pelayanan C menunjukkan bahwa faktor ukuran kota (Fcs) bahwa pada ruas Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir arus stabil tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas.

4.2.2 Hasil Validitas dan Reliabilitas

4.2.2.1 Uji Validitas

a. *Bivariate Pearson (Korelasi Produk Momen Pearson)*

Dari hasil analisis didapat nilai skor item dengan skor total. Nilai ini kemudian kita bandingkan dengan nilai r tabel. Nilai r tabel dicari pada taraf signifikansi 5% dengan uji 2 sisi dan $n=100$, maka didapat r tabel sebesar 0,1956. Berdasarkan analisis didapat korelasi untuk item X1; X2; X3; X4; X5; X6; X7; X8; X9 dan X10 kurang dari 0,1956. Maka dapat disimpulkan bahwa item-item tersebut tidak berkorelasi signifikan dengan skor total (dinyatakan tidak valid) dan harus dikeluarkan atau diperbaiki.

b. *Corrected Item-Total Correlation*

Tabel 4.3 Item Total Statistic Validitas Total Correlation

	<i>Scale Mean if Item Deleted</i>	<i>Scale Variance if Item Deleted</i>	<i>Corrected Item-Total Correlation</i>	<i>Cronbach's Alpha if Item Deleted</i>
X1	81,99	60,091	,166	,801
X2	82,01	60,333	,140	,802
X3	81,45	60,311	,168	,800
X4	80,90	63,182	-,104	,813
X5	80,78	62,577	-,049	,809
X6	80,82	61,099	,092	,803

X7	80,93	61,480	,046	,806
X8	81,02	62,202	-,015	,808
X9	81,54	58,392	,292	,795
X10	81,22	60,759	,112	,803
X11	80,73	58,785	,385	,792
X12	80,56	58,774	,400	,792
X13	80,61	58,644	,456	,790
X14	80,82	58,392	,453	,790
X15	80,76	58,811	,444	,791
X16	81,52	57,585	,347	,793
X17	81,46	56,251	,437	,788
X18	80,82	56,977	,468	,787
X19	80,81	56,539	,455	,787
X20	81,37	55,609	,560	,782
X21	81,27	55,997	,535	,784
X22	81,39	54,988	,559	,782
X23	81,46	55,039	,539	,782
X24	81,44	54,996	,553	,782
X25	80,96	58,483	,413	,791
X26	80,90	59,061	,399	,792
X27	80,92	58,822	,353	,793
X28	81,07	59,318	,311	,794
Y	81,03	58,353	,295	,795

Dari Hasil *Output* bisa dilihat pada *Corrected Item-Total Correlation*, inilah nilai korelasi yang diperoleh. Nilai ini kemudian dibandingkan dengan r tabel yaitu 0,1956. Dari hasil analisis dilihat bahwa item X1; X2; X3; X4; X5; X6; X7; X8; X9 dan X10 kurang dari 0,1956 (dinyatakan tidak valid).

4.2.2.2 Uji Reliabilitas

Tabel 4.4 Item Total Statistic Reliabilitas

	<i>Scale Mean if Item Deleted</i>	<i>Scale Variance if Item Deleted</i>	<i>Corrected Item-Total Correlation</i>	<i>Cronbach's Alpha if Item Deleted</i>
X11	53,19	47,347	,336	,862
X12	53,02	46,868	,413	,860
X13	53,07	46,955	,442	,859
X14	53,28	46,931	,411	,860

X15	53,22	47,002	,444	,859
X16	53,98	45,616	,371	,863
X17	53,92	44,660	,439	,860
X18	53,28	45,173	,487	,857
X19	53,27	44,563	,494	,857
X20	53,83	43,678	,608	,852
X21	53,73	44,017	,584	,853
X22	53,85	42,836	,632	,850
X23	53,92	43,044	,593	,852
X24	53,90	42,697	,640	,850
X25	53,42	46,852	,394	,861
X26	53,36	47,021	,429	,860
X27	53,38	46,783	,380	,861
X28	53,53	47,181	,344	,862
Y	53,49	45,545	,394	,861

Dari hasil analisis didapat nilai *Alpha* sebesar 0,865, sedangkan nilai *r* kritis (uji 2 sisi) pada signifikansi 5% dengan $n=100$, didapat sebesar 0,1956. Maka dapat disimpulkan bahwa butir-butir instrumen penelitian tersebut reliabel.

4.3 Deskripsi Data Kuesioner

4.3.1 Hasil Analisis Faktor 1

Tabel 4.5 KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,765
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1671,375
	df	406
	Sig.	,000

Tabel *KMO and Bartlett's Test* digunakan untuk mengetahui variabel mana saja yang layak untuk dimasukkan dalam analisis selanjutnya. Nilai *KMO MSA* (*Kaiser Meyer Olkin Measure of Sampling Adequacy*) pada tabel 4.5 bernilai lebih dari 0,5 yaitu 0,765, maka analisis dapat dilanjutkan. Pada Tabel *Anti-image Matrices* di lampiran, jika nilai *MSA* lebih dari 0,5 maka *variabel manifest* tersebut layak digunakan dalam analisis selanjutnya. Dari tabel diketahui tidak

terdapat variabel yang nilainya kurang dari 0,5, sehingga analisis dapat dilanjutkan.

Tabel 4.6 Total Variance Explained

<i>Component</i>	<i>Initial Eigenvalues</i>			<i>Extraction Sums of Squared Loadings</i>			<i>Rotation Sums of Squared Loadings</i>		
	<i>Total</i>	<i>% of Variance</i>	<i>Cumulative %</i>	<i>Total</i>	<i>% of Variance</i>	<i>Cumulative %</i>	<i>Total</i>	<i>% of Variance</i>	<i>Cumulative %</i>
X1	6,488	22,373	22,373	6,488	22,373	22,373	4,169	14,378	14,378
X2	5,109	17,617	39,990	5,109	17,617	39,990	3,285	11,327	25,705
X3	2,505	8,636	48,626	2,505	8,636	48,626	2,937	10,127	35,831
X4	1,794	6,185	54,812	1,794	6,185	54,812	2,766	9,536	45,367
X5	1,620	5,586	60,398	1,620	5,586	60,398	2,657	9,163	54,531
X6	1,386	4,778	65,176	1,386	4,778	65,176	2,496	8,606	63,136
X7	1,142	3,939	69,115	1,142	3,939	69,115	1,557	5,369	68,505
X8	1,054	3,634	72,749	1,054	3,634	72,749	1,231	4,244	72,749
X9	,957	3,300	76,049						
X10	,789	2,721	78,770						
X11	,724	2,497	81,267						
X12	,600	2,069	83,336						
X13	,586	2,022	85,358						
X14	,494	1,705	87,063						
X15	,478	1,647	88,710						
X16	,434	1,496	90,206						
X17	,405	1,398	91,604						
X18	,339	1,168	92,772						
X19	,304	1,048	93,820						
X20	,275	,949	94,769						
X21	,257	,887	95,656						
X22	,229	,791	96,447						
X23	,208	,716	97,163						
X24	,188	,650	97,813						
X25	,152	,525	98,338						
X26	,151	,519	98,857						
X27	,135	,465	99,322						
X28	,100	,344	99,666						
Y	,097	,334	100,000						

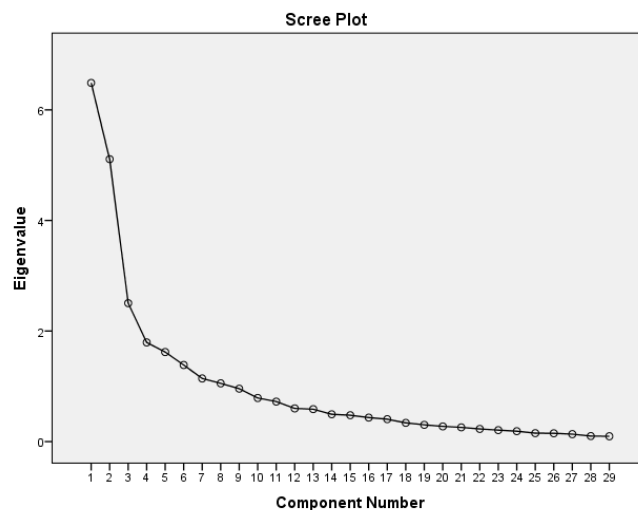
Tabel 4.6 menunjukkan nilai masing-masing variabel yang dianalisis. Ada tiga macam analisis penjelasan varian, yaitu *Extraction Sums of Squared Loadings*, *Initial Eigenvalues* dan *Rotation Sums of Squared Loadings*. Pada *Extraction Sums of Squared Loadings* menunjukkan jumlah varian yang

diperoleh. Pada hasil output terdapat 8 macam varian dengan total masing-masing, yaitu: 6,488; 5,109; 2,505; 1,794; 1,620; 1,386; 1,142 dan 1,054. Sedangkan *Initial Eigenvalues* menunjukkan faktor yang terbentuk. Banyak faktor yang terbentuk adalah yang memiliki nilai *eigen* lebih dari 1. Dalam tabel 4.6 terdapat 8 faktor yang terbentuk. Angka korelasi dibawah 0,5 menunjukkan indikasi korelasi yang lemah sedangkan diatas 0,5 berindikasi kuat korelasinya. Proporsi keragaman data yang dijelaskan tiap komponen setelah dilakukan rotasi (*Rotation Sums of Squared Loadings*) terlihat lebih merata dibandingkan dengan sebelum dilakukan rotasi (*Extraction Sums of Squared Loadings*).

Faktor pertama menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 22,373% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 14,378%. Faktor kedua menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 39,990% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 25,705%. Faktor ketiga menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 48,626% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 35,831%. Faktor keempat menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 54,812% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 45,367%.

Faktor kelima menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 60,398% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan

dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 54,531%. Faktor keenam menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 65,176% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 63,136%. Faktor ketujuh menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 69,115% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 68,505%. Faktor kedelapan menerangkan keragaman data awal dengan proporsi tetap yaitu 72,749 % menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi.



Gambar 4.15 Grafik *Scree Plot*

Scree Plot merupakan salah satu alternatif yang dapat digunakan untuk membantu penelitian dalam menentukan berapa banyak faktor terbentuk yang dapat mewakili keragaman peubah-ubah asal. *Scree Plot* dapat menunjukkan komponen apa saja yang memiliki angka lebih dari satu sehingga akan menjadi komponen baru yang mewakili komponen lain.

Scree Plot pada Grafik *Scree Plot*, terlihat bahwa dari satu ke dua faktor (garis dari sumbu *Component Number 1* ke 2), arah garis menurun dengan cukup tajam begitu juga dari sumbu *Component Number 2* ke 3. Pada sumbu *Component Number 3* ke 4, garis menurun namun lebih landai sampai dengan sumbu *Component Number* ke-29. Faktor 9 sampai dengan faktor 29 sudah di bawah angka 1 dari sumbu (*eigenvalues*). Hal ini menunjukkan bahwa 8 faktor adalah paling bagus untuk meringkas ke-29 variabel tersebut.

Tabel 4.7 Rotated Component Matrixa

	Component							
	1	2	3	4	5	6	7	8
X1	,306	-,211	-,043	-,110	,676	-,027	-,165	,183
X2	,238	-,246	-,239	,055	,748	-,022	,093	-,078
X3	,130	-,186	-,060	-,010	,737	,109	,029	-,195
X4	-,120	,654	,021	,063	-,068	-,116	-,454	,221
X5	-,142	,826	,072	-,018	-,240	-,089	,027	-,099
X6	-,085	,788	,053	,191	-,137	,051	,077	-,328
X7	-,156	,740	,142	-,146	-,040	,086	,045	,187
X8	-,221	,657	,271	-,013	-,257	-,036	-,005	,125
X9	,202	-,029	,027	,013	,699	-,027	,250	,139
X10	-,297	-,084	,723	-,001	-,006	,065	,054	,172
X11	,153	,158	,735	,071	,044	-,049	-,065	-,036
X12	,263	,127	,606	,155	-,199	,110	,061	-,526
X13	,268	,167	,683	,183	-,126	,116	-,093	-,156
X14	,167	,318	,547	,048	-,213	,342	,079	,308
X15	,205	,092	,601	,114	-,073	,219	,104	,067
X16	,287	,048	,017	,027	,073	,063	,869	-,070
X17	,516	-,035	,038	,021	,342	-,104	,541	,218
X18	,137	,033	,125	,083	,098	,889	-,003	,087
X19	,213	,064	,052	,086	-,009	,910	,011	-,007
X20	,848	-,022	,131	-,053	,067	,129	,038	,078
X21	,690	-,116	,152	,140	,216	,154	-,069	-,035
X22	,800	-,214	,089	,096	,216	,066	,169	-,134
X23	,752	-,181	,055	,049	,247	,034	,232	,162
X24	,811	-,214	,062	,026	,174	,109	,244	-,047
X25	,209	,151	,175	,401	-,071	,252	-,052	,577
X26	,022	-,083	,243	,878	,105	,105	-,015	-,074
X27	,085	,026	,063	,877	,013	,072	-,002	,177
X28	,031	,046	,022	,873	-,114	,157	,047	-,038

Y	-,046	-,264	,211	,311	-,040	,675	,067	-,015
---	-------	-------	------	------	-------	------	------	-------

Dari Analisa Faktor diawal diduga terbentuk dari 5 faktor yang terdiri dari:

- a. Bukti langsung/berwujud (*tangible*),
- b. Keandalan (*reliability*),
- c. Daya tanggap (*responsiveness*),
- d. Jaminan (*assurance*),
- e. Empati (*emphaty*)

Setelah di Analisa Faktor dengan teknik *PCA (Principal Component Analysis)* hasilnya membentuk 8 faktor dengan *eigenvalues* > 1, yaitu:

- a. F1 jika diawal diduga terbentuk dari dimensi (*variabel manifest* X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9) setelah di Analisa Faktor 1, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X20, X21, X22, X23, X24).
- b. F2 jika diawal diduga terbentuk dari dimensi (*variabel manifest* X10, X11, X12, X13, X14, X15, X16, X17) setelah di Analisa Faktor 1, F2 terbentuk dari (*variabel manifest* X4, X5, X6, X7, X8).
- c. F3 jika diawal diduga terbentuk dari dimensi (*variabel manifest* X18, X19) setelah di Analisa Faktor 1, F3 terbentuk dari (*variabel manifest* X10, X11, X12, X13, X14, X15).
- d. F4 jika diawal diduga terbentuk dari dimensi (*variabel manifest* X20, X21, X22, X23, X24) setelah di Analisa Faktor 1, F4 terbentuk dari (*variabel manifest* X26, X27, X28).
- e. F5 jika diawal diduga terbentuk dari dimensi (*variabel manifest* X25, X26, X27, X28) setelah di Analisa Faktor 1, F5 terbentuk dari (*variabel manifest* X1, X2, X3, X9).

- f. F6 setelah di Analisa Faktor 1 terbentuk dari (*variabel manifest* X18, X19 dan Y).
- g. F7 setelah di Analisa Faktor 1 terbentuk dari (*variabel manifest* X16 dan X17).
- h. F8 setelah di Analisa Faktor 1 terbentuk dari (*variabel manifest* X25).

Tabel 4.8 Component Transformation Matrix

Component	1	2	3	4	5	6	7	8
1	,715	-,397	,092	,164	,435	,224	,238	,020
2	,132	,445	,612	,410	-,304	,384	,015	,044
3	,396	,486	,206	-,641	,037	-,322	,220	-,016
4	,109	,398	-,265	,616	,232	-,559	,114	,040
5	-,021	,443	-,475	-,113	,294	,558	-,031	,409
6	-,164	-,045	,462	-,048	,517	-,197	-,520	,423
7	-,498	,088	,237	-,013	,512	,133	,528	-,359
8	,164	,209	-,095	-,007	,219	,139	-,576	-,722

Pada Tabel *Component Transformation Matrix* diketahui bahwa diagonal faktor (*component*) 1, 4, dan 7 berada diatas angka 0,5 (0,715; 0,616 dan 0,528), hal tersebut membuktikan bahwa ketiga faktor yang terbentuk mempunyai korelasi yang tinggi, sedangkan faktor 2, 3, 5, 6 dan 8 berada dibawah angka 0,5 (0,445; 0,206; 0,294; -0,197 dan -0,722), sehingga 5 faktor tersebut mempunyai korelasi yang rendah.

Dari hasil analisis *Component Transformation Matrix* antar faktor terhadap Y menghasilkan *eigenvalues* > 0,5 yaitu F1, F4 dan F7 yang terbentuk dari:

- a. F1 (X20, X21, X22, X23, X24)
- b. F4 (X26, X27, X28)
- c. F7 (X16, X17)

4.3.2 Hasil Analisis Faktor 2

Tabel 4.9 Communalities Analisis Faktor 2

	Initial	Extraction
X16	1,000	,321

X17	1,000	,547
X20	1,000	,645
X21	1,000	,522
X22	1,000	,772
X23	1,000	,744
X24	1,000	,792
X26	1,000	,843
X27	1,000	,808
X28	1,000	,778

Tabel *Communalities* Analisis Faktor 2 menunjukkan nilai faktor yang menjelaskan varian variabel pada Analisis Faktor 2. Nilai *extraction* X16 dan X17 masih < 0,5 artinya masih lemah dan perlu dianalisa ulang kembali dengan menghilangkan variabel yang nilai *extraction* paling kecil yaitu X16.

Tabel 4.10 Total Variance Explained Analisis Faktor 2

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4,402	44,016	44,016	4,402	44,016	44,016	4,297	42,970	42,970
2	2,371	23,712	67,728	2,371	23,712	67,728	2,476	24,758	67,728
3	,997	9,974	77,702						
4	,521	5,208	82,911						
5	,510	5,099	88,010						
6	,389	3,894	91,904						
7	,245	2,454	94,357						
8	,223	2,228	96,585						
9	,180	1,802	98,387						
10	,161	1,613	100,000						

Pada hasil *Total Variance Explained* Analisis Faktor 1 terdapat 8 macam varian dengan total masing-masing, yaitu: 6,488; 5,109; 2,505; 1,794; 1,620; 1,386; 1,142 dan 1,054. Sedangkan pada hasil *Total Variance Explained* Analisis Faktor 2 terdapat 2 macam varian dengan total masing-masing 4,402 dan 2,371. Faktor pertama menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 44,016% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar

42,970%, sedangkan faktor kedua menerangkan keragaman data awal dengan proporsi tetap yaitu 67,728 % menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi.

Tabel 4.11 Rotated Component Matrixa Analisis Faktor 2

	<i>Component</i>	
	1	2
X24	,889	,037
X22	,870	,124
X23	,860	,057
X20	,803	,002
X17	,739	-,030
X21	,696	,192
X16	,567	,000
X26	,072	,915
X27	,078	,895
X28	,012	,882

Setelah di lakukan Analisa Faktor 2 hasilnya membentuk 2 faktor dengan *eigenvalues* > 1, yaitu:

- a. Pada Analisa Faktor 1, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X20, X21, X22, X23, X24). Setelah dilakukan Analisa Faktor 2, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X16, X17, X20, X21, X22, X23, X24).
- b. Pada Analisa Faktor 1, F2 terbentuk dari (*variabel manifest* X4, X5, X6, X7, X8). Setelah di Analisa Faktor 2, F2 terbentuk dari (*variabel manifest* X26, X27, X28).

Tabel 4.12 Component Transformation Matrix Analisis Faktor 2

<i>Component</i>	1	2
1	,974	,227
2	-,227	,974

Pada Tabel *Component Transformation Matrix* Analisa Faktor 2 diketahui bahwa diagonal faktor (*component*) 1 dan 2 berada diatas angka 0,5 (0,974 dan 0,974), hal tersebut membuktikan bahwa kedua faktor yang terbentuk mempunyai korelasi yang tinggi. Hasil analisis *Component Transformation Matrix* Analisa

Faktor 2 antar faktor terhadap Y menghasilkan *eigenvalues* > 0,5 yaitu F1 dan F2 yang terbentuk dari:

- a. F1 (X16, X17, X20, X21, X22, X23, X24)
- b. F2 (X26, X27, X28)

Hasil Analisa Faktor 2 diperoleh dengan menghilangkan F2; F3; F5; F6 dan F8 dari Analisa Faktor 1. Hasil Analisa Faktor 2 dapat dilihat dari Tabel *Communalities* Analisa Faktor 2 yang diperoleh dengan mengurangi *variabel manifest* yang membentuk F2, F3, F5, F6, F8, sehingga memperoleh *variabel manifest* dari F1, F4, F7 yaitu X16; X17; X20; X21; X22; X23; X24; X26; X27 dan X28. Karena hasil *extraction* X16 (0,321) dan X17 (0,547) <0,5 perlu di analisa faktor kembali dengan menghilangkan variabel yang nilai *extraction* paling kecil yaitu X16.

4.3.3 Hasil Analisis Faktor 3

Tabel 4.13 Communalities Analisa Faktor 3

	<i>Initial</i>	<i>Extraction</i>
X17	1,000	,490
X20	1,000	,675
X21	1,000	,553
X22	1,000	,794
X23	1,000	,762
X24	1,000	,803
X26	1,000	,843
X27	1,000	,808
X28	1,000	,782

Tabel *Communalities* Analisis Faktor 3 menunjukkan nilai *extraction* X17 masih < 0,5 artinya masih lemah dan perlu dianalisa ulang kembali dengan menghilangkan variabel X17.

Tabel 4.14 Total Variance Explained Analisa Faktor 3

<i>Component</i>	<i>Initial Eigenvalues</i>	<i>Extraction Sums of Squared Loadings</i>	<i>Rotation Sums of Squared Loadings</i>
------------------	----------------------------	--	--

	<i>Total</i>	<i>% of</i> <i>Variance</i>	<i>Cumulative</i> <i>%</i>	<i>Total</i>	<i>% of</i> <i>Variance</i>	<i>Cumulative</i> <i>%</i>	<i>Total</i>	<i>% of</i> <i>Variance</i>	<i>Cumulative</i> <i>%</i>
1	4,151	46,125	46,125	4,151	46,125	46,125	4,040	44,889	44,889
2	2,359	26,206	72,332	2,359	26,206	72,332	2,470	27,443	72,332
3	,683	7,592	79,923						
4	,519	5,762	85,686						
5	,389	4,327	90,013						
6	,315	3,505	93,518						
7	,241	2,680	96,198						
8	,181	2,006	98,204						
9	,162	1,796	100,000						

Hasil *Total Variance Explained* Analisis Faktor 2 maupun Analisis Faktor

3 mempunyai 2 macam varian, tetapi pada *Total Variance Explained* Analisis Faktor 3 dengan total masing-masing 4,151 dan 2,359. Faktor pertama menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 46,125% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 44,889%, sedangkan faktor kedua menerangkan keragaman data awal dengan proporsi tetap yaitu 72,332 % menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi.

Tabel 4.15 Rotated Component Transformation Matrixa Analisa Faktor 3

	<i>Component</i>	
	1	2
X24	,895	,030
X22	,884	,114
X23	,871	,049
X20	,821	-,008
X21	,721	,182
X17	,700	-,025
X26	,078	,915
X27	,087	,895
X28	,006	,885

Setelah di lakukan Analisa Faktor 3 hasilnya tetap membentuk 2 faktor seperti Analisa Faktor 2 dengan *eigenvalues* > 1, yaitu:

- a. Pada Analisa Faktor 2, F1 (*variabel manifest* X16, X17, X20, X21, X22, X23, X24). Setelah di Analisa Faktor 3, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X17, X20, X21, X22, X23, X24).
- b. Pada Analisa Faktor 2 maupun Analisa Faktor 3, F2 terbentuk dari (*variabel manifest* X26, X27, X28).

Tabel 4.16 Component Transformation Matrix Analisa Faktor 3

<i>Component</i>	1	2
1	,968	,249
2	-,249	,968

Pada Tabel *Component Transformation Matrix* Analisa Faktor 3 diketahui bahwa diagonal faktor (*component*) 1 dan 2 berada diatas angka 0,5 (0,968 dan 0,968), hal tersebut membuktikan bahwa kedua faktor yang terbentuk mempunyai korelasi yang tinggi. Hasil analisis *Component Transformation Matrix* Analisa Faktor 3 antar faktor terhadap Y menghasilkan *eigenvalues* > 0,5 yaitu F1 dan F2 yang terbentuk dari:

- a. F1 (X17, X20, X21, X22, X23, X24)
- b. F2 (X26, X27, X28)

4.3.4 Hasil Analisis Faktor 4

Tabel 4.17 Communalities Analisa Faktor 4

	<i>Initial</i>	<i>Extraction</i>
X20	1,000	,698
X21	1,000	,577
X22	1,000	,829
X23	1,000	,744
X24	1,000	,811
X26	1,000	,842
X27	1,000	,814
X28	1,000	,778

Tabel *Communalities* Analisa Faktor 4 menunjukkan nilai *extraction* semua variabel sudah > 0,5 sehingga bisa dilanjutkan pada tahap regresi untuk melihat signifikansi variabel *manifest* terhadap variabel terikat (Y).

Tabel 4.18 Total Variance Explained Analisa Faktor 4

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3,772	47,152	47,152	3,772	47,152	47,152	3,633	45,410	45,410
2	2,321	29,017	76,169	2,321	29,017	76,169	2,461	30,758	76,169
3	,551	6,891	83,060						
4	,391	4,886	87,946						
5	,375	4,682	92,628						
6	,243	3,032	95,660						
7	,186	2,319	97,979						
8	,162	2,021	100,000						

Hasil *Total Variance Explained* Analisis Faktor 2,3 dan 4 mempunyai 2

macam varian, tetapi pada *Total Variance Explained* Analisis Faktor 4 dengan total masing-masing 3,772 dan 2,321. Faktor pertama menerangkan keragaman data awal dengan proporsi yaitu 47,152% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi keragaman data awal dapat dijelaskan sebesar 45,410%, sedangkan faktor kedua menerangkan keragaman data awal dengan proporsi tetap yaitu 76,169% menurut metode ekstraksi dengan analisis faktor sebelum rotasi dan dengan analisa faktor setelah rotasi.

Tabel 4.19 Rotated Component Transformation Matrixa Analisa Faktor 4

	Component	
	1	2
X22	,905	,100
X24	,900	,019
X23	,861	,043
X20	,835	-,020
X21	,741	,169
X26	,090	,913
X27	,079	,899
X28	,024	,882

Setelah di lakukan Analisa Faktor 4 hasilnya tetap membentuk 2 faktor seperti Analisa Faktor 2 dan 3 dengan *eigenvalues* > 1, yaitu:

- a. Pada Analisa Faktor 3, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X17, X20, X21, X22, X23, X24). Setelah di Analisa Faktor 4, F1 terbentuk dari (*variabel manifest* X20, X21, X22, X23, X24).
- b. Pada Analisa Faktor 2, 3 maupun 4, F2 terbentuk dari (*variabel manifest* X26, X27, X28).

Tabel 4.20 Component Transformation Matrix Analisis Faktor 4

<i>Component</i>	1	2
1	,951	,310
2	-,310	,951

Pada Tabel *Component Transformation Matrix* Analisa Faktor 4 diketahui bahwa diagonal faktor (*component*) 1 dan 2 berada diatas angka 0,5 (0,951 dan 0,951), hal tersebut membuktikan bahwa kedua faktor yang terbentuk mempunyai korelasi yang tinggi. Hasil analisis *Component Transformation Matrix* Analisa Faktor 4 antar faktor terhadap Y menghasilkan *eigenvalues* > 0,5 yaitu F1 dan F2 yang terbentuk dari:

- a. F1 (X20, X21, X22, X23, X24)
- b. F2 (X26, X27, X28)

4.3.5 Regresi Linear Ganda

Untuk melihat apakah suatu *variabel manifest* memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak dapat dilihat dari nilai t atau dari signifikansinya. Apabila suatu variabel terikat (Y) memiliki nilai signifikan lebih kecil dari pada 0,1 atau 10% maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas (*variabel manifest*) tersebut signifikan pada tingkat 10%, bila lebih kecil dari 0,05 atau 5% maka dapat dikatakan bahwa *variabel manifest* tersebut signifikan pada tingkat 5%, jika memiliki signifikansi yang lebih kecil dari 0,01 tau 1% maka dapat dikatakan bahwa variabel tersebut signifikan pada tingkat 1%.

Tabel 4.21 ANOVAa

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	11,203	8	1,400	2,559	,015b
	Residual	49,787	91	,547		
	Total	60,990	99			

Dengan cara yang sama dengan uji t, maka kita dapat melihat dari nilai sig.

Karena nilai F hitung sebesar 2,559 memiliki tingkat sig 0,015 yang lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa semua variabel bebas (*variabel manifest*) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat dan (Y). Sementara itu koefisien determinasinya dapat dilihat dari nilai *R square*nya.

Tabel 4.22 Model Summaryb

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,429a	,184	,112	,740	1,892

Nilai *R square* sebesar 0,184 memiliki arti bahwa kemampuan variabel bebas (*variabel manifest*) untuk menjelaskan besarnya variasi dalam variabel terikat (Y) adalah sebesar 18,4% sisanya dijelaskan variabel lain yang tidak masuk dalam persamaan.

Tabel 4.23 Coefficientsa

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,874	,528		1,656	,101
	X20	-,078	,148	-,075	-,527	,599
	X21	,093	,137	,088	,674	,502
	X22	-,122	,179	-,128	-,681	,498
	X23	,045	,157	,049	,290	,772
	X24	,162	,172	,172	,944	,347
	X26	,459	,252	,303	1,824	,071
	X27	-,004	,210	-,003	-,020	,984
	X28	,147	,194	,111	,757	,451

Dari output tersebut maka persamaan regresinya adalah:

$$Y = a + bx$$

$$Y = 0,874 + [X20 + X21 + X22 + X23 + X24] + [X26 + X27 + X28]$$

$$Y = 0,874 + [-0,078 + 0,093 - 0,122 + 0,45 + 0,162] + [0,459 - 0,04 + 0,147]$$

$$Y = 0,874 + 0,505 + 0,593$$

Karena X20, X21, X22, X23 X24 termasuk dimensi jaminan dan X26, X27 X28 termasuk dimensi empati, maka yang lebih berpengaruh adalah dimensi empati dengan total 0,593.

4.4 Pembahasan

Berdasarkan deskripsi data responden yang mengisi kuesioner didominasi berumur 21-30 tahun dengan pendidikan terakhir sarjana dan dengan pekerjaan wiraswasta. Daerah asal dan daerah tujuan dominan di Jakarta Selatan. Responden beralasan lebih hemat/nyaman/bebas/aman mengendarai kendaraan bermotor R2 dengan alasan karena dekat dengan tempat tujuan, sedangkan tujuan perjalanan melewati jalan tersebut karena bekerja. Jarak perjalanan dari rumah sampai dengan tempat tujuan > 9 km mendominasi jawaban responden dengan waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak tersebut sebelum adanya proyek pembangunan adalah 30-45 menit, sedangkan pada saat proyek pembangunan berlangsung dibutuhkan waktu 45-60 menit. Jumlah pendapatan responden terbanyak yaitu antara Rp 1.000.000 s.d. 3.999.000, sedangkan jumlah biaya transportasi yang dikeluarkan perbulan yaitu antara Rp 200.000 - 500.000.

Hasil Derajat Kejenuhan pada Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir berdasarkan hasil perhitungan berbeda pada waktu pagi, siang maupun sore hari. Ini disebabkan berbedanya volume kendaraan yang melewati daerah tersebut. Berdasarkan tabel tingkat pelayanan jalan pada MKJI 1997, diperoleh tingkat pelayanan Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir pada pagi dan sore hari ada pada tingkat pelayanan C ($DS = 0,45 - 0,74$), menunjukkan bahwa faktor ukuran kota (Fcs) pada pada ruas Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir arus stabil tetapi kecepatan

dan gerak kendaraan dikendalikan. Sedangkan pada siang hari ada pada tingkat pelayanan B ($DS = 0,20 - 0,44$), menunjukkan bahwa pada ruas Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir arus stabil tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas.

Butir-butir instrumen penelitian tersebut valid dan reliabel dari variabel X11-Y karena antar faktor maupun skor total berkorelasi dan kesimpulan dari Analisa Faktor 4 diperoleh 2 faktor yaitu F1 (*variabel manifest* X20; X21; X22; X23; X24; X26) dan F2 (*variabel manifest* X27 dan X28). Ini membuktikan bahwa dimensi yang berpengaruh terhadap kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2 adalah jaminan dan empati.

Dari persamaan regresi, Variabel bebas (*variabel manifest*) X20, X21, X22, X23, X24 terdapat pada dimensi ke-4 yaitu dimensi jaminan (*assurance*) dan variabel bebas (*variabel manifest*) X26, X27, X28 terdapat pada dimensi ke-5 yaitu dimensi empati/*emphaty*, sehingga dapat disimpulkan bahwa dimensi jaminan dan empati mempengaruhi Y. Artinya dimensi jaminan dan empati masyarakat akan mengurangi secara signifikan kemacetan pada ruas Jalan Ciledug Raya tersebut. Dimensi jaminan yang dimaksud berupa rambu-rambu disekitar informatif bagi pengendara kendaraan bermotor R2, mobilisasi alat berat memperhitungkan pengguna jalan lain, jaminan pengendara kendaraan bermotor R2 terhadap sarana K3 proyek, tersedianya *personal project* atau petugas lalu lintas yang cukup, serta proyek melindungi fasilitas umum. Sedangkan dimensi empati yang dimaksud berupa toleransi terhadap gangguan selama pelaksanaan, waktu tempuh (kecepatan) dan kepadatan lalu lintas.

Dari data tersebut dapat dijelaskan bahwa jika tidak ada perbaikan fasilitas atau 0, maka tingkat kepuasan pengendara di Koridor Cipulir akan berada pada skor $0,874 \cong 1$ (Sangat Tidak Setuju). Artinya perbaikan fasilitas sangat mempengaruhi kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2.

4.5 Keterbatasan Penelitian

Walaupun penelitian ini sudah dilakukan secara optimal sesuai dengan kemampuan dan sesuai prosedur penelitian untuk membuktikan pengaruh pada saat pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara motor R2 pada koridor Pasar Cipulir, namun ada keterbatasan dan kelemahan yang sulit untuk dihindari. Adapun keterbatasan dan kelemahan adalah sebagai berikut:

- a. Keterbatasan waktu pengisian saat pemberian kuesioner langsung terhadap pengendara motor R2 yang melintasi Pasar Cipulir karena pengisian dilakukan dengan tanya jawab dan waktu terburu-buru dan responden yang menolak untuk mengisi kuesioner karena alasan terburu-buru atau ingin cepat sampai tujuan. Hal ini dapat menyebabkan terganggunya validitas.
- b. Keterbatasan validnya jawaban dari kuesioner online yang disediakan karena mungkin ada ketidakpastian/ketidajuran jawaban dari para responden.
- c. Kelemahan kondisi fisik saat menghitung jumlah arus kendaraan pada koridor Pasar Cipulir yang menuju atau dari arah Ciledug setiap hari selama seminggu dari pagi sampai sore, walaupun Peneliti dibantu oleh dua orang untuk menghitung jumlah arus kendaraan.
- d. Keterbatasan waktu dan biaya penelitian.

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari analisis terhadap hasil penelitian pengaruh pembangunan Jalan Layang Kaptan Tendean-Ciledug terhadap Kepuasan Pengendara Kendaraan Bermotor R2 pada Koridor Pasar Cipulir yang telah diuraikan pada Bab IV, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil perhitungan Derajat Kejenuhan pada Jalan Ciledug Raya-Pasar Cipulir, tingkat pelayanan pada pagi hari (07.00-08.00 WIB) dan sore hari (17.00-18.00 WIB) ada pada tingkat pelayanan C ($DS = 0,45 - 0,74$), menunjukkan bahwa faktor ukuran kota (Fcs) pada jam tersebut, arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pada siang hari (11.00-12.00 WIB) ada pada tingkat pelayanan B ($DS = 0,20 - 0,44$), menunjukkan bahwa faktor ukuran kota (Fcs) pada jam tersebut arus stabil tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas.
2. Berdasarkan Hasil Analisa Faktor dan Regresi Linear Berganda dari kelima dimensi penentu kualitas jasa pelayan yang diduga mempengaruhi kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2, dimensi empati (*emphaty*) lebih berpengaruh dibanding dimensi jaminan (*assurance*). Hasil persamaan regresi untuk dimensi jaminan (*assurance*) bernilai 0,505 sedangkan dimensi empati (*emphaty*) bernilai 0, 593. Hasil kemampuan variabel bebas (*variabel manifest*) untuk menjelaskan besarnya variasi dalam variabel terikat (Y) adalah sebesar 18,4%.

5.2 Implikasi

Hasil penelitian ini memberikan beberapa implikasi, antara lain: (1) implikasi terhadap psikologi pengendara kendaraan bermotor R2, (2) implikasi terhadap pihak kontraktor pembangunan Jalan Layang Kapten-Tendean pada Koridor Pasar Cipulir dan (3) implikasi terhadap pemerintah Jalan Layang Kapten-Tendean penyelenggara proyek pembangunan Jalan Layang Kapten-Tendean Jalan Layang Kapten-Tendean.

1. Pihak kontraktor sebagai pemberi jasa pada pembangunan Jalan Layang Kapten-Tendean wajib meningkatkan keselamatan bagi para pekerja maupun para pengguna jalan lain dan meningkatkan kebersihan di area proyek.
2. Pemerintah DKI Jakarta sebagai penyelenggara proyek pembangunan Jalan Layang Kapten-Tendean menambah petugas pengatur lalu lintas yang cakap dan cukup untuk mengatur jalannya lalu lintas pada saat puncak kepadatan lalu lintas.

5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah disimpulkan di atas dan dalam upaya menganalisa faktor pengaruh pembangunan Jalan Layang Kapten-Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara kendaraan bermotor R2 pada koridor Pasar Cipulir, dikemukakan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus lebih berupaya dengan memberikan informasi tentang maksud dan tujuan proyek, seberapa luas gangguan yang timbul akibat kepentingan proyek, khususnya pada penduduk/masyarakat sekitar Jabodetabek yang bekerja di DKI Jakarta, konsisten menggunakan

lahan yang ada di rumija sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan serta melakukan sosialisasi melalui media cetak maupun elektronik.

2. Untuk mengurangi dampak yang terjadi akibat kegiatan pembangunan jalan lainnya, maka pelaku pembangunan (kontraktor) harus dapat melaksanakan kegiatan dengan memperhatikan dokumen ANDAL, RKL dan RPL yang disiapkan nantinya (disetujui BPLHD DKI Jakarta), sehingga diperoleh hasil pembangunan yang berwawasan lingkungan (berkelanjutan).
3. Masyarakat pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor R2 mendukung proyek pembanguana jalan selanjutnya yang akan diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan meningkatkan tingkat kesadaran dalam menggunakan jalan demi tercapainya maksud dan tujuan pada pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, Republik Indonesia dan PT. Bina Karya (Persero).
- _____, 1997. *Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM)*. Jakarta: Directorate General of Highway, Ministry of Public Works, Republic of Indonesia.
- _____, 2013. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- _____, 1997. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup*.
- _____, 1997. *Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 1997 tentang Indeks Standar Pencemar Udara*.
- _____, 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas*.
- _____, 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- _____, 2004. *Pd T-10-2004-B Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Republik Indonesia tentang Prediksi Kebisingan Akibat Lalu Lintas*.
- _____, 2006. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*.
- _____, 2004. *Pd T-13-2004-B Pustran-Balitbang PU tentang Pedoman Penempatan Utilitas pada Daerah Milik Jalan*.
- Boroallo, Winter. 2014. *Analisis Kualitas Pelayanan Jasa terhadap Tingkat Kepuasan Pelanggan pada AHASS Remaja Motor Makassar*. Skripsi tidak diterbitkan. Makassar: Fakultas Ekonomi. Universitas Hasanuddin.
- Catatan Kuliah Departemen Teknik Sipil. 2001. *Dasar-Dasar Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Dinas Perhubungan DKI Jakarta. 2012. *Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2011*. Jakarta: Dinas Perhubungan DKI Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. *Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Wilayah Perkotaan*. 1990. Jakarta: Direktorat Pembinaan Jalan Kota.

- Ernie. *Diagram Alir (FlowChart)*. 2009. <http://ndoware.com/diagram-alir-flowchart.html>. (Diakses tanggal 17 Desember 2015)
- Hawkins, *et al.*, 2001. *Consumer Behavior: Building Marketing Strategy*. Boston: Irwin/McGraw Hill.
- Idris, Zilhardi. 2009. *Kajian “Tingkat Kepuasan” Pengguna Angkutan Umum di DIY (Performance Level Analysis Of Public Transport User In Jogjakarta)*. Kajian Dosen tidak diterbitkan. Surakarta: Fakultas Teknik-Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Kotler, Philip & Keller, Kevin Lane. 2007. *Manajemen Pemasaran Edisi ke-12 Jilid 1*. Jakarta: PT Indeks.
- Nitisusastro, Mulyadi. 2012. *Prilaku Konsumen Dalam Perspektif Kewirausahaan*. Bandung: Alfabeta.
- Prawira, Aditya Eka. *Alasan Mudah Sekali Ingat Hari Senin dan Jumat*. 2015. <http://health.liputan6.com/read/2299527/alasan-mudah-sekali-ingat-hari-senin-dan-jumat>. (Diakses tanggal 17 Desember 2015)
- Priatna, Bambang Avip. *Teknik-teknik Analisis Multivariat Terkini yang Sering Digunakan dalam Penelitian*. 2014. [http://file.upi.edu/Direktori/FPMIPA/JUR. PEND. MATEMATIKA/196412051990031-BAMBANG AVIP PRIATNA M/Makalah ke-1 tahun2007.pdf](http://file.upi.edu/Direktori/FPMIPA/JUR.%20PEND.%20MATEMATIKA/196412051990031-BAMBANG_AVIP_PRIATNA_M/Makalah%20ke-1_tahun2007.pdf). (Diakses tanggal 17 Desember 2015)
- Putranto, Leksmono Suryo. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Indeks.
- Rahim, Muh. Risdam. 2011. *Pengaruh Dimensi Kualitas Pelayanan Jasa terhadap Kepuasan Konsumen Pengguna Motor Suzuki pada PT. Sinar Galesong*. Skripsi tidak diterbitkan. Makassar: Fakultas Ekonomi. Universitas Hasanuddin.
- Razak, Abdul. *Interpretasi Hasil Contoh Analisis*. 2015. <http://razak-berbagi-sesama.blogspot.co.id/2015/01/interpretasi-hasil-contoh-analisis.html>. (Diakses tanggal 5 November 2015).
- Riani, Jenny. 2010. *Studi Dampak Pengoperasian Busway pada Perumahan Metro Pondok Indah Koridor VII*. Skripsi tidak diterbitkan. Jakarta: Fakultas Teknik-Universitas Negeri Jakarta.
- Sudaryono. (2014). *Perilaku Konsumen dalam Perspektif Pemasaran*. Jakarta: Lentera Ilmu Cendekia.
- Susilo, Budi Hartanto. 2011. *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti.

- Supranto M.A., J. 2011. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk Meningkatkan Pangsa Pasar*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Tan, Robiyanto. *Cara Membaca Output Regresi Pada SPSS*. 2014. <http://pasarfinansialdankomoditas.blogspot.co.id/2014/02/cara-membaca-output-regresi-pada-spss.html>. (Diakses tanggal 5 November 2015).
- Tjaja, PT. Perentjana. *Pekerjaan Kajian dan Pra Desain Jalan Layang Tendean-Ciledug Tahun Anggaran 2009 Laporan Akhir November-2009 Dinas Pekerjaan Umum Pemerintah Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta: Dinas PU Bina Marga DKI Jakarta-Bidang Jalan dan Jembatan, 2009.
- Tjiptono, Fandy. 1999. *Strategi Pemasaran Edisi 2*. Yogyakarta: Penerbit Andi Yogyakarta.
- Wijanarko, Ronny. 2008. *Pengaruh Kualitas Jasa terhadap Kepuasan Pelanggan pada AHASS PT. Mitra Pinasthika Mustika Malang*. Skripsi tidak diterbitkan. Malang: Fakultas Ekonomi-Universitas Islam Negeri Malang.

LAMPIRAN



KUISIONER/ANGKET

“ANALISIS FAKTOR PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG KAPTEN TENDEAN-CILEDUG TERHADAP KEPUASAN PENGENDARA MOTOR R2 PADA RUAS JALAN CILEDUG RAYA”

Kepada Yth :

Saudara/i

Pengguna Jalan Ciledug Raya

Dengan hormat,

Mohon kesediaan Saudara/i untuk meluangkan waktu untuk menjawab beberapa pertanyaan kuisisioner tentang faktor pengaruh pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap kepuasan pengendara motor R2 pada ruas Jalan Ciledug Raya. Segala keterangan yang diberikan akan kami jamin kerahasiaannya dan jawaban ini hanya untuk kepentingan penelitian skripsi.

Penelitian skripsi ini dilaksanakan berkat bantuan dari berbagai pihak, pada semua pihak yang telah membantu saya ucapkan terima kasih.

I. PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah dengan cermat setiap butir pertanyaan dan seluruh alternatif jawaban
2. Jawablah pertanyaan sesuai dengan keadaan sebenarnya, sesuai dengan hati nurani Saudara/i

II. PROFIL RESPONDEN

1. Nama :
2. Usia : tahun
3. Jenis kelamin :
4. Tingkat pendidikan terakhir
 - a. Tidak Sekolah
 - b. SMA, SMP, SD
 - c. Sarjana (S1, S2, S3)
5. Pekerjaan
 - a. Pegawai Negeri (TNI/ Polisi)
 - b. Wiraswasta
 - c. Pelajar/Mahasiswa
 - d. Lainnya,.....
6. Daerah asal responden
 - a. Jakarta Utara
 - b. Jakarta Selatan
 - c. Jakarta Barat

- d. Jakarta Timur
 - e. Jakarta Pusat
 - f. Tangerang
 - g. Lainnya,.....
7. Daerah tujuan responden
- a. Jakarta Utara
 - b. Jakarta Selatan
 - c. Jakarta Barat
 - d. Jakarta Timur
 - e. Jakarta Pusat
 - f. Tangerang
 - g. Lainnya,.....
8. Tujuan perjalanan
- a. Bekerja
 - b. Sekolah/Kuliah
 - c. Berbelanja
 - d. Kegiatan lainnya,.....
9. Alasan melewati Jalan Ciledug Raya
- a. Dekat dengan tempat tujuan
 - b. Jalanan yang paling pendek
 - c. Lainnya,.....
10. Jumlah pendapatan per-bulan
- a. < Rp. 1.000.000
 - b. Rp. 1.000.000-3.999.000
 - c. Rp. 4.000.000-6.999.000
 - d. > Rp. 7.000.000
11. Frekuensi perjalanan per-minggu
- a. 1x seminggu
 - b. 2x seminggu
 - c. 3x seminggu
 - d. 4x seminggu
 - e. 5x seminggu
 - f. 6x seminggu
 - g. Setiap hari
12. Jarak dari rumah ke tempat tujuan
- a. < 1km
 - b. 1 – 4,9 km
 - c. 5 – 8,9 km
 - d. > 9 km
13. Lama perjalanan sebelum adanya pembangunan proyek Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug ke tempat tujuan
- a. < 15 menit
 - b. 15 – 30 menit
 - c. 30 – 45 menit
 - d. 45 – 60 menit
 - e. > 1 jam
14. Lama perjalanan pada saat pembangunan proyek Jalan Layang Kapt. Tendean-Ciledug ke tempat tujuan
- a. < 30 menit
 - b. 30 – 45 menit
 - c. 45 – 60 menit
 - d. 60 menit – 1 jam 30 menit
 - e. > 1 jam 30 menit
15. Alasan mengendarai kendaraan bermotor R2
- a. Bisa tepat waktu
 - b. Angkutan umum ganti lebih dari 1x
 - c. Lebih hemat/nyaman/bebas/aman
 - d. Rute angkutan tidak ada yang ke tempat tujuan
 - e. Profesi/prestise
 - f. Lainnya,.....
16. Biaya transportasi per-bulan
- a. Rp. 200 – 500 ribu
 - b. Rp. 500 – 700 ribu
 - c. Rp. 700 – 900 ribu
 - d. Rp. 900 ribu – 1.5 juta
 - e. > Rp. 1.5 juta

III. PERTANYAAN KUISIONER

Berilah tanda cross (X) pada jawaban yang dipilih (ket.: **SS=Sangat Setuju; S=Setuju; TS=Tidak Setuju dan STS=Sangat Tidak Setuju**).

1. Bagaimana persepsi Anda terhadap keadaan fasilitas di Jalan Ciledug Raya (pada tahap pelaksanaan pembangunan) Jalan Layang?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Lebar jalan yang ada sudah mencukupi (X1)				
Adanya kenyamanan melalui jalur Jalan Ciledug Raya (X2)				
Adanya rambu-rambu yang membantu pengendara motor R2 (X3)				
Adanya peningkatan gas buang/asap knalpot (X4)				
Adanya peningkatan kebisingan proyek (X5)				
Adanya pengaturan lalu lintas yang terganggu (X6)				
Adanya gangguan mobilisasi kendaraan proyek (keluar masuk kendaraan proyek) (X7)				
Terganggunya sistem drainase (saluran air) pada jalan (X8)				
Kebersihan pelaksanaan proyek terjaga (X9)				

2. Bagaimana persepsi Anda saat memilih untuk melewati Jalan Ciledug Raya khususnya di Pasar Cipulir (pada tahap pelaksanaan pembangunan Jalan Layang)?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Selalu menggunakan informasi <i>online</i> sebelum berkendara (X10)				
Selalu memperhitungkan waktu perjalanan (X11)				
Selalu menggunakan alat keselamatan berkendara (spt: jaket, masker, helm dan sarung tangan) (X12)				
Selalu menjaga kondisi kendaraan (spt: surat-surat, kondisi mesin dan kondisi ban) (X13)				
Selalu memperhitungkan pengguna jalan lainnya (X14)				
Selalu mematuhi rambu-rambu lalin (X15)				
Adanya petugas lalu lintas yang menghilangkan <i>on street/off street</i> parkir sepanjang sisi jalan (X16)				
Adanya petugas lalu lintas yang membantu mengurangi akses jalan dari sisi samping jalan (X17)				

3. Bagaimana persepsi Anda terhadap manfaat pembangunan Jalan Layang untuk jangka panjang?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Mengurangi kemacetan (X18)				
Mempersingkat waktu tempuh perjalanan (X19)				

4. Bagaimana persepsi Anda atas adanya jaminan keselamatan pengendara bermotor R2 (pada tahap pelaksanaan pembangunan Jalan Layang)?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Rambu-rambu disekitar proyek informatif bagi pengendara motor (X20)				
Mobilisasi alat berat selalu memperhitungkan pengguna jalan lainnya (X21)				
Yakin terhadap sarana K3 yang ada di proyek Jalan Layang (X22)				
Tersedianya <i>personal project</i> atau petugas lalu lintas yang cukup (X23)				
Proyek melindungi fasilitas umum (X24)				

5. Bagaimana persepsi kepedulian Anda terhadap pelaksanaan pembangunan Jalan Layang ini?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Selalu memprioritaskan pembangunan (X25)				
Lebih toleran terhadap gangguan selama pelaksanaan (X26)				
Lebih toleran terhadap waktu tempuh (kecepatan) (X27)				
Lebih toleran terhadap kepadatan lalin(X28)				

6. Bagaimana persepsi Anda? Apakah setelah pembangunan Jalan Layang ini, akan mengurangi secara signifikan/nyata kemacetan di ruas Jalan Ciledug Raya tersebut?

Pernyataan	Jawaban			
	SS	S	TS	STS
Menurut saya, setelah pembangunan Jalan Layang, kemacetan pada ruas Jalan Ciledug Raya akan berkurang secara signifikan/nyata (X29)				

HASIL ANALISIS FAKTOR 1

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	Analysis N
X1	2,03	,731	100
X2	2,01	,745	100
X3	2,57	,671	100
X4	3,12	,769	100
X5	3,24	,668	100
X6	3,20	,667	100
X7	3,09	,712	100
X8	3,00	,682	100
X9	2,48	,785	100
X10	2,80	,711	100
X11	3,29	,574	100
X12	3,46	,558	100
X13	3,41	,514	100
X14	3,20	,550	100
X15	3,26	,505	100
X16	2,50	,810	100
X17	2,56	,845	100
X18	3,20	,711	100
X19	3,21	,782	100
X20	2,65	,757	100
X21	2,75	,744	100
X22	2,63	,825	100
X23	2,56	,845	100
X24	2,58	,831	100
X25	3,06	,583	100
X26	3,12	,518	100
X27	3,10	,611	100
X28	2,95	,592	100
Y	2,99	,785	100

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,765
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square
	1671,375
	df
	406
	Sig.
	,000

Communalities

	Initial	Extraction
X1	1,000	,671
X2	1,000	,751
X3	1,000	,650
X4	1,000	,719
X5	1,000	,783
X6	1,000	,803
X7	1,000	,659
X8	1,000	,637
X9	1,000	,613
X10	1,000	,655

X11	1,000	,604
X12	1,000	,809
X13	1,000	,662
X14	1,000	,695
X15	1,000	,494
X16	1,000	,856
X17	1,000	,738
X18	1,000	,850
X19	1,000	,887
X20	1,000	,768
X21	1,000	,609
X22	1,000	,800
X23	1,000	,746
X24	1,000	,811
X25	1,000	,662
X26	1,000	,865
X27	1,000	,817
X28	1,000	,807
Y	1,000	,675

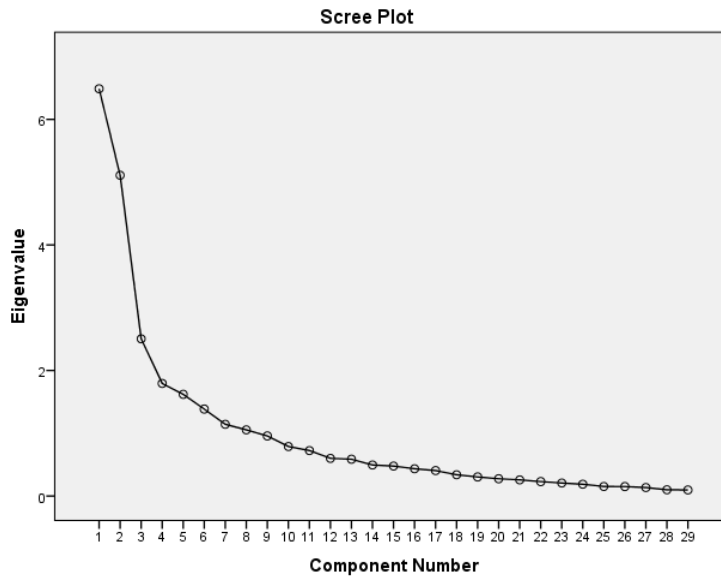
Extraction Method: Principal
Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6,488	22,373	22,373	6,488	22,373	22,373	4,169	14,378	14,378
2	5,109	17,617	39,990	5,109	17,617	39,990	3,285	11,327	25,705
3	2,505	8,636	48,626	2,505	8,636	48,626	2,937	10,127	35,831
4	1,794	6,185	54,812	1,794	6,185	54,812	2,766	9,536	45,367
5	1,620	5,586	60,398	1,620	5,586	60,398	2,657	9,163	54,531
6	1,386	4,778	65,176	1,386	4,778	65,176	2,496	8,606	63,136
7	1,142	3,939	69,115	1,142	3,939	69,115	1,557	5,369	68,505
8	1,054	3,634	72,749	1,054	3,634	72,749	1,231	4,244	72,749
9	.957	3,300	76,049						
10	.789	2,721	78,770						
11	.724	2,497	81,267						
12	.600	2,069	83,336						
13	.586	2,022	85,358						
14	.494	1,705	87,063						
15	.478	1,647	88,710						
16	.434	1,496	90,206						
17	.405	1,398	91,604						
18	.339	1,168	92,772						
19	.304	1,048	93,820						
20	.275	.949	94,769						
21	.257	.887	95,656						
22	.229	.791	96,447						
23	.208	.716	97,163						
24	.188	.650	97,813						
25	.152	.525	98,338						
26	.151	.519	98,857						

27	,135	,465	99,322						
28	,100	,344	99,666						
29	,097	,334	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.



Component Matrix^a

	Component							
	1	2	3	4	5	6	7	8
X24	,831	,051	,239	,008	-,060	-,175	-,159	,029
X22	,827	,061	,196	,065	-,124	-,132	-,141	,134
X23	,796	,021	,237	,097	,022	-,023	-,183	-,111
X21	,688	,181	,102	,029	-,017	,057	-,213	,208
X20	,687	,194	,354	-,033	,038	-,053	-,349	,077
X17	,648	-,041	,344	,253	,068	-,058	,118	-,335
X2	,595	-,440	-,054	,218	,166	,168	,260	,173
X5	-,545	,420	,399	,276	,175	-,142	,075	,133
X1	,533	-,335	,074	,053	,197	,463	,010	,119
X9	,520	-,177	,150	,223	,208	,275	,339	-,070
X8	-,514	,493	,295	,123	,124	,062	,048	-,073
X3	,508	-,297	-,044	,055	,141	,222	,382	,289
X4	-,492	,292	,166	,287	,295	,314	-,248	,185
X7	-,400	,389	,398	,105	,392	,083	,126	-,041
X14	,060	,729	,198	-,190	,124	,120	-,059	-,226
X13	,165	,677	,151	-,083	-,310	,149	-,002	,168
X12	,161	,606	,170	-,109	-,468	-,155	,156	,327
X15	,228	,593	,126	-,155	-,137	,128	,070	-,099
X11	,118	,535	,247	-,043	-,318	,355	,105	,054
X25	,196	,510	-,169	,144	,292	,205	-,292	-,321
X6	-,374	,498	,239	,343	,157	-,266	,217	,314
X26	,279	,480	-,576	,407	-,191	,081	,115	,056
X28	,146	,490	-,564	,443	-,052	-,169	-,016	,003
X27	,225	,452	-,529	,512	-,002	,040	-,085	-,106
Y	,292	,405	-,506	-,354	,106	-,093	,155	-,028

X18	,353	,459	-,241	-,425	,503	-,057	,099	,101
X19	,348	,476	-,219	-,422	,491	-,211	,036	,167
X16	,443	,093	,298	,140	,005	-,499	,395	-,370
X10	-,084	,401	-,021	-,283	-,271	,416	,284	-,283

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 8 components extracted.

Rotated Component Matrix^a

	Component							
	1	2	3	4	5	6	7	8
X20	,848	-,022	,131	-,053	,067	,129	,038	,078
X24	,811	-,214	,062	,026	,174	,109	,244	-,047
X22	,800	-,214	,089	,096	,216	,066	,169	-,134
X23	,752	-,181	,055	,049	,247	,034	,232	,162
X21	,690	-,116	,152	,140	,216	,154	-,069	-,035
X5	-,142	,826	,072	-,018	-,240	-,089	,027	-,099
X6	-,085	,788	,053	,191	-,137	,051	,077	-,328
X7	-,156	,740	,142	-,146	-,040	,086	,045	,187
X8	-,221	,657	,271	-,013	-,257	-,036	-,005	,125
X4	-,120	,654	,021	,063	-,068	-,116	-,454	,221
X11	,153	,158	,735	,071	,044	-,049	-,065	-,036
X10	-,297	-,084	,723	-,001	-,006	,065	,054	,172
X13	,268	,167	,683	,183	-,126	,116	-,093	-,156
X12	,263	,127	,606	,155	-,199	,110	,061	-,526
X15	,205	,092	,601	,114	-,073	,219	,104	,067
X14	,167	,318	,547	,048	-,213	,342	,079	,308
X26	,022	-,083	,243	,878	,105	,105	-,015	-,074
X27	,085	,026	,063	,877	,013	,072	-,002	,177
X28	,031	,046	,022	,873	-,114	,157	,047	-,038
X2	,238	-,246	-,239	,055	,748	-,022	,093	-,078
X3	,130	-,186	-,060	-,010	,737	,109	,029	-,195
X9	,202	-,029	,027	,013	,699	-,027	,250	,139
X1	,306	-,211	-,043	-,110	,676	-,027	-,165	,183
X19	,213	,064	,052	,086	-,009	,910	,011	-,007
X18	,137	,033	,125	,083	,098	,889	-,003	,087
Y	-,046	-,264	,211	,311	-,040	,675	,067	-,015
X16	,287	,048	,017	,027	,073	,063	,869	-,070
X17	,516	-,035	,038	,021	,342	-,104	,541	,218
X25	,209	,151	,175	,401	-,071	,252	-,052	,577

Extraction Method: Principal Component Analysis.

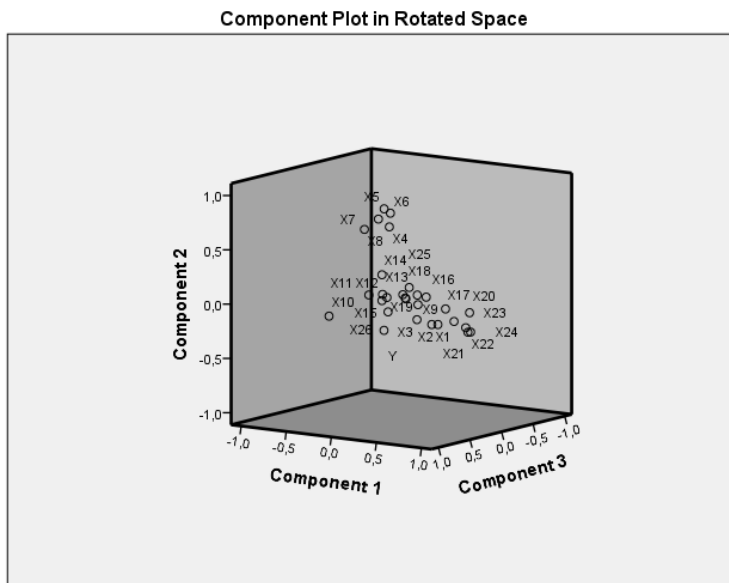
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.^a

a. Rotation converged in 7 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2	3	4	5	6	7	8
1	,715	-,397	,092	,164	,435	,224	,238	,020
2	,132	,445	,612	,410	-,304	,384	,015	,044
3	,396	,486	,206	-,641	,037	-,322	,220	-,016
4	,109	,398	-,265	,616	,232	-,559	,114	,040
5	-,021	,443	-,475	-,113	,294	,558	-,031	,409
6	-,164	-,045	,462	-,048	,517	-,197	-,520	,423
7	-,498	,088	,237	-,013	,512	,133	,528	-,359
8	,164	,209	-,095	-,007	,219	,139	-,576	-,722

Extraction Method: Principal Component Analysis.
 Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.



Component Score Coefficient Matrix

	Component							
	1	2	3	4	5	6	7	8
X1	,022	,028	,054	-,045	,301	-,014	-,209	,106
X2	-,050	,057	-,035	,047	,339	,013	-,011	-,104
X3	-,105	,065	,046	-,004	,398	,083	-,049	-,215
X4	,093	,240	-,051	,037	,087	-,053	-,324	,128
X5	,033	,293	-,061	,004	,020	-,017	,046	-,108
X6	,014	,319	-,095	,081	,085	,046	,056	-,315
X7	-,041	,265	,001	-,076	,119	,064	,070	,115
X8	-,031	,180	,059	-,018	,008	-,027	,053	,089
X9	-,104	,091	,073	,010	,354	-,021	,134	,082
X10	-,233	-,149	,389	-,058	,108	-,039	,113	,160
X11	-,012	-,002	,321	-,024	,107	-,114	-,083	-,039
X12	,062	,006	,193	,006	-,042	-,015	-,024	-,436
X13	,068	,003	,233	,007	-,004	-,043	-,127	-,143
X14	,020	,037	,145	-,066	-,067	,079	,058	,242
X15	-,008	-,028	,214	-,027	-,004	,014	,052	,052
X16	-,064	,044	-,031	,006	-,038	,010	,624	-,019
X17	,042	,043	,010	,010	,057	-,103	,328	,197
X18	-,040	,044	-,052	-,073	,073	,416	-,032	,006
X19	,019	,061	-,116	-,070	-,002	,432	-,037	-,069
X20	,305	,037	-,041	-,066	-,118	-,007	-,130	,051
X21	,217	,018	-,003	,016	,007	,004	-,196	-,059
X22	,227	-,007	-,023	,012	-,044	-,035	-,034	-,116
X23	,196	-,009	-,023	-,003	-,042	-,056	,041	,135
X24	,227	-,015	-,040	-,022	-,084	-,011	,030	-,037
X25	,066	,018	-,020	,117	-,069	,017	-,039	,457
X26	-,072	-,032	,056	,342	,093	-,064	-,017	-,080
X27	,000	,007	-,056	,354	,001	-,081	-,001	,131
X28	-,005	,013	-,096	,349	-,050	-,019	,041	-,043

Y	-,121	-,121	,036	,042	-,009	,280	,065	-,032
---	-------	-------	------	------	-------	------	------	-------

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

Component Score Covariance Matrix

Component	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
2	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
3	,000	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000
4	,000	,000	,000	1,000	,000	,000	,000	,000
5	,000	,000	,000	,000	1,000	,000	,000	,000
6	,000	,000	,000	,000	,000	1,000	,000	,000
7	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,000	,000
8	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,000

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

HASIL ANALISIS FAKTOR 2

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	Analysis N
X16	2,50	,810	100
X17	2,56	,845	100
X20	2,65	,757	100
X21	2,75	,744	100
X22	2,63	,825	100
X23	2,56	,845	100
X24	2,58	,831	100
X26	3,12	,518	100
X27	3,10	,611	100
X28	2,95	,592	100

Correlation Matrix^a

		X16	X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Correlation	X16	1,000	,605	,305	,226	,370	,369	,420	,048	,020	,095
	X17	,605	1,000	,468	,386	,475	,604	,554	,030	,125	-,044
	X20	,305	,468	1,000	,579	,680	,625	,663	,031	,076	,028
	X21	,226	,386	,579	1,000	,622	,498	,564	,236	,189	,109
	X22	,370	,475	,680	,622	1,000	,750	,803	,176	,114	,148
	X23	,369	,604	,625	,498	,750	1,000	,770	,099	,164	,036
	X24	,420	,554	,663	,564	,803	,770	1,000	,118	,064	,060
	X26	,048	,030	,031	,236	,176	,099	,118	1,000	,759	,711
	X27	,020	,125	,076	,189	,114	,164	,064	,759	1,000	,683
	X28	,095	-,044	,028	,109	,148	,036	,060	,711	,683	1,000
	Sig. (1-tailed)	X16		,000	,001	,012	,000	,000	,000	,317	,420
X17		,000		,000	,000	,000	,000	,000	,385	,107	,330
X20		,001	,000		,000	,000	,000	,000	,380	,225	,391
X21		,012	,000	,000		,000	,000	,000	,009	,030	,140
X22		,000	,000	,000	,000		,000	,000	,040	,129	,071
X23		,000	,000	,000	,000	,000		,000	,164	,051	,360
X24		,000	,000	,000	,000	,000	,000		,121	,265	,278
X26		,317	,385	,380	,009	,040	,164	,121		,000	,000
X27		,420	,107	,225	,030	,129	,051	,265	,000		,000
X28		,174	,330	,391	,140	,071	,360	,278	,000	,000	

a. Determinant = ,002

Inverse of Correlation Matrix

	X16	X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
X16	1,754	-1,108	,036	,120	-,143	,171	-,226	-,042	,429	-,465
X17	-1,108	2,413	-,158	-,186	,249	-,741	-,306	,196	-,639	,542
X20	,036	-,158	2,279	-,544	-,643	-,232	-,474	,466	-,221	-,064
X21	,120	-,186	-,544	1,905	-,708	,191	-,200	-,413	-,098	,259
X22	-,143	,249	-,643	-,708	3,988	-,1,259	-,1,457	-,272	,569	-,533

X23	,171	-,741	-,232	,191	-1,259	3,423	-1,253	,334	-,768	,360
X24	-,226	-,306	-,474	-,200	-1,457	-1,253	3,840	-,409	,573	-,025
X26	-,042	,196	,466	-,413	-,272	,334	-,409	3,096	-1,673	-,961
X27	,429	-,639	-,221	-,098	,569	-,768	,573	-1,673	3,162	-1,114
X28	-,465	,542	-,064	,259	-,533	,360	-,025	-,961	-1,114	2,554

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,807
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square
	604,191
	df
	45
	Sig.
	,000

Anti-image Matrices

		X16	X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Anti-image Covariance	X16	,570	-,262	,009	,036	-,020	,028	-,034	-,008	,077	-,104
	X17	-,262	,414	-,029	-,041	,026	-,090	-,033	,026	-,084	,088
	X20	,009	-,029	,439	-,125	-,071	-,030	-,054	,066	-,031	-,011
	X21	,036	-,041	-,125	,525	-,093	,029	-,027	-,070	-,016	,053
	X22	-,020	,026	-,071	-,093	,251	-,092	-,095	-,022	,045	-,052
	X23	,028	-,090	-,030	,029	-,092	,292	-,095	,032	-,071	,041
	X24	-,034	-,033	-,054	-,027	-,095	-,095	,260	-,034	,047	-,003
	X26	-,008	,026	,066	-,070	-,022	,032	-,034	,323	-,171	-,122
	X27	,077	-,084	-,031	-,016	,045	-,071	,047	-,171	,316	-,138
X28	-,104	,088	-,011	,053	-,052	,041	-,003	-,122	-,138	,392	
Anti-image Correlation	X16	,713 ^a	-,538	,018	,066	-,054	,070	-,087	-,018	,182	-,220
	X17	-,538	,770 ^a	-,067	-,087	,080	-,258	-,101	,072	-,231	,218
	X20	,018	-,067	,911 ^a	-,261	-,213	-,083	-,160	,176	-,082	-,027
	X21	,066	-,087	-,261	,888 ^a	-,257	,075	-,074	-,170	-,040	,117
	X22	-,054	,080	-,213	-,257	,851 ^a	-,341	-,372	-,077	,160	-,167
	X23	,070	-,258	-,083	,075	-,341	,854 ^a	-,346	,103	-,233	,122
	X24	-,087	-,101	-,160	-,074	-,372	-,346	,878 ^a	-,119	,164	-,008
	X26	-,018	,072	,176	-,170	-,077	,103	-,119	,706 ^a	-,535	-,342
	X27	,182	-,231	-,082	-,040	,160	-,233	,164	-,535	,641 ^a	-,392
X28	-,220	,218	-,027	,117	-,167	,122	-,008	-,342	-,392	,707 ^a	

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Communalities

	Initial	Extraction
X16	1,000	,321
X17	1,000	,547
X20	1,000	,645
X21	1,000	,522
X22	1,000	,772
X23	1,000	,744
X24	1,000	,792
X26	1,000	,843
X27	1,000	,808
X28	1,000	,778

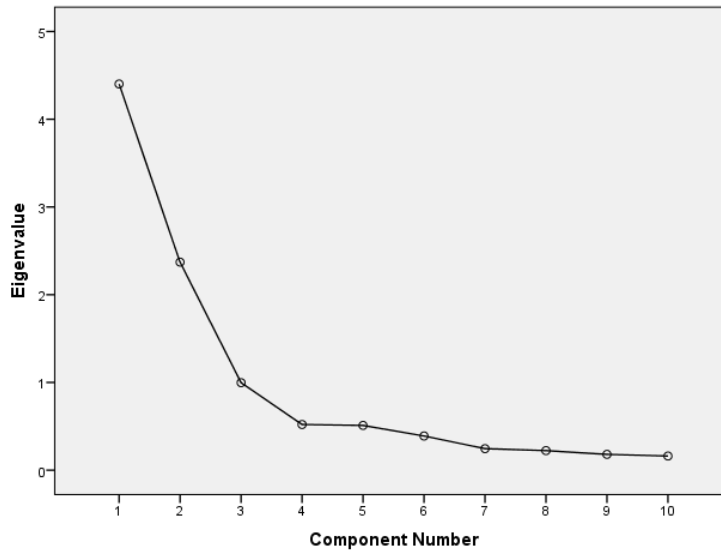
Extraction Method: Principal
Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4,402	44,016	44,016	4,402	44,016	44,016	4,297	42,970	42,970
2	2,371	23,712	67,728	2,371	23,712	67,728	2,476	24,758	67,728
3	,997	9,974	77,702						
4	,521	5,208	82,911						
5	,510	5,099	88,010						
6	,389	3,894	91,904						
7	,245	2,454	94,357						
8	,223	2,228	96,585						
9	,180	1,802	98,387						
10	,161	1,613	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Scree Plot



Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X22	,875	-,077
X24	,874	-,166
X23	,851	-,140
X20	,783	-,181
X21	,722	,029
X17	,713	-,197
X16	,552	-,129
X26	,278	,875
X28	,212	,856
X27	,279	,854

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 2 components extracted.

Rotated Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X24	,889	,037
X22	,870	,124
X23	,860	,057
X20	,803	,002
X17	,739	-,030
X21	,696	,192
X16	,567	,000
X26	,072	,915
X27	,078	,895
X28	,012	,882

Extraction Method: Principal

Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with

Kaiser Normalization.^a

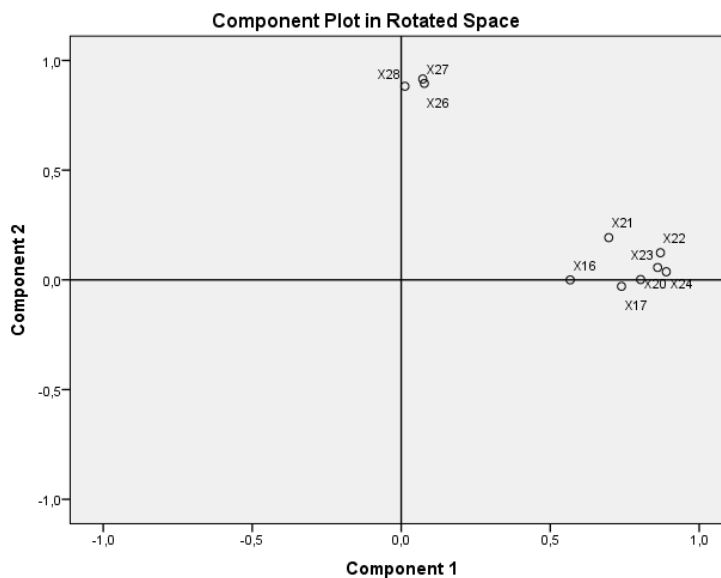
a. Rotation converged in 3 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2
1	,974	,227
2	-,227	,974

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.



Component Score Coefficient Matrix

	Component	
	1	2

X16	,134	-,024
X17	,177	-,044
X20	,190	-,034
X21	,157	,049
X22	,201	,013
X23	,202	-,014
X24	,209	-,023
X26	-,022	,374
X27	-,020	,365
X28	-,035	,363

Extraction Method: Principal

Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with

Kaiser Normalization.

Component Score Covariance Matrix

Component	1	2
1	1,000	,000
2	,000	1,000

Extraction Method: Principal Component
Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser
Normalization.

HASIL ANALISIS FAKTOR 3

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	Analysis N
X17	2,56	,845	100
X20	2,65	,757	100
X21	2,75	,744	100
X22	2,63	,825	100
X23	2,56	,845	100
X24	2,58	,831	100
X26	3,12	,518	100
X27	3,10	,611	100
X28	2,95	,592	100

Correlation Matrix^a

	X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Correlation									
X17	1,000	,468	,386	,475	,604	,554	,030	,125	-,044
X20	,468	1,000	,579	,680	,625	,663	,031	,076	,028
X21	,386	,579	1,000	,622	,498	,564	,236	,189	,109
X22	,475	,680	,622	1,000	,750	,803	,176	,114	,148
X23	,604	,625	,498	,750	1,000	,770	,099	,164	,036
X24	,554	,663	,564	,803	,770	1,000	,118	,064	,060
X26	,030	,031	,236	,176	,099	,118	1,000	,759	,711
X27	,125	,076	,189	,114	,164	,064	,759	1,000	,683
X28	-,044	,028	,109	,148	,036	,060	,711	,683	1,000
Sig. (1-tailed)									
X17		,000	,000	,000	,000	,000	,385	,107	,330
X20	,000		,000	,000	,000	,000	,380	,225	,391
X21	,000	,000		,000	,000	,000	,009	,030	,140
X22	,000	,000	,000		,000	,000	,040	,129	,071
X23	,000	,000	,000	,000		,000	,164	,051	,360
X24	,000	,000	,000	,000	,000		,121	,265	,278
X26	,385	,380	,009	,040	,164	,121		,000	,000
X27	,107	,225	,030	,129	,051	,265	,000		,000
X28	,330	,391	,140	,071	,360	,278	,000	,000	

a. Determinant = ,003

Inverse of Correlation Matrix

	X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
X17	1,714	-,136	-,110	,158	-,633	-,449	,170	-,368	,249
X20	-,136	2,278	-,547	-,641	-,235	-,469	,467	-,229	-,055
X21	-,110	-,547	1,897	-,698	,180	-,185	-,410	-,128	,290
X22	,158	-,641	-,698	3,977	-1,245	-1,475	-,275	,604	-,571
X23	-,633	-,235	,180	-1,245	3,407	-1,231	,338	-,809	,405
X24	-,449	-,469	-,185	-1,475	-1,231	3,811	-,415	,628	-,085

X26	,170	,467	-,410	-,275	,338	-,415	3,095	-1,662	-,972
X27	-,368	-,229	-,128	,604	-,809	,628	-1,662	3,057	-1,000
X28	,249	-,055	,290	-,571	,405	-,085	-,972	-1,000	2,430

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,823
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square
	552,829
	df
	36
	Sig.
	,000

Anti-image Matrices

		X17	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Anti-image Covariance	X17	,583	-,035	-,034	,023	-,108	-,069	,032	-,070	,060
	X20	-,035	,439	-,126	-,071	-,030	-,054	,066	-,033	-,010
	X21	-,034	-,126	,527	-,093	,028	-,026	-,070	-,022	,063
	X22	,023	-,071	-,093	,251	-,092	-,097	-,022	,050	-,059
	X23	-,108	-,030	,028	-,092	,294	-,095	,032	-,078	,049
	X24	-,069	-,054	-,026	-,097	-,095	,262	-,035	,054	-,009
	X26	,032	,066	-,070	-,022	,032	-,035	,323	-,176	-,129
	X27	-,070	-,033	-,022	,050	-,078	,054	-,176	,327	-,135
	X28	,060	-,010	,063	-,059	,049	-,009	-,129	-,135	,411
Anti-image Correlation	X17	,891 ^a	-,069	-,061	,061	-,262	-,176	,074	-,161	,122
	X20	-,069	,907 ^a	-,263	-,213	-,084	-,159	,176	-,087	-,023
	X21	-,061	-,263	,887 ^a	-,254	,071	-,069	-,169	-,053	,135
	X22	,061	-,213	-,254	,842 ^a	-,338	-,379	-,078	,173	-,184
	X23	-,262	-,084	,071	-,338	,844 ^a	-,342	,104	-,251	,141
	X24	-,176	-,159	-,069	-,379	-,342	,863 ^a	-,121	,184	-,028
	X26	,074	,176	-,169	-,078	,104	-,121	,699 ^a	-,540	-,355
	X27	-,161	-,087	-,053	,173	-,251	,184	-,540	,660 ^a	-,367
	X28	,122	-,023	,135	-,184	,141	-,028	-,355	-,367	,744 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Communalities

	Initial	Extraction
X17	1,000	,490
X20	1,000	,675
X21	1,000	,553
X22	1,000	,794
X23	1,000	,762
X24	1,000	,803
X26	1,000	,843
X27	1,000	,808
X28	1,000	,782

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4,151	46,125	46,125	4,151	46,125	46,125	4,040	44,889	44,889
2	2,359	26,206	72,332	2,359	26,206	72,332	2,470	27,443	72,332
3	,683	7,592	79,923						

4	,519	5,762	85,686						
5	,389	4,327	90,013						
6	,315	3,505	93,518						
7	,241	2,680	96,198						
8	,181	2,006	98,204						
9	,162	1,796	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X22	,884	-,109
X24	,875	-,194
X23	,856	-,170
X20	,793	-,212
X21	,743	-,003
X17	,672	-,198
X26	,304	,866
X28	,226	,855
X27	,307	,845

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 2 components extracted.

Rotated Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X24	,895	,030
X22	,884	,114
X23	,871	,049
X20	,821	-,008
X21	,721	,182
X17	,700	-,025
X26	,078	,915
X27	,087	,895
X28	,006	,885

Extraction Method: Principal Component Analysis.

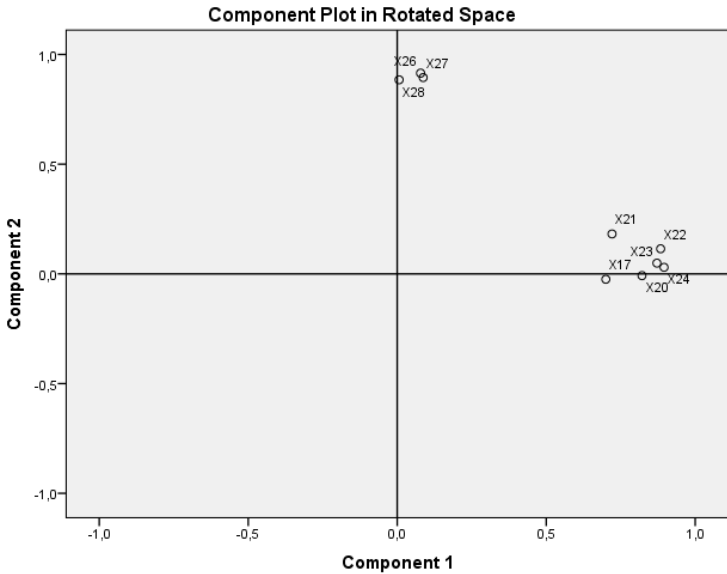
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.^a

a. Rotation converged in 3 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2
1	,968	,249
2	-,249	,968

Extraction Method: Principal Component Analysis.
 Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.



Component Score Coefficient Matrix

	Component	
	1	2
X17	,178	-,041
X20	,208	-,040
X21	,174	,043
X22	,218	,008
X23	,218	-,018
X24	,225	-,027
X26	-,021	,374
X27	-,018	,365
X28	-,038	,365

Extraction Method: Principal Component Analysis.
 Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

Component Score Covariance Matrix

Component	1	2
1	1,000	,000
2	,000	1,000

Extraction Method: Principal Component Analysis.
 Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

HASIL ANALISIS FAKTOR 4

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	Analysis N
X20	2,65	,757	100
X21	2,75	,744	100
X22	2,63	,825	100
X23	2,56	,845	100
X24	2,58	,831	100
X26	3,12	,518	100
X27	3,10	,611	100
X28	2,95	,592	100

Correlation Matrix^a

		X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Correlation	X20	1,000	,579	,680	,625	,663	,031	,076	,028
	X21	,579	1,000	,622	,498	,564	,236	,189	,109
	X22	,680	,622	1,000	,750	,803	,176	,114	,148
	X23	,625	,498	,750	1,000	,770	,099	,164	,036
	X24	,663	,564	,803	,770	1,000	,118	,064	,060
	X26	,031	,236	,176	,099	,118	1,000	,759	,711
	X27	,076	,189	,114	,164	,064	,759	1,000	,683
	X28	,028	,109	,148	,036	,060	,711	,683	1,000
Sig. (1-tailed)	X20		,000	,000	,000	,000	,380	,225	,391
	X21	,000		,000	,000	,000	,009	,030	,140
	X22	,000	,000		,000	,000	,040	,129	,071
	X23	,000	,000	,000		,000	,164	,051	,360
	X24	,000	,000	,000	,000		,121	,265	,278
	X26	,380	,009	,040	,164	,121		,000	,000
	X27	,225	,030	,129	,051	,265	,000		,000
	X28	,391	,140	,071	,360	,278	,000	,000	

a. Determinant = ,005

Inverse of Correlation Matrix

	X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
X20	2,268	-,555	-,628	-,285	-,505	,481	-,258	-,035
X21	-,555	1,890	-,688	,139	-,214	-,399	-,152	,306
X22	-,628	-,688	3,962	-1,186	-1,434	-,291	,638	-,594
X23	-,285	,139	-1,186	3,173	-1,397	,401	-,945	,497
X24	-,505	-,214	-1,434	-1,397	3,693	-,370	,532	-,020
X26	,481	-,399	-,291	,401	-,370	3,078	-1,626	-,997
X27	-,258	-,152	,638	-,945	,532	-1,626	2,978	-,947
X28	-,035	,306	-,594	,497	-,020	-,997	-,947	2,394

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,799
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	503,312
	df	28
	Sig.	,000

Anti-image Matrices

		X20	X21	X22	X23	X24	X26	X27	X28
Anti-image Covariance	X20	,441	-,130	-,070	-,040	-,060	,069	-,038	-,007
	X21	-,130	,529	-,092	,023	-,031	-,069	-,027	,068
	X22	-,070	-,092	,252	-,094	-,098	-,024	,054	-,063
	X23	-,040	,023	-,094	,315	-,119	,041	-,100	,065
	X24	-,060	-,031	-,098	-,119	,271	-,033	,048	-,002
	X26	,069	-,069	-,024	,041	-,033	,325	-,177	-,135
	X27	-,038	-,027	,054	-,100	,048	-,177	,336	-,133
	X28	-,007	,068	-,063	,065	-,002	-,135	-,133	,418
Anti-image Correlation	X20	,891 ^a	-,268	-,210	-,106	-,174	,182	-,099	-,015
	X21	-,268	,876 ^a	-,251	,057	-,081	-,165	-,064	,144
	X22	-,210	-,251	,829 ^a	-,335	-,375	-,083	,186	-,193
	X23	-,106	,057	-,335	,808 ^a	-,408	,128	-,307	,180
	X24	-,174	-,081	-,375	-,408	,841 ^a	-,110	,160	-,007
	X26	,182	-,165	-,083	,128	-,110	,697 ^a	-,537	-,367
	X27	-,099	-,064	,186	-,307	,160	-,537	,660 ^a	-,355
	X28	-,015	,144	-,193	,180	-,007	-,367	-,355	,742 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Communalities

	Initial	Extraction
X20	1,000	,698
X21	1,000	,577
X22	1,000	,829
X23	1,000	,744
X24	1,000	,811
X26	1,000	,842
X27	1,000	,814
X28	1,000	,778

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3,772	47,152	47,152	3,772	47,152	47,152	3,633	45,410	45,410
2	2,321	29,017	76,169	2,321	29,017	76,169	2,461	30,758	76,169
3	,551	6,891	83,060						
4	,391	4,886	87,946						

5	,375	4,682	92,628						
6	,243	3,032	95,660						
7	,186	2,319	97,979						
8	,162	2,021	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X22	,892	-,186
X24	,862	-,261
X23	,832	-,226
X20	,788	-,278
X21	,757	-,069
X26	,369	,840
X28	,296	,831
X27	,353	,830

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 2 components extracted.

Rotated Component Matrix^a

	Component	
	1	2
X22	,905	,100
X24	,900	,019
X23	,861	,043
X20	,835	-,020
X21	,741	,169
X26	,090	,913
X27	,079	,899
X28	,024	,882

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.^a

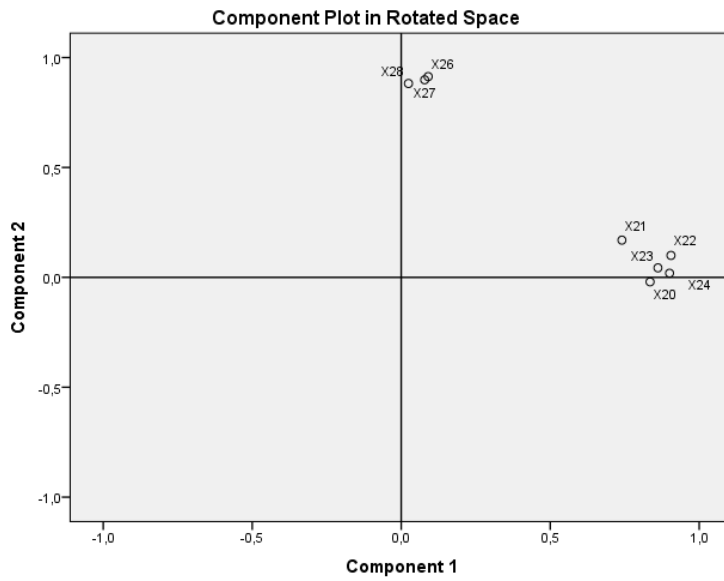
a. Rotation converged in 3 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2
1	,951	,310
2	-,310	,951

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.



Component Score Coefficient Matrix

	Component	
	1	2
X20	,236	-,049
X21	,200	,034
X22	,250	-,003
X23	,240	-,024
X24	,252	-,036
X26	-,019	,374
X27	-,022	,369
X28	-,036	,365

Extraction Method: Principal

Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with

Kaiser Normalization.

Component Score Covariance Matrix

Component	1	2
1	1,000	,000
2	,000	1,000

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

HASIL REGRESI LINEAR BERGANDA

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X28, X20, X21, X23, X27, X26, X24, X22 ^b		Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,429 ^a	,184	,112	,740	1,892

a. Predictors: (Constant), X28, X20, X21, X23, X27, X26, X24, X22

b. Dependent Variable: Y

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	11,203	8	1,400	2,559	,015 ^b
	Residual	49,787	91	,547		
	Total	60,990	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X28, X20, X21, X23, X27, X26, X24, X22

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,874	,528		1,656	,101
	X20	-,078	,148	-,075	-,527	,599
	X21	,093	,137	,088	,674	,502
	X22	-,122	,179	-,128	-,681	,498
	X23	,045	,157	,049	,290	,772
	X24	,162	,172	,172	,944	,347
	X26	,459	,252	,303	1,824	,071
	X27	-,004	,210	-,003	-,020	,984
	X28	,147	,194	,111	,757	,451

a. Dependent Variable: Y

Residuals Statistics^a

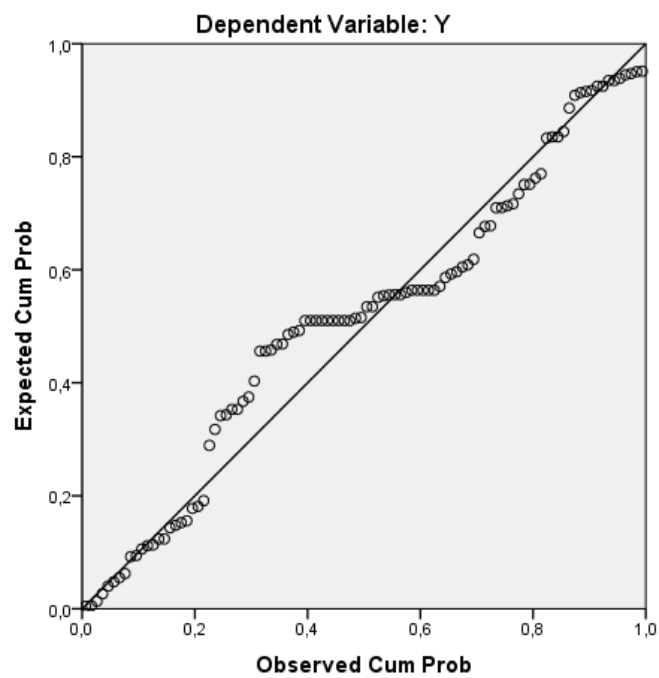
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	2,23	3,78	2,99	,336	100
Std. Predicted Value	-2,249	2,339	,000	1,000	100
Standard Error of Predicted Value	,093	,413	,209	,076	100
Adjusted Predicted Value	2,11	3,83	3,00	,335	100

Residual	-1,921	1,226	,000	,709	100
Std. Residual	-2,598	1,658	,000	,959	100
Stud. Residual	-2,727	1,740	-,004	1,012	100
Deleted Residual	-2,118	1,373	-,006	,793	100
Stud. Deleted Residual	-2,830	1,759	-,006	1,024	100
Mahal. Distance	,582	29,948	7,920	6,268	100
Cook's Distance	,000	,204	,014	,027	100
Centered Leverage Value	,006	,303	,080	,063	100

a. Dependent Variable: Y

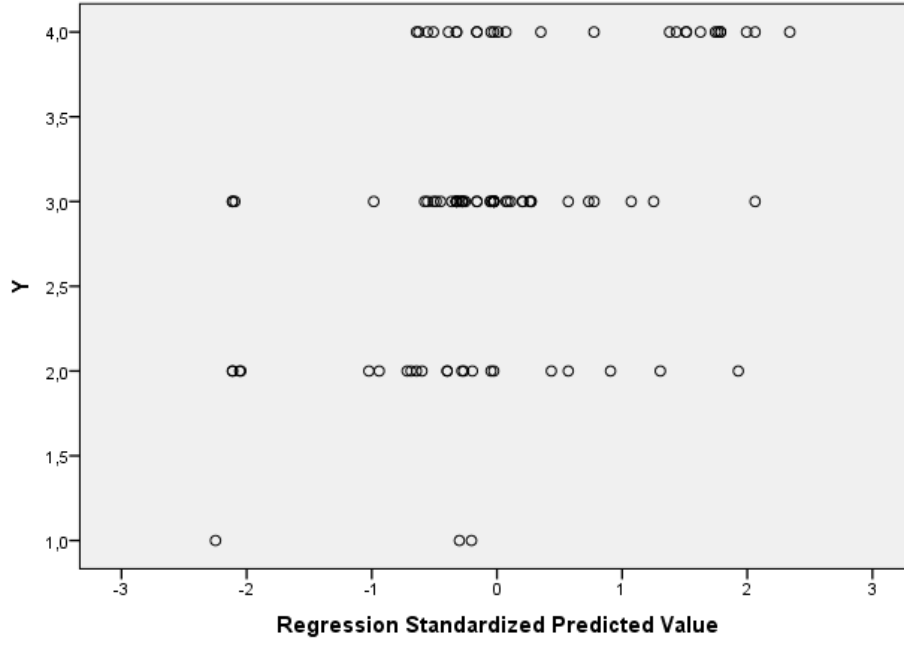
Charts

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



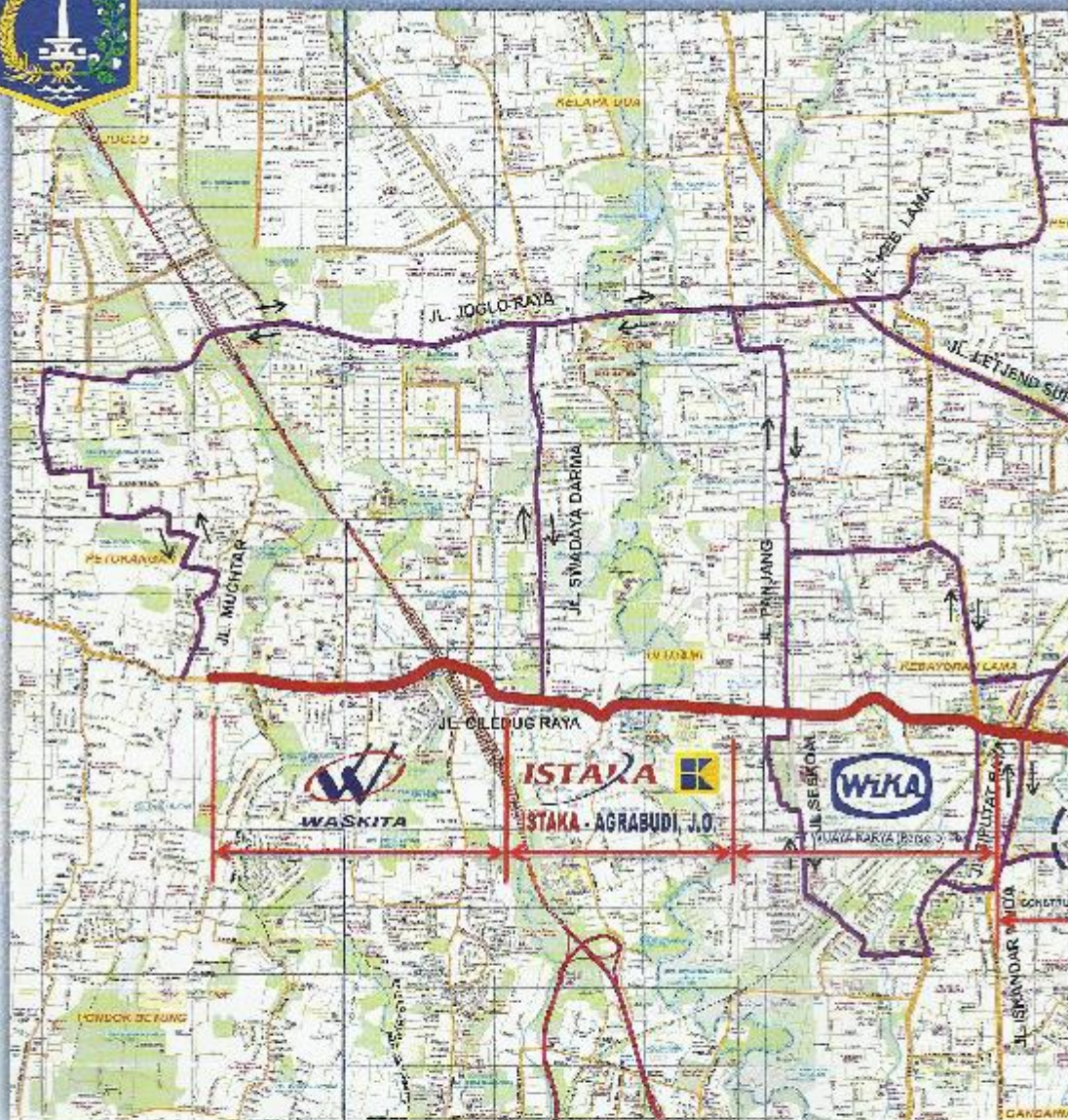
Scatterplot

Dependent Variable: Y





PENGATURAN LALU-LINTAS SEHUBUNGAN PEMBANGUNAN



VIA NON TOL

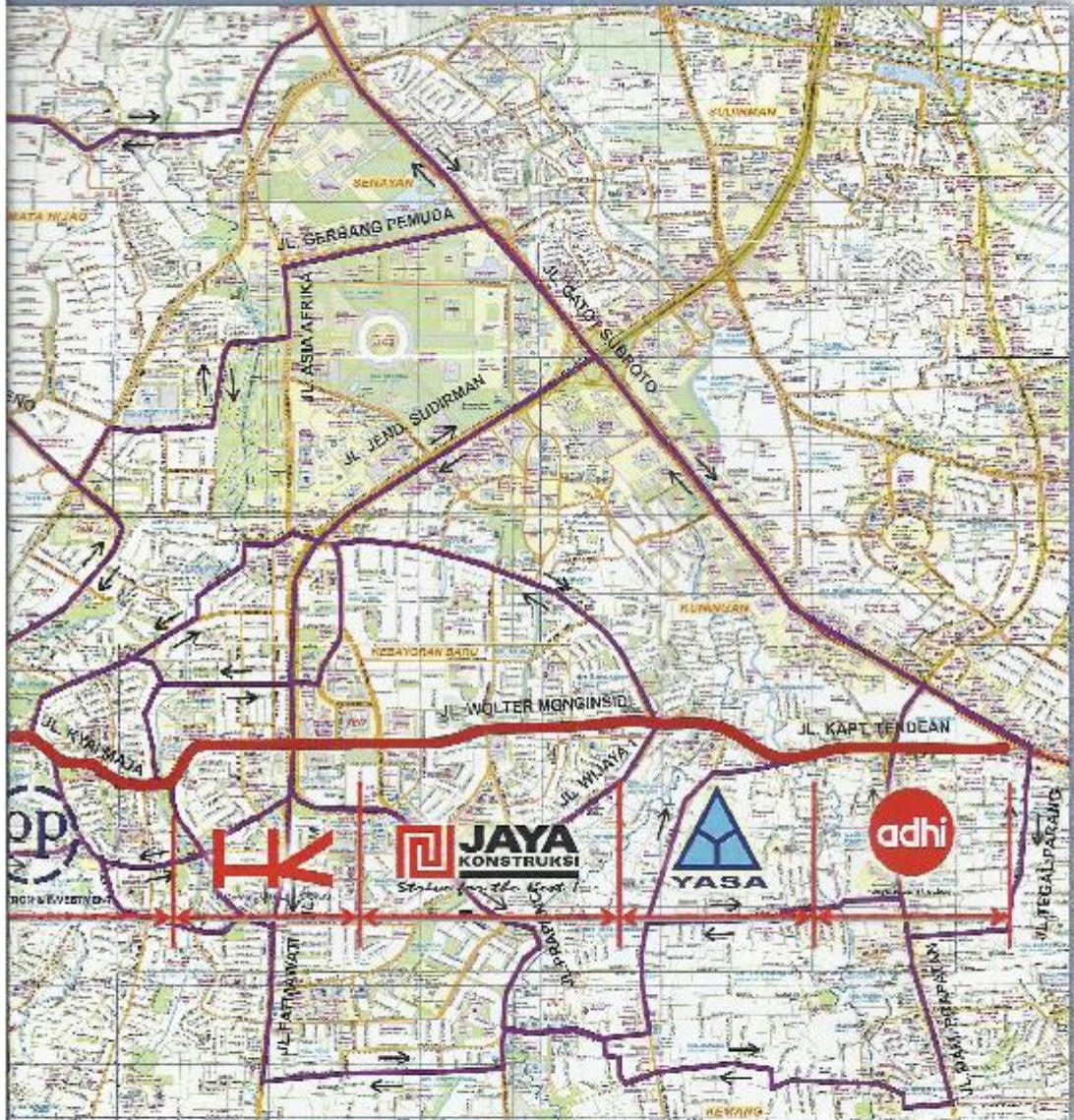


: JALAN YANG AKAN DIBANGUN JALUR BUSWAY

: JALUR ALTERNATIF BARAT - TIMUR MAUPUN TIMUR - BARAT



GUNAN JALAN LAYANG KAPT. TENDEAN - BLOK M - CILEDUK



VIA TOL

- > GERBANG TOL ULUJAMI • JORR W2 • TOL JAKARTA • TANGERANG • TOMANG • TOL DALAM KOTA
- > GERBANG TOL ULUJAMI • JORR W2 • TOL JORR SELATAN



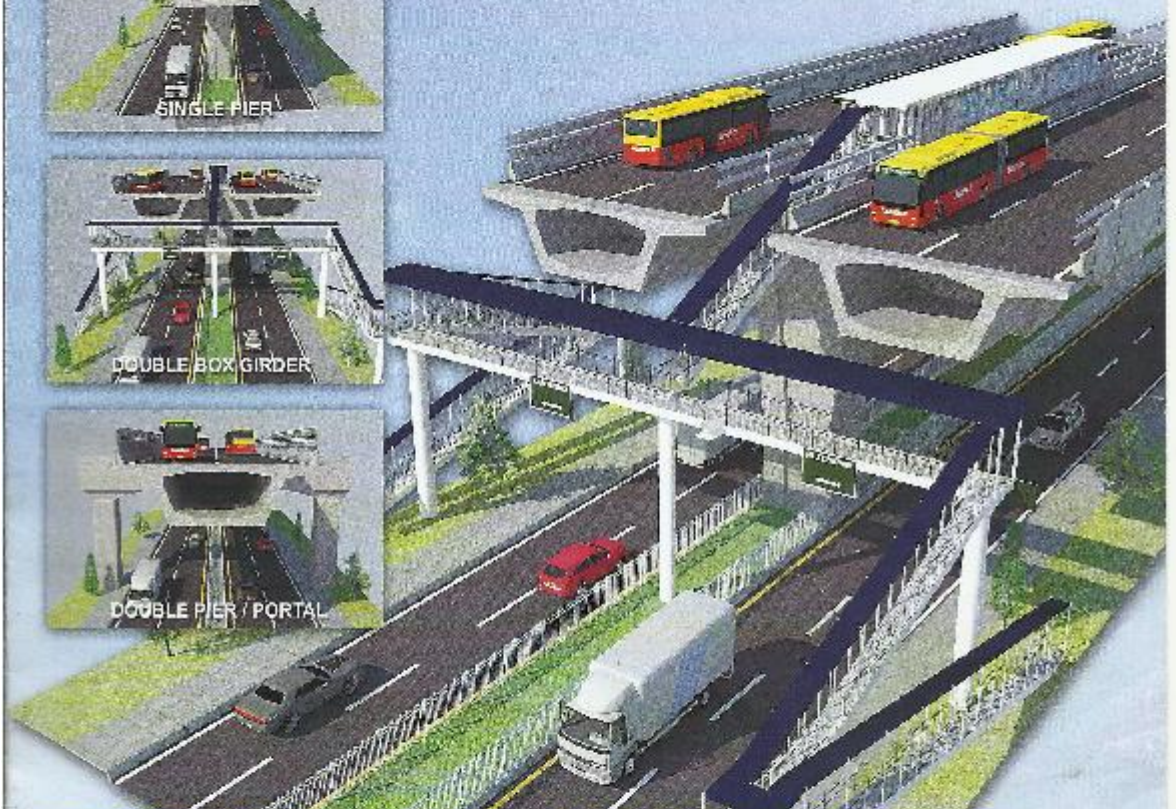


PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DINAS BINA MARGA

JL. Taman Jatibaru No. 1 Telepon / Faksimile (021) 3840236 - 3849626

JAKARTA

2015



PEMBANGUNAN JALAN LAYANG KAPT. TENDEAN - BLOKIM - CILEDUK

KONSULTAN MK



KONTRAKTOR PELAKSANA



www.widyakarya.com

VISUALISASI PELAKSANAAN



DATA PROYEK

Saat ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sedang fokus melaksanakan pembangunan transportasi massal. Dalam upaya tersebut pada akhir tahun 2014 direncanakan Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean Blok M-Cileduk yang akan digunakan untuk menunjang jalur khusus busway koridor 13. Jalan layang ini akan digunakan khusus untuk busway sehingga diharapkan jangkauan pelayanan busway dapat diperluas dan digunakan oleh Masyarakat.

MANFAAT

1. Menambah jaringan jalan khususnya koridor busway.
2. Meningkatkan jangkauan pelayanan busway yang terintegrasi dengan koridor busway yang telah terbangun.
3. Menopongkan sarana infrastruktur untuk transportasi massal, sehingga diharapkan dapat menarik masyarakat untuk menggunakan transportasi massal.

DATA UMUM

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. Nama Kegiatan | : Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean- Blok M - Cileduk |
| 2. Lokasi | : J. Cileduk Raya – Kyai Maja, Trusmi Jaya, Weltev Moonginsidi Kapten Tendean |
| 3. Pengguna Jasa | : Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta |
| 4. Penyedia Jasa | : PT Achi Karya (Persero),
PT Yasa Paria Perkasa
PT Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk
PT Hutama Karya (Persero),
PT PR (Persero), Tbk,
PT Wijaya Karya (Persero), Tbk,
PT Istaka Karya - (PI Agracudi) Karya Marga JO,
PT Waskita Karya (Persero), Tbk |
| 5. Konsultan MK | : PT Eskapinda Mitra - PT Arelak Arkindo, KSO
PT Yodya Karya (Persero) - PT Aksa Intermusa Putra, KSO |
| 6. Total Biaya Anggaran | : 25 T |
| 7. Masa Pelaksanaan | : 15 Desember 2014 s/d 16 Desember 2016 |
| 8. Masa Pemeliharaan | : 2 Tahun |
| 9. Panjang Jalan Layang | : ± 8,5 Km |
| 10. Luas Jalan Layang | : 9 m dan 18 m (Posisi Hebat) |
| 11. Jumlah Hebat | : 12 Buah |
| 12. Type Pondasi | : Bored Pile |
| 13. Struktur Atas | : Segmental Box Girder precast (concrete) |





Building
Future
Leaders

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp./Fax. : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982
BATJK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180
Bag. UHTP : Telp. 4893726, Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536, HUMAS : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 14/0/MUN/39.12/KM/2015
Lamp. :
Hal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian
untuk Penulisan Skripsi

1 April 2015

Yth. Kepala Dinas PU Bina Marga DKI Jakarta
Jl. Taman Jati Baru 1
Jakarta Pusat

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta

Nama : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415116444
Program Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas : Teknik Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP : 08561340100

Dengan ini kami mohon dibrikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi Skripsi tersebut dengan judul :

"Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang Bus Transjakarta Tandean-Ciledug Terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Komahasiswaan,

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Teknik
2. Kaprog / Jurusan Teknik Sipil



Istiafaillah
15195702151964031001



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA**

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp./Fax : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982
BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180
Bag. UHTP : Telp. 4893726, Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536, HUMAS : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 1268E/UN39.12/KM/2015
Lamp. :-
Hal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian
untuk Penulisan Skripsi

18 Maret 2015

Yth. Kepala Suku Dinas Perhubungan
dan Transportasi Walikota Jakarta Selatan
Jl. Prapanca No.9, Blok P, Kel. Petogogan, Kec. Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan 12170

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415118444
Program Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas : Teknik Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP : 08561340100

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi. Skripsi tersebut dengan judul :

"Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang BUS Transjakarta Tandean-Ciledug Terhadap Kepuasan Pengguna Kendaran Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan,



Tembusan :
1. Dekan Fakultas Teknik
2. Kaprog / Jurusan Teknik Sipil

Eti Syaifulah
NIP. 195702161984031001



Building
Future
Leaders

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220

Telp./Fax. : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982

BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180

Bag. UIITP : Telp. 4893726, Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536, HUMAS : 4898486

Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 1289C/UN39.12/KM/2015
Lamp. : -
Hal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian
untuk Penulisan Skripsi

19 Maret 2015

Yth. Kepala Satuan Lalu Lintas
Polres Metro Jakarta Selatan
Jl. Wijaya No.42, Kel. Petogogan, Kcc. Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan 12170

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415116444
Program Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas : Teknik Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP : 08561340100

Dengan ini kami mohon diberikan izin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi. Skripsi tersebut dengan judul :

"Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang BUI Transjakarta Tande-an-Ciledug Terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Giledug Raya"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan,



Tembusan :

1. Dekan Fakultas Teknik
2. Kaprog / Jurusan Teknik Sipil

Dr. Syarifullah
195702161984031001



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

DINAS BINA MARGAJl. Taman Jatibaru No. 1 Telepon/Faksimile (021) - 3840236-3849626
JAKARTA

Kode Pos 10150

Nomor : 1124/1-004.4
 Sifat :
 Lampiran :
 Hal : 23 April 2015

Izin mengadakan Penelitian
 Untuk Penulisan Skripsi

Kepada
 Yth. Kepala Biro Administrasi
 Akademik dan Kemahasiswaan
 Universitas Negeri Jakarta
 Jl. Rawamangun Muka Jakarta 13220

Sehubungan dengan surat Saudara nomor: 1470A/UN39.12/KM
 /2015 hal Permohonan izin mengadakan penelitian untuk penulisan skripsi,
 untuk mahasiswi:

Nama : Istiana Widhiastuti
 No. Mahasiswa : 5415116444
 Judul Skripsi : Analisis dampak Pembangunan Jalan Layang Bus
 Transjakarta Tondan - Ciledug terhadap kepuasan
 pengguna kendaraan bermotor R2 di pasar Cipulir
 Jalan Ciledug.

untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan
 dalam rangka penelitian skripsi di Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Selanjutnya agar mahasiswi Saudara menghubungi Bidang
 Simpang dan Jalan Tak Sebidang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
 Jl. Taman Jati Baru No.1 Jakarta Pusat guna mendapatkan penjelasan lebih
 lanjut.

Seolah mahasiswi yang bersangkutan menyelesaikan skripsi
 diwajibkan menyerahkan 1 (satu) copy laporan skripsi kepada Dinas Bina
 Marga Provinsi DKI Jakarta.

Atas perhatiannya, kami ucapkan terima kasih.

a.n Kepala Dinas Pekerjaan Umum



NIP 196302251982051001

Tembusan:

1. Kepala Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
2. Kepala Bidang Simpang dan Jalan Tak Sebidang Dinas Bina Marga Prov. DKI Jakarta



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN DAN TRANSPORTASI
Jalan Taman Jatibaru 1 Telp. 3501349 Fax. 3848687
JAKARTA

Kode Pos : 10510

Nomor : 2306 / 01 / 2015
Sifat :
Lampiran :
Hal : Pemberian Ijin Penelitian An. Istiana Widhiastuti

22 April 2015

Kepada
Yth. Kepala Biro Administrasi Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Negeri Jakarta di Jakarta

Selubungan dengan surat Kepala Biro Administrasi Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Negeri Jakarta Nomor 1470B / UN39.12 / KM / 2015 tanggal 01 April 2015 perihal Ijin Penelitian ini dapat disampaikan bahwa

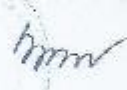
Nama : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415110444
Program Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas : Teknik Universitas Negeri Jakarta

Pada prinsipnya kami tidak keberatan mahasiswa tersebut diatas melaksanakan penelitian di Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta, dalam rangka penyusunan skripsi dengan judul "Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang Bus Transjakarta Tendean-Ciledug Terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya".

Sebelum melaksanakan penelitian kepada yang bersangkutan agar berkoordinasi ke Subbag Kepegawaian Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta.

Demikian, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
DAN TRANSPORTASI PROV. DKI JAKARTA,



Dr. Ir. BENJAMIN BUKIT, MM
NIP. 195812121988011001

Tembusan :

1. Wakil Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Prov. DKI Jakarta;
2. Sekretaris Dinas Perhubungan dan Transportasi Prov. DKI Jakarta;
3. Kepala Bidang MRLD Dinas Perhubungan dan Transportasi Prov. DKI Jakarta;
4. Yang bersangkutan.



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK



Certificate ID11101792

*Building
Future
Leading*

Gebang L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (02-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: <http://ft.unj.ac.id> email: dekanft@unj.ac.id

No. Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
OMS-IT/SOP/SS 23.TV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI KOMPRESI KARYA INOVATIF

Nama Mahasiswa : Istiana Widhiastuti
 Nomor Registrasi : 5415116444
 Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
 Judul : "Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang Bus Transjakarta Tendean – Ciledug terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya".

Dosen Pembimbing : 1. Dr. Tri Mulyono, MT
 2. Dr. Henita Rahmayanti, M. Si

Tanggal Pertemuan Pertama * : 26/3/2015 Paraf KPSD * :

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
26/3/2015	Problematika bus lebar, panjang, kapasitas, busan & manusia (suarakan & faktor?)	<i>[Signature]</i>	
16/4/2015	Cari literatur yg terkait yg berkaitan bus	<i>[Signature]</i>	
28/5/2015	Problematika + data bus	<i>[Signature]</i>	

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi

[Signature]
Dr. Gina Buchtiar, MT
NIP. 19600415 198602 2 001

Mengelahui,
Penasehat Akademik

[Signature]
R. Uka Martinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

* Disi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK



Certificate ID1101792

Building
Futures
Leading

Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220

Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808

Laman: <http://ft.unj.ac.id> email: dekanft@unj.ac.id

No. Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Kefektif	Halaman
QMS-PT/SOP/SS-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI KOMPREENSIF / CARVA INOVATIF

Nama Mahasiswa : Istiana Widhiastuti
 Nomor Registrasi : 5415116444
 Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
 Judul : "Analisis Dampak Pemhangungan Jalan Layang Bus Transjakarta Tendean – Ciledug terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya".

Dosen Pembimbing : 1. Ir. Tri Mulyono, MT
 2. Dr. Henita Ratunayanti, M. Si

Tanggal Pertemuan Pertama * :

Paraf KPSD * :

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
24/7/2015	bab I layout		
1/8 2015	bab II layout		
12/8 2015	instrumen layout		
5/9 2015	Carum Data hasil Kuesioner by Anori		
23/11 2015	ace		

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi

Dr. Gina Bachtiar, MT
 NIP. 19600415 198602 2 001

Mengetahui,
Penasehat Akademik

R. Eka Martinugraha, M. Pd
 NIP. 19670316 200112 1 001

* Disisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK



Certificate ID: 11/01792

Building
Future
Leaders

Gedung I, Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: <http://flunj.ac.id> email: dekanft@unj.ac.id

No. Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QM5-FI/SOP/SS-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/KOMPRESI KARYA INOVATIF

Nama Mahasiswa : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415116444
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang Bus Transjakarta
Tendean - Ciledug terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan
Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya".

Dosen Pembimbing : 1 Ir. Tri Mulyono, MT
② Dr. Henita Rahmayanti, M. Si

Tanggal Pertemuan Pertama * : 27/3/15

Paraf KPSD * :

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
27 Maret 15	Tambah data Modulering balok I. Lanjut balok II & III	<i>[Signature]</i>	
30 April 15	Perbaiki rumusan masalah.	<i>[Signature]</i>	
8 Mei 15	Revisi skripsi proposal.	<i>[Signature]</i>	

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi

[Signature]
Dr. Ginta Bachtiar, MT
NIP. 19600415 198602 2 001

Mengetahui,
Pensyarah Akademik

[Signature]
R. Eka Wulandari, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

* Disi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK



Certifikate ID:11/01/192

Building
Fasilitas
Lulusan

Gedung 1, Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: <http://l.unj.ac.id> email: dokanft@unj.ac.id

No. Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/SS-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/KOMPRESHENSIF/KARYA INOVATIF

Nama Mahasiswa : Istiana Widhiastuti
Nomor Registrasi : 5415116444
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Analisis Dampak Pembangunan Jalan Layang Bus Transjakarta
Tendean Ciledug terhadap Kepuasan Pengguna Kendaraan
Bermotor R2 di Pasar Cipulir Jalan Ciledug Raya".

Dosen Pembimbing : 1 Ir. Tri Mulyono, MT
② Dr. Henita Rahmayanti, M. Si

Tanggal Pertemuan Pertama * : Paraf KPSD * :

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
11 Agt. 2015	Perbaikan Hasil Kuisioner Responden	<i>[Signature]</i>	
22 Sept. 2015	Lengkap hasil data SPSS, Crosstabs, dll.	<i>[Signature]</i>	
20 Okt. 2015	Periksa Pembahasan Masalah dan Bob v	<i>[Signature]</i> <i>[Signature]</i>	
17 Nov 2015	Setuju sedang Skripsi	<i>[Signature]</i>	

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi

[Signature]
Dr. Gina Bachtiar, MT
NIP. 19600415 198602 2 001

Mengetahui,
Penasihat Akademik

[Signature]
R. Eka Martinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

FOTO FOTO PENELITIAN

Senin, 27 April 2015

Kondisi lalu lintas Pasar Cipulir pada siang hari. Adanya kepadatan kendaraan pada arah Kebayoran Lama/Blok M.



Kondisi lalu lintas Pasar Cipulir pada sore hari saat jam pulang kerja. Adanya kepadatan kendaraan pada arah Ciledug Raya.



Senin, 8 Juni 2015

Kondisi lalu lintas Pasar Cipulir pada siang hari saat pekerjaan pondasi proyek sedang dijalankan. Adanya kepadatan kendaraan pada arah Kebayoran Lama/Blok M dan arah Ciledug Raya.



Minggu, 6 Juli 2015

Kondisi lalu lintas Pasar Cipulir pada siang hari saat pekerjaan pondasi proyek sedang dijalankan. Adanya kepadatan kendaraan pada arah Kebayoran Lama/Blok M dan arah Ciledug Raya.



Minggu, 6 September 2015

Penyebaran kuesioner kepada pengendara kendaraan bermotor R2 yang melintasi Pasar Cipulir



Rabu, 18 November 2105

Pekerjaan pondasi Jalan Layang sudah hampir selesai dan terlihat kepadatan lalu lintas menuju Blok M pada siang hari.



RIWAYAT HIDUP



Istiana Widhiastuti lahir di Jakarta pada tanggal 7 November 1993, putri kedua Bapak Ir. HM. Siswanto, MM dan Ibu Hj. Nanik Widayanti. Tamat dari TK Islam At-Taqwa Jakarta (1999), SD Islam Darun Najah Petukangan Jakarta (2005), SMPN 161 Jakarta (2008), dan lulus SMAN 32 Jakarta (2011). Pada tahun 2011 mengambil S1 Pendidikan Teknik Bangunan di Universitas Negeri Jakarta. Dalam menyelesaikan masa studinya di Universitas Negeri Jakarta, pernah mengikhti Praktek Kerja Lapangan (PKL) bertempat di PT. PP Persero pada semester 7 untuk proyek pembangunan *Apartemen Izzara Simatupang* Jakarta dan mengikuti Program Keterampilan Mengajar (PKM) tahun ajaran 2013/2014 bertempat di SMKN 4 Tangerang Selatan serta menyelesaikan masa perkuliahan dengan mengambil skripsi yang berjudul *Analisa Faktor Pengaruh Pembangunan Jalan Layang Kapten Tendean-Ciledug terhadap Kepuasan Pengendara Kendaraan Bermotor R2 pada Koridor Pasar Cipulir.*