

Pengukuran *Road User Satisfaction Index* Pada Sistem Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi

Measuring the Road User Satisfaction Index on the K.H Wahid Hasyim Road System, Banyuwangi Regency

Willy Ade Wijaya¹, Taufan Abadi², Amri Gunasti³

¹Mahasiswa Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember

Email: Willy Ade Wijaya@gmail.com

²Dosen Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember

Email: taufan.abadi@unmuhjember.ac.id

³Dosen Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember

Email: amrigunasti@unmuhjember.ac.id

Abstrak

Perkembangan jumlah pengguna jalan di Kabupaten Banyuwangi meningkat drastis dari tahun ke tahun, didorong oleh semakin berkembangnya kota Banyuwangi sebagai kota wisata. Peneliti membutuhkan data tentang tingkat harapan dan kepuasan pengguna jalan di Jalan KH. Wahid Hasyim, maka peneliti menggunakan metode survey yang menunjukkan beberapa temuan penting. Tingkat harapan pengguna jalan, yaitu: rata-rata tingkat harapan: 4,13 (kategori sangat tinggi), harapan tertinggi: keselamatan jalan (4,18) dan harapan terendah: kepentingan manajemen lalu lintas (4,08). Tingkat kepuasan pengguna jalan, yaitu; kepuasan terendah: dampak lingkungan (3,77) dan road user satisfaction index: 76,77, yang mengindikasikan bahwa pengguna jalan secara umum merasa puas terhadap keadaan jalan. Perbedaan antara harapan dan kepuasan, yaitu: rata-rata harapan: 4,13 dan rata-rata kepuasan: menggunakan indeks kepuasan 3,84. Ini menunjukkan bahwa meskipun pengguna jalan memiliki harapan yang sangat tinggi, tingkat kepuasan masih sedikit di bawah harapan mereka, terutama terkait dengan dampak lingkungan. Secara keseluruhan, pengguna jalan di Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi puas dengan kondisi jalan

Kata Kunci: Banyuwangi., Jalan KH.Wahid Hasyim., SPSS., Satisfaction Index., Road user.

Abstrack

The number of road users in Banyuwangi Regency has increased drastically from year to year, driven by the increasing development of the city of Banyuwangi as a tourist city. Researchers need data about the level of hope and satisfaction of road users on Jalan KH. Wahid Hasyim, the researchers used a survey method which showed several important findings. The level of hope of road users, namely: average level of hope: 4.13 (very high category), highest hope: road safety (4.18) and lowest hope: importance of traffic management (4.08). The level of road user satisfaction, namely; lowest satisfaction: environmental impact (3.77) and road user satisfaction index: 76.77, which indicates that road users are generally satisfied with the condition of the road. The difference between expectations and satisfaction, namely: average expectations: 4.13 and average satisfaction: using a satisfaction index of 3.84. This shows that although road users have very high expectations, satisfaction levels are still slightly below their expectations, especially regarding environmental impacts. Overall, road users on Jalan KH. Wahid Hasyim Banyuwangi Regency is satisfied with the condition of the roads

Keywords: Banyuwangi., Jalan KH. Wahid Hasyim., SPSS., Satisfaction Index., Road user.

1. PENDAHULUAN

Perkembangan jumlah pengguna jalan dari tahun ke tahun bertambah drastis di Kabupaten Banyuwangi (BPS Kabupaten Banyuwangi). Hal ini disebabkan kota Banyuwangi menjadi kota wisata. Penelitian ini menggunakan metode survey untuk memperoleh data tingkat Harapan dan kepuasan pengguna jalan KH. Wahid Hasyi kabupaten Banyuwangi.

Sebuah jalan biasanya dibarengi dengan kehadiran infrastruktur lain yang diperlukan masyarakat, seperti sekolah, pasar, perkantoran, sarana olah raga, dan fasilitas lain yang berada di sekitaran jalan tersebut. Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah penelitian dapat dirinci sebagai berikut Bagaimana tingkat harapan dan kepuasan pengguna jalan Kh. Wahid Hayim kabupaten Banyuwangi. Dari rumusan latar belakang dan rumusan masalah maka dapat dirumuskan tujuan penelitian sebagai berikut menghitung perbedaan tingkat harapan dan kepuasan pada jalan Kh Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Jalan Perkotaan

MKJI (1997), berpendapat bahwa jalan perkotaan adalah suatu ruas jalan yang memiliki pembangunan tetap dan terus-menerus di sepanjang jalan, dimana pembangunannya paling sedikit terjadi di salah satu sisi jalan saja. jalan tersebut dikatakan jalan perkotaan apabila memiliki penduduk lebih dari 100 ribu jiwa ataupun kurang dari 100 ribu jiwa, dengan pembangunan tepi jalan yang permanen dan berkelanjutan. Jalan perkotaan memiliki 4 tipe, yakni :

1. Jalan dua lajur dua arah (2/2 UD).
2. Jalan empat lajur dua arah.
 - a. Tak terbagi tanpa median (4/2 UD).
 - b. Terbagi dengan median (4/2 D).
3. Jalan enam lajur dua arah terbagi (6/2 D).

4. Jalan satu arah (1-3/1).

Uji validitas merupakan pengujian yang dapat menunjukkan sejauh mana alat ukur yang dipakai dalam sebuah penelitian. Ghazali (2009) berpendapat bahwa uji validitas dipakai untuk mengukur valid atau tidaknya suatu kuesioner. sebuah survei di anggap valid jika pertanyaan-pertanyaan dalam survei mengungkapkan apa yang ingin diukur dalam survei tersebut. Koefisien korelasi ditentukan dari hasil perhitungan korelas, dan dapat dipakai dalam mengukur item validitas dan menentukan apakah item layak dipakai. Ketika hendak menentukan apakah sebuah item layak digunakan, maka uji signifikansi koefisien korelasi biasanya dilakukan pada tingkat signifikansi 0,05. Artinya, sebuah butir soal dianggap valid jika berkorelasi signifikan dengan skor total, untuk melakukan uji validitas ini menggunakan program SPSS. Pengukuran validitas bisa dilakukan melalui korelasi skor pertanyaan dengan skor komponen atau variabel secara menyeluruh. Untuk memeriksa apakah skor setiap item kuesioner valid, maka kriteria statistik ditentukan dengan :

1. Bila, r hitung $>$ r -tabel maka butir soal valid
2. Elemen dikatakan tidak valid, bila r hitung $<$ r tabel.
3. Input data asli dari kuesioner anda ke dalam worksheet SPSS, jangan lupa sertakan totalnya di bagian paling akhir.
4. Kemudian pilih variabel view dan beri nama label masing-masing kolom.
5. Pilih *Analyze –Correlate – bivariate*.
6. Setelah itu akan muncul *output*.

Reliabilitas berasal dari kata *reliability*. Menurut Walize (1987) Pengertian dari reliabilitas merupakan konsistensi pengukuran. Sugiharto dan Situnjak (2006) mengartikan reliabilitas sebagai alat yang dipakai untuk mendapatkan informasi yang digunakan dalam

penelitian, dapat diandalkan sebagai alat pengumpul data, serta dapat mengungkapkan informasi dilapangan dengan sebenar-benarnya.

Tingkat reliabilitas secara empiris ditunjukkan dengan nilai numerik yang disebut nilai koefisien reliabilitas. Nilai reliabilitas yang tinggi ditunjukkan oleh nilai r_{xx} yang mendekati 1. Secara umum, reliabilitas dikatakan memadai apabila nilainya ≥ 0.7 . Sebagian berpendapat untuk nilai reliabilitas ≥ 0.6 maka tetap dianggap memadai.

Menurut MKJI (1997) Kapasitas merupakan ukuran kinerja lalu lintas ketika volume lalu lintas maksimum suatu jalan tetap dalam kondisi apapun maupun kondisi tertentu. Definisi kapasitas adalah sebuah penilaian apakah orang atau kendaraan masih layak untuk memindahkan sesuatu lalu lintas pada jam sibuk.

Volume lalu lintas tergantung pada kapasitas jalan, yaitu banyaknya kendaraan yang bergerak, namun jika kapastasi jalan tidak mampu menampungnya maka lalu lintas yang ada akan mengalami kemacetan karena jumlah pengguna melebihi kapasitas jalan yang ada.

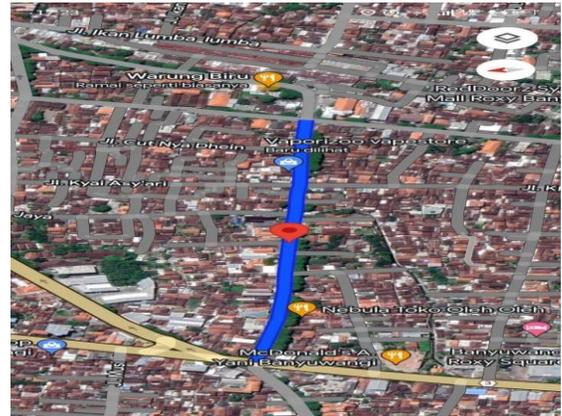
Jalan perkotaan dan luar kota merupakan jalan bersinyal yang menyediakan pelayanan transportasi sebagai fungsi utamanya dan juga menyediakan akses angkutan barang sebagai fungsi tambahan.

- A. Perilaku Lalu Lintas
- B. Kapasitas Jalan
- C. Kualifikasi Pengurusan Izin Menggunakan Jalan
- D. Kepuasan Pengguna Jalan
- E. Kinerja Jalan

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan selama satu lan pada jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwani (Gambar 1). Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan menggunakan angka-angka dan data kualitatif yang diungkapkan dengan kata - kata (Sugiyono, 2017). Data kualitatif dapat membantu

melengkapi gambaran yang didapatkan dari data kuantitatif. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner yang akan di isi oleh pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.



Gambar1. Lokasi Penelitian

Sumber: *Google Maps*, 2024.

A. Teknik Pengumpulan Data

1) Metode Observasi

Metode observasi yaitu metode :

- a. Pengumpulan data sekunder
 - b. Pengumpulan data primer
- ##### B. Metode kuesioner

Pada penelitian ini, peneliti akan mengumpulkan data dengan menggunakan kuesioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan kepada responden.

C. Metode Pengambilan Sampel

Method ini dipakai agar memperoleh sampel yang jumlahnya cenderung kecil bila dibandingkan dengan populasi yang ada, namun dapat mewakili keseluruhan populasi.

B. Survey

Saat melakukan survei, adalah yang harus diperhatikan untuk melancarkan jalannya survey, yakni alat yang diperlukan antara lain alat tulis, form atau kuesioner, alat penunjuk waktu (jam), hp sebagai media dokumentasi.

a. Metode checklist

merupakan daftar yang berisi uraian (pernyataan) tentang apa yang diteliti. Data-

data yang didapatkan kemudian dipakai untuk bahan pertimbangan untuk mengevaluai keadaan. Checklist adalah laporan yang berupa daftar pertanyaan kepada seseorang, proses (prosedur), atau item lainnya. Daftar dipakai untuk sebuah observasi atau evaluasi dalam mencatat seberapa sering peristiwa terjadi. Hal ini dilakukan dengan memberikan tanda centang (X) pada kolom yang ada.

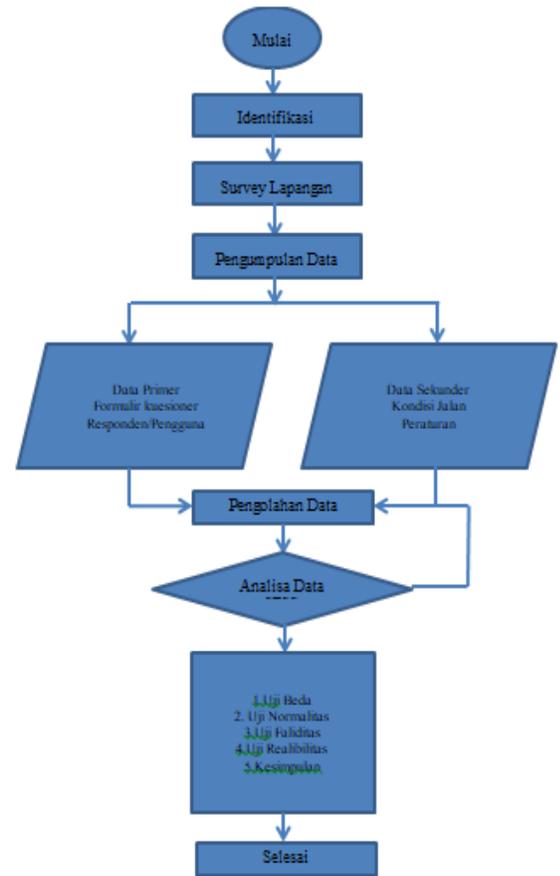
b. Analisis random purposive sampling

Analisis ini dilakukan dengan memilih sampel berdasarkan keberadaan tertentu bukan berdasarkan strata, atau geografi. Dalam analisis ini pengambilan sampelnya dilakukan secara acak. Klasifikasi penentuan responden yaitu pengguna infrastruktur jalan Studi Kasus Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.

C. Uji Instrumen Pengumpulan Data

Agar mendapatkan hasil dari penelitian, maka dilakukan uji reliabilitas dengan memakai metode *Cronbach alpha* kemudian diukur dengan menggunakan skala *Cronbach alpha* mulai dari 0 sampai dengan 1. Menurut Triton (2005) dalam uji ini skala pengukurannya dibagi menjadi lima kelas dengan rentang nilai yang sama, ukuran stabilitas *alpha* dapat diartikan sebagai berikut ini :

1. Apabila nilai *Cronbach alpha* 0,00 sampai 0,20, artinya penelitian yang dilakukan memiliki reabilitas rendah atau kurang reliable.
2. Nilai alpha Cronbach 0,21 sampai 0,40, artinya penelitian yang dilakukan memiliki reabilitas yang agak reliable.
3. Nilai alpha Cronbach 0,41 sampai 0,60, artinya penelitian yang dilakukan memiliki reabilitas dapat diandalkan (cukup reliable)
4. Nilai alpha Cronbach 0,61 sampai 0,80, artinya penelitian yang dilakukan berarti reliabel.
5. Nilai alpha Cronbach 0,81 sampai 1,00, penelitian yang dilakukan memiliki reabilitas sangat tinggi.



Gambar 1. Bagan alur penelitian
 Sumber : Hasil Analisa Penelitian, 2024.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Terdapat beberapa pengujian dalam penelitian ini. Berikut merupakan penjabaran dari beberapa hasil yang diperoleh mulai hasil uji validasi data, reabilitas data, hingga Tingkat kepuasan.

A. Uji Validitas Data

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai *t* hitung seluruh indikator kepuasan lebih besar dibanding dengan nilai *t* tabel. Nilai *t* tabel sebesar 0.1603, sedangkan nilai *t* hitung jauh diatas nilai *t* tabel tersebut. Begitu pula dengan nilai signifikansinya rata-rata dibawah nilai alfa. Nilai alfa adalah 0,05, sedangkan nilai signifikansinya seluruh indikator bernilai 0,000. Hal tersebut mengindikasikan bahwa

seluruh indikator kepuasan pengguna jalan yang dipakai dalam penelitian ini adalah valid.

B. Uji Reabilitas Data

Rentang nilai Alpha Cronbach's adalah bila $\alpha < 0.50$ reliabilitas rendah, $0.50 < \alpha < 0.70$ reliabilitas moderat, $\alpha > 0.70$ maka reliabilitas mencukupi (sufficient reliability), $\alpha > 0.80$ maka reliabilitas kuat, $\alpha > 0.90$ maka reliabilitas sempurna. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai Alpha Cronbach's sebesar 0,767. Hal ini menunjukkan bahwa data memiliki nilai moderat sehingga kuesioner ini dikatakan konsisten (reliable).

Tabel 1. Uji Reabilitas Pada Harapan Pengguna Jalan KH Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.

No	Variabel	Cronbach Alpha
1.	Keselamatan jalan	0.941
2.	Fitur Jalan	0.767
3.	Dampak Lingkungan	0,793
4.	Pelayanan Jalan	0,795
5.	Faktor Sosial	0,8
6.	Kepentingan Manajemen Lalu lintas	0,779

Sumber : Hasil Perhitungan, 2024.

Setelah pengujian reabilitas data pada harapan dilakukan pula pengujian terhadap kepuasan, berikut merupakan data uji yg ditunjukkan pada tabel 2.

Tabel 2. Uji reabilitas pada kepuasan pengguna jalan KH Wahid Hasyim Kabupsten Banyuwangi.

No	Variabel	Cronbach Alpha
K1.	Keselamatan jalan	0.722
K2.	Fitur Jalan	0.76
K3.	Dampak Lingkungan	0,834
K4.	Pelayanan Jalan	0,893
K5.	Faktor Sosial	0,83
K6.	Kepentingan Manajemen Lalu lintas	0,928

Sumber : Hasil Perhitungan, 2024.

C. Tingkat Harapan

Secara umum, dalam penelitian ini ada 6 (enam) hal penting yang dinilai. Keenam hal tersebut diantaranya adalah Keselamatan Jalan, Fitur Jalan, Dampak Lingkungan, Pelayanan, Faktor Sosial, Kepentingan Manajemen Lalu Lintas. Secara lebih rinci keenam variabel ini dinilai dengan 57 indikator yang relevan. Hasil analisa data dari tingkat harapan ditampilkan pada tabel 3.

Tabel 3. Tingkat Harapan Pengguna Jalan kh Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi

No	Variabel	Tingkat Harapan
H1.	Keselamatan jalan	4.18
H2.	Fitur Jalan	4.11
H3.	Dampak Lingkungan	4.12
H4.	Pelayanan Jalan	4.16
H5.	Faktor Sosial	4.1
H6.	Kepentingan Manajemen Lalu lintas	4.08
	Rata-rata	4.13

Sumber : Hasil Perhitungan, 2024.

Dari penelitian ini diperoleh nilai rata-rata harapan untuk variabel Keselamatan Jalan sebesar 4.18; Fitur Jalan sebesar 4.11; Dampak Lingkungan 4.12; Pelayanan Jalan sebesar 4.16; Faktor Sosial sebesar 4.1; Kepentingan Manajemen Lalu Lintas sebesar 4,8. Nilai tertinggi untuk *Importance* atau harapan ada pada variabel Keselamatan jalan. Sebaliknya nilai terendah untuk harapan ada pada variabel Kepentingan Faktor Sosial sebesar 4,13. Adapun nilai rata-rata total *Importance* atau harapan sebesar 4.02

D. Tingkat Kepuasan

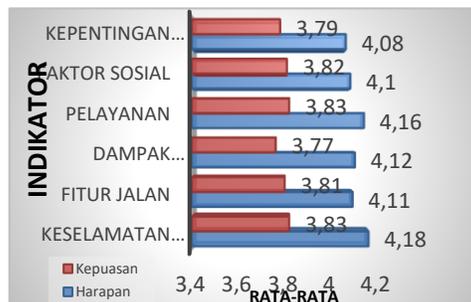
Nilai rata-rata Kepuasan untuk variabel Keselamatan Jalan sebesar 3.83; Fitur Jalan sebesar 3.81; Dampak Lingkungan 3.77; Pelayanan sebesar 3.83; Faktor Sosial sebesar 3.82; Kepentingan Manajemen Lalu Lintas sebesar 3.79. Nilai tertinggi untuk Kepuasan ada pada

Keselamatan Jalan dan Pelayanan. Sebaliknya nilai terendah untuk kepuasan ada pada variabel Kepentingan Manajemen lalu lintas. Adapun nilai rata-rata total *Performance* atau kepuasan sebesar 3.52.

Tabel 4. Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan kh Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi

No	Variabel	Tingkat Kepuasan
K1.	Keselamatan jalan	3.83
K2.	Fitur Jalan	3.81
K3.	Dampak Lingkungan	3.77
K4.	Pelayanan Jalan	3.83
K5.	Faktor Sosial	3.82
K6.	Kepentingan Manajemen Lalu lintas	3.79
	Rata-rata	3.81

.Sumber : Hasil Perhitungan, 2024



Gambar 2. Perbandingan Harapan dan Kepuasan

Sumber : Hasil Perhitungan, 2024.

E. Uji Normalitas Data

Ada dua cara untuk melakukan uji beda, yakni dengan parametrik atau nonparametrik test. Bila data berdistribusi normal maka data tersebut akan dilakukan uji test dengan cara parametrik test.

Standar untuk uji one sampel kolmogorov Smirnov test adalah bila nilai Asymp. Sig. (2-tailed) $\leq 0,05$ maka data tidak berdistribusi normal. Sebaliknya Asymp. Sig. (2-tailed) $\geq 0,05$ maka data berdistribusi normal. Bila nilai hasil uji menunjukkan bahwa nilai Asymp. Sig. (2-tailed) $\leq 0,05$ baik untuk Tingkat harapan maupun untuk Tingkat kepuasan. Hal ini mengindikasikan bahwa semua indikator

harapan maupun kepuasan tidak berdistribusi normal, maka uji beda dilakukan dengan nonparametrik test.

E. Road User Satisfaction Index

Skala 0 hingga 100% digunakan untuk mengukur RUSI (*Road User Satisfaction Index*). Ada lima kriteria yang dipakai, yakni : standar terendah adalah ketidakpuasan dengan nilai berkisar 0% hingga 34,99%. Kriteria selanjutnya standar kurang puas dengan nilai berkisar 35% hingga 50,99%. Standar ke-3 dengan kriteria cukup puas dengan nilai berkisar antara 51% hingga 65,99%. standar ke-4 dengan kriteria memuaskan (puas) dengan kisaran nilai 66% hingga 80,99% terakhir dengan kriteria sangat memuaskan dengan nilai berkisar 81% hingga 100%.

Untuk menghitung RUSI, terlebih dahulu menghitung nilai faktor bobot / *Weight Factor* (WF) dan nilai bobot / *Weight Score* (WS), sehingga diperoleh nilai WF. Setiap nilai MIS (*Mean Importance Score*) harus dibagi dengan skor total MIS (*Mean Importance Score*) dikalikan 100.

Tabel 5. Perhitungan RUSI Pada Jalan KH Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi

Indikator	WF	WS
P1	1.79	6.81
P2	1.77	6.76
P3	1.72	6.53
P4	1.78	6.75
P5	1.75	6.57
P6	1.75	6.66
P7	1.81	7.07
P8	1.77	6.8
P9	1.77	6.87
P10	1.79	6.96
P11	1.81	7.02
P12	1.78	6.91
P13	1.79	6.75
P14	1.79	6.86
P15	1.76	6.69
P16	1.71	6.47

Indikator	WF	WS
P17	1.71	6.56
P18	1.8	6.88
P19	1.8	6.69
P20	1.78	6.85
P21	1.73	6.45
P22	1.72	6.58
P23	1.73	6.54
P24	1.77	6.8
P25	1.73	6.73
P26	1.73	6.65
P27	1.74	6.58
P28	1.78	6.74
P29	1.73	6.78
P30	1.74	6.62
P31	1.73	6.54
P32	1.75	6.7
P33	1.74	6.19
P34	1.75	6.54
P35	1.74	6.75
P36	1.8	6.88
P37	1.76	6.73
P38	1.82	7.09
P39	1.73	6.61
P40	1.8	6.9
P41	1.73	6.59
P42	1.77	6.72
P43	1.84	7.07
P44	1.76	6.74
P45	1.73	6.6
P46	1.71	6.49
P47	1.71	6.34
P48	1.72	6.74
P49	1.71	6.43
P50	1.72	6.61
P51	1.72	6.56
P52	1.73	6.67
P53	1.75	6.63
P54	1.74	6.39
P55	1.76	6.63

Indikator	WF	WS
P56	1.74	6.52
P57	1.73	6.73
WT		381.34
RUSI		76.27

Sumber: Hasil Penelitian, 2024

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai *Weight Total* (WT) Pada Jalan Trunojoyo Kabupaten Jember sebesar 381.34. Sedangkan nilai *Road User Satisfaction Index* (RUSI) Pada Jalan KH Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi sebesar 76.27. Nilai RUSI Pada Jalan Trunojoyo Kabupaten Jember ini berada dalam rentang antara 66 - 80,99 Persen dengan kriteria puas.

Tabel 6. Kriteria Tingkat Kepuasan Pada Jalan KH Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.

No	Nilai RUSI (%)	Keterangan (RUSI)
1.	0% - 34.99%	Tidak Puas
2.	35% - 50.99%	Kurang Puas
3.	51% - 65.99%	Cukup Puas
4.	66% - 80.99%	Puas
5.	81% - 100%	Sangat Puas

Sumber: Hasil Penelitian, 2024

Dari nilai RUSI ini mengindikasikan bahwa ada beberapa indikator yang dinilai sudah cukup baik, sehingga perlu dipertahankan. Beberapa indikator dinilai sudah cukup memuaskan, akan tetapi tidak penting bagi User. Beberapa indikator berikutnya tidak memuaskan, tetapi juga tidak penting bagi User. Beberapa indikator lainnya sangat penting bagi User tetapi dinilai masih belum memuaskan. Indikator-indikator yang masuk kedalam kelompok terakhir ini harus menjadi perhatian khusus bagi para pengambil kebijakan.

F. Tingkat GAP Antara tingkat harapan dan kepuasan

Gap merupakan selisih antara importance atau harapan dengan performance atau penilaian

User (Pengguna) terhadap kondisi jalan saat ini (eksisting). Semakin besar gap mengindikasikan bahwa User (Pengguna) semakin tidak puas dengan kondisi eksisting dan memiliki harapan yang tinggi agar jalan diperbaiki. Sebaliknya semakin kecil gap maka semakin kecil perbedaan antara nilai yang diberikan pada kondisi eksisting dengan harapan yang diberikan oleh User (Pengguna).

Tabel 7. Gap Antara Harapan dan Kepuasan Jalan KH Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi

C-1	C-2	C-3	C-4	C-5
P1	4.21	3.81	-0.41	49
P2	4.16	3.83	-0.33	33
P3	4.04	3.81	-0.23	11
P4	4.19	3.79	-0.39	47
P5	4.11	3.76	-0.35	40
P6	4.12	3.81	-0.31	28
P7	4.26	3.91	-0.35	39
P8	4.17	3.84	-0.33	31
P9	4.16	3.89	-0.27	19
...
P33	4.11	3.55	-0.56	57
P48	4.05	3.92	-0.13	1
...
P57	4.06	3.90	-0.16	3

Keterangan ; C-1(Indikator) C-2(Rata-rata Skor Harapan) C-3(Rata-rata Skor Presepsi) C-4(GAP) C-5(Rank)

Sumber: Hasil olah data, 2024

Hasil penelitian yang dilakukan pada pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim menunjukkan bahwa ada gap yang sangat besar pada P33 atau Tingkat kebisingan pekerjaan/industri kecil. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim merasa sangat tidak puas terhadap Item P33 ini. Sebaliknya pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim memiliki harapan atau importance yang tinggi. Hal ini mengindikasikan pihak yang berwenang harus melakukan atau mengevaluasi penempatan pabrik agar ditempatkan dilokasi yang tidak menimbulkan kebisingan bagi pengguna jalan.

Gap terendah antara importance Gap terendah antara importance dengan performance terdapat pada item P48 yaitu Pengaturan perubahan ruang publik menjadi ruang usaha. Harapan atau importance pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim terhadap item ini sangat tinggi. Sebaliknya tingkat kepuasan pengguna Jalan KH. Wahid Hasyim terhadap Item ini juga sangat tinggi.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

Hasil penelitian berupa data dan pembahasan mengenai *road user satisfaction index* pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut, diantaranya:

1. Tingkat harapan pengguna jalan pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi rata-rata sebesar 4,13 yakni berada pada kategori level sangat tinggi. Harapan tertinggi terdapat pada variabel keselamatan jalan yakni sebesar 4,18. Sebaliknya harapan yang paling rendah terdapat pada variabel kepentingan manajemen lalu lintas yakni sebesar 4,08.
2. Tinggi tingkat kepuasan pengguna jalan pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi rata-rata sebesar 3,81 yakni berada pada kategori level tinggi. Kepuasan tertinggi terdapat pada variabel pelayanan jalan dan keselamatan jalan yakni masing- masing sebesar 3,83. Sebaliknya kepuasan pengguna jalan yang paling rendah terdapat pada variabel dampak lingkungan yakni sebesar 3,77.
3. Tingkat kepuasan dan tingkat harapan pengguna jalan pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi berbeda sangat nyata. Hal ini dapat dilihat dari nilai sinifikansi sebesar 0,00 yang lebih kecil dari 0,05.
4. *Road user satisfaction index* pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi sebesar 76,77. Hal ini

mengindikasikan bahwa pengguna jalan merasa puas terhadap keadaan jalan pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi.

b. Saran

Hasil penelitian berupa data dan pembahasan mengenai *road user satisfaction index* pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut, diantaranya

1. Penelitian dimasa yang akan datang perlu dilakukan wawancara yang mendalam terhadap stakeholder pada Pada Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Banyuwangi,
2. Kuesioner yang digunakan pada penelitian ini perlu dievaluasi, sehingga dapat dilengkapi dengan kuesioner yang diperlukan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. 2001. *Reliabilitas dan validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Faisal, A., Mulyono, A. T., & Utomo, S. H. T. 2022. Kepuasan pengguna jalan terhadap pelayanan jalan provinsi di Kalimantan Barat. *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)*, 8(1). 11-26.
- Ghozali, Imam. 2006. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang.
- Gunasti, Amri. 2019. Penilaian Kinerja Pengawas Pada Pekerjaan Dam/Bendung Kelorahan Desa Manggis Kecamatan Tanggul Jember. *Media Teknik Sipil* Vol. 17 No.
- Maulana, A., & Nugraha, F. A. 2019. Studi Mikrosimulasi Penilaian Kinerja Persimpangan Bersinyal Jalan Ir. H Juanda-Cikapayang. *Jurnal Teknik Sipil: Jurnal Teoretis Dan Terapan Bidang*.
- Muchtar, C. 2010. Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki: Studi Kasus Jalan Kedoya Raya–Arjuna Selatan. *Planesa*, 1(2), 213026.
- Permana, M. Z., Hamduwibawa, R. B., & Gunasti, A. 2024. Pengukuran Road User Satisfaction Index Jalan Jawa Kabupaten Jember. *Sustainable Civil Building Management and Engineering Journal*, 1(1). 30-30.
- Priyatno. 2018. *SPSS Panduan Mudah Olah Data Bagi Mahasiswa Dan Umum*, ISBN: 978-979-29-7172-9, Andi (Anggota IKAPI): Yogyakarta.
- Puspitasari, D. E. 2010. Penataan pedagang kaki lima kuliner untuk mewujudkan fungsi tata ruang kota di Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman. *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 22(3). 588-606.
- Suhendra, A., & Prasetyanto, D. 2016. Kajian Tingkat Kepuasan Pengguna Trans Metro Bandung Koridor 2 Menggunakan Pendekatan Importance-Performance Analysis. *RekaRacana: Jurnal Teknil Sipil*, 2(2). 59–70.
- Taufik, M. 2012. Kajian Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Ruang Publik Kawasan Simpang Lima Pati. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 8(2). 138.
- Widodo, A. 2013. Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang). *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 15(1), 1-12.
- Arianto, S. B., & Heriwibowo, D. (2016). Evaluasi kebutuhan rambu lalu lintas pada ruas jalan perbatasan antara Kabupaten Bantul-Gading di GunungKidul, Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 18(1). 1-10.

SF Yanuar, NS Rizal, T Abadi

Jurnal Rekayasa Infrastruktur Hexagon 7 (1).
25-32

Tahun 2022 dan 2016. *Jurnal Rekayasa
Infrastruktur Hexagon*.

Perbandingan hasil stabilisasi dengan
fly ash dan semen pada tanah ekspansif
Cikampek

Jurnal Teknik Sipil 7 (2). 131-143

SF Yanuar, NS Rizal, T Abadi

Jurnal Rekayasa Infrastruktur Hexagon 7 (1),
25-32

SF Yanuar, NS Rizal, T Abadi

Analisis Perbandingan Harga Satuan
Galian Tanah Mekanis Menggunakan
Permen-PUPR Tahun 2022 Dan 2016