

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN DAN FUNGSIJALAN LINGKAR SELATAN (OTTOISKANDAR DINATA)

Saepul Huda¹, dan Indra Noer Hamndan²

¹Mahasiswa, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Bandung

²Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Bandung

E-mail : saepulhuda2014@gmail.com.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui menganalisa persepsi dan preferensi masyarakat terhadap pembangunan dan difungsikannya Jalan Lingkar Selatan terhadap masyarakat Kabupaten Ciamis terutama di daerah yang dilalui oleh jalan tersebut, mengetahui nilai *gap* untuk menentukan ranking indikator yang telah disusun, persepsi dan preferensi manakah yang menjadi penilaian tertinggi dan penilaian terendah oleh masyarakat dan mengetahui dampak terhadap ekonomi sebelum dan sesudah difungsikannya jalan Lingkar Selatan. Metode pengumpulan data menggunakan kuisioner. Teknik analisis data menggunakan analisis *Importance Performance Analysis* (IPA). Data yang diperoleh dipetakan ke dalam diagram kartesius untuk memperoleh persepsi dan preferensi masyarakat. Hasil dari persepsi dan preferensi masyarakat banyak terletak pada kuadran II, nilai *gap* terkecil yaitu -0,1 dan tertinggi 0,14, nilai persepsi tertinggi 4,75 dan terendah 4,05. Nilai preferensi tertinggi 4,75 dan terendah 4,01. Dampak dibangun dan difungsikannya jalan mempunyai positif pada kehidupan perekonomian dengan berkurangnya angka pengangguran, bertambahnya usaha baru dan industri menengah/besar khususnya pada daerah yang dilewati oleh jalan.

Kata Kunci: persepsi masyarakat, nilai kesenjangan (*gap*), *importance performance analysis* (IPA).

1. Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur jalan salah satunya adalah jalan lingkar sebagai salah satu usaha untuk meningkatkan efisiensi dalam angkutan barang dan manusia. Selain itu jalan lingkar merupakan jalan alternatif untuk perkembangan ekonomi, industri, pariwisata, dan pengembangan suatu wilayah. Adanya jalan lingkar juga diharapkan dapat mengurangi permasalahan transportasi seperti peningkatan volume kendaraan yang berakibat kemacetan, adanya penyempitan jalan, kondisi jalan rusak,

jalan berlubang, jembatan rusak dan lain sebagainya yang menjadi hambatan dalam peningkatan perekonomian secara merata.

Prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dipasarkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana transportasi. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang

meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana transportasi. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan terus menerus maka kawasan permukiman tersebut tidak akan berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang harus dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi dengankualitas yang baik agar dapat dilalui.

Demikian pula tuntutan akan keberadaan jalan lingkar sebagai salah satu sistem prasarana transportasi. Keberadaan jalan lingkar memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Di samping itu, pembangunan jalan lingkar di beberapa daerah perkotaan memang berpengaruh terhadap perkembangan kawasan yang berada di sekitar jalan lingkar tersebut.

Fungsi jalan lingkar adalah untuk mengurangi kepadatan atau kemacetan lalu lintas di dalam kota. Tetapi dalam hal ini program pemerintah yang lebih fokus membangun jalan lingkar di daerah perkotaan perlu diluruskan, yakni seharusnya lebih memperhatikan kondisi jalan-jalan di pedesaan yang sebenarnya sangat membantu masyarakat yang rata-rata miskin dalam meningkatkan aktivitas ekonomi mereka, sehingga kesenjangan antara daerah perkotaan dan pedesaan dapat dihapuskan. Oleh karena itu, pemerintah harus segera memperbaiki kondisi jalan antar desa di seluruh Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang stabil dan pro rakyat.

Gagasan Pembangunan jalan Lingkar Selatan mulai direalisasikan sejak tahun 1999 melalui penyusunan Studi Kelayakan oleh Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ciamis. Dalam Studi Kelayakan tersebut disebutkan bahwa tujuan utama pembangunan jalan ini adalah untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas dalam kota Kabupaten Ciamis.

Pemkab Ciamis melalui Dinas Perhubungan resmi memfunksikan jalan Lingkar Selatan untuk kendaraan barang berdasarkan pada Perda Ciamis No. 15 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Kabupaten Ciamis dan Perda Ciamis No. 14

Tahun 2017 tentang penyelenggaraan jalan. Setiap kendaraan barang yang melintas ke Ciamis dialihkan ke jalur tersebut, sehingga tak lagi masuk ke perkotaan. Kendaraan barang dari arah Jakarta dan Bandung yang masuk ke Ciamis menuju Jawa Tengah, diwajibkan mengambil jalan Lingkar Selatan di simpang Imbanagara dan keluar di Desa Bojongmengger Kecamatan Cijeungjing. Panjang jalan ini 17 kilometer.

Secara kasat mata tampaknya membawa dampak yang besar terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Kabupaten Ciamis khususnya masyarakat yang dilalui oleh jalan Lingkar Selatan. Infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi, dapat menciptakan lapangan kerja dan dapat mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait.

Dibangun dan difungsikannya jalan membutuhkan dukungan dari aspek ekonomi, infrastruktur, dan juga dukungan dari aspek masyarakat. Keterlibatan masyarakat dalam pembangunan dan difungsikannya jalan menjadi sangat penting untuk diperhatikan. Identifikasi terhadap permasalahan akibat dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan perlu dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pembangunan dapat memberikan kesejahteraan kepada masyarakat khususnya masyarakat sekitar wilayah pembangunan. Berdasarkan latar belakang tersebut, tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi dan preferensi masyarakat terhadap dampak dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata).

Adapun rumusan masalah dari proposal persepsi masyarakat terhadap dibangun dan difungsikannya Jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) sebagai berikut:

1. Apakah persepsi dan preferensi masyarakat terhadap dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) Kabupaten Ciamis sesuai dengan keinginan masyarakat terutama di daerah yang dilalui oleh jalan tersebut?

2. Berapakah nilai kesenjangan (gap) untuk menentukan rangking indikator yang telah di susun?
3. Manakah indikator persepsi dan preferensi yang menjadi penilaian tertinggi dan penilaian terendah oleh masyarakat?
4. Bagaimana perbandingan keadaan, ekonomi, sekitar jalan lingkaran selatan sebelum dan sesudah difungsikannya jalan Lingkaran Selatan?

Dalam penulisan ini terdapat ruang lingkup bahasan sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan di jalan Lingkaran Selatan (Otto Iskandar Dinata) di Kabupaten Ciamis.
2. Peneliti hanya meneliti persepsi dan preferensi masyarakat terhadap dampak yang terjadi akibat dibangun dan difungsikannya jalan Lingkaran Selatan (Otto Iskandar Dinata) terhadap perekonomian masyarakat Kabupaten Ciamis terutama di daerah yang dilalui oleh jalan tersebut.
3. Peneliti menghitung nilai GAP untuk menentukan rangking indikator yang telah di susun.
4. Peneliti meneliti persepsi dan preferensi yang manakah yang menjadi penilaian tertinggi dan penilaian terendah oleh masyarakat.
5. Peneliti membandingkan keadaan ekonomi sekitar jalan Lingkaran Selatan sebelum dan sesudah difungsikannya jalan.
6. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode, analisis deskriptif kualitatif yang dikuantifikasi melalui metode *Importance Performance Analysis* (IPA).

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisa persepsi dan preferensi masyarakat terhadap dibangun dan difungsikannya jalan Lingkaran Selatan (Otto Iskandar Dinata), apakah jalan tersebut sesuai dengan keinginan masyarakat Kabupaten Ciamis terutama di daerah yang dilalui oleh jalan tersebut.
2. Menganalisa nilai kesenjangan (gap) untuk menentukan rangking indikator yang telah di susun.

3. Menganalisa persepsi yang menjadi penilaian tertinggi dan penilaian terendah oleh masyarakat.
4. Mengetahui dampak ekonomi sekitar jalan lingkaran selatan sebelum dan sesudah difungsikannya jalan Lingkaran Selatan.

2. Tinjauan Pustaka

A. Persepsi

Persepsi masyarakat dapat disimpulkan adalah tanggapan atau pengetahuan lingkungan dari kumpulan individu-individu yang saling bergaul, berinteraksi karena mempunyai nilai-nilai, norma-norma, cara-cara dan prosedur merupakan kebutuhan bersama berupa suatu sistem adat-istiadat yang bersifat kontinu dan terikat oleh suatu identitas bersama yang diperoleh melalui interpretasi data indera.

B. Preferensi

Menurut Kotler preferensi konsumen menunjukkan kesukaan konsumen dari berbagai pilihan produk jasa yang ada. Preferensi merupakan kesukaan (kecenderungan hati) kepada sesuatu. Preferensi juga diartikan sebagai pilihan suka atau tidak suka oleh seseorang terhadap suatu produk, barang atau jasa yang dikonsumsi.

C. Kepuasan Masyarakat

Kepuasan merupakan perasaan individu terhadap perbandingan antara kinerja yang dirasakan dan yang diharapkan. Kepuasan masyarakat sendiri dapat diukur pada tiga tingkatan yaitu:

1. Masyarakat merasa tidak puas ketika kinerja lebih rendah dari yang diharapkan.
2. Masyarakat merasa cukup puas ketika sesuai yang diharapkan.
3. Masyarakat merasa sangat puas ketika kinerja lebih yang diharapkan.

D. Pembangunan



Pembangunan adalah suatu upaya perubahan yang berlandaskan pada suatu pilihan pandangan tertentu yang tidak bebas dari pengalaman (sejarah), realitas keadaan yang sedang dihadapi, serta kepentingan pihak-pihak yang membuat keputusan pembangunan. Pembangunan memiliki makna yang ganda, pertama lebih berorientasi pada pertumbuhan ekonomi yang difokuskan pada masalah kuantitatif dari produksi dan penggunaan sumber daya. Kedua adalah pembangunan yang lebih berorientasi pada perubahan dan pendistribusian barang – barang dan peningkatan hubungan sosial.

E. Pengujian Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas di gunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuisioner. Suatu kuisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuisioner tersebut (Ghozali, 2016). Menurut Sudjana (2005), perhitungan korelasi dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum x_i y_i) - (\sum x_i)(\sum y_i)}{\sqrt{(n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2)(n \sum y_i^2 - (\sum y_i)^2)}}$$

Keterangan:

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel X dan Y

n = Jumlah responden

X_i = Skor item

Y_i = Skor total seluruh item

Reliabilitas sebagai alat untuk mengukur suatu kuisioner yang merupakan indikator dari variabel. Untuk menguji reliabilitas instrumen dengan menggunakan rumus *Cronbach's Alpha* (J. Supranto, 1997 : 60) yaitu:

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

Keterangan:

r_{11} = Koefisien reliabilitas instrumen (total tes)

K = Banyaknya item pertanyaan yang sah

= Jumlah varian item

= Variabel skor total

F. Peran Transportasi dalam Perkembangan Ekonomi

Kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang.

G. Sistem Guna Lahan-Transportasi

Menurut Bourne (dalam Arwien Afries, 2006), ada 4 (empat) proses utama yang menyebabkan terdinya perubahan guna lahan, antara lain perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi serta tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu. Perubahan ini secara ekonomi menunjukkan adanya pertumbuhan yang positif, dikarenakan lahan semula yang tidak menguntungkan / kurang produktif menjadi lebih menguntungkan. Namun, akibat adanya perubahan guna lahan ini dikhawatirkan terjadi pula pelanggaran peruntukan lahan dan struktur ruang kota yang dapat berpengaruh kurang baik terhadap fungsi kawasan. Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi demikian pula sebaliknya.

3. Metodologi Penelitian

A. Lokasi Penelitian

Lokasi kegiatan penelitian berada di jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) diantara Desa Imbanagara Kecamatan Ciamis – Desa Bojong Kecamatan Cijeungjing dengan panjang jalan 17 km.

B. Kebutuhan Data

1. Data Primer

Data yang diperoleh dari objek penelitian yaitu responden atau masyarakat Kabupaten Ciamis khususnya masyarakat yang dilalui oleh jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata). Adapun beberapa metode untuk memperoleh beberapa data primer:

a. Metode Observasi

Metode observasi ini agar dapat meninjau dan mengamati secara langsung keadaan lokasi maupun aktivitas yang terjadi di lapangan, sehingga penulis dapat mempelajari dan mengkaji masalah – masalah yang terjadi di lapangan, maupun solusi yang dikeluarkan oleh pihak terkait yang berhubungan dengan objek analisis

b. Metode Survei

Metode survei ini merupakan lanjutan dari metode observasi di lapangan. Jika ada yang ingin lebih diketahui terkait fasilitas dan kinerjapelayanan di lapangan.

c. Metode Analisis

Metode Analisis yang digunakan untuk menjelaskan karakteristik serta kecenderungan yang dikaji.

2. Data Sekunder

Data yang diolah pihak lain yang diperoleh dari lembaga atau instansi yang berhubungan dengan objek penelitian atau studi kepustakaan mengenai pengaruh difungsikannya jalan.

C. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan sekelompok objek dalam penelitian yang akan diteliti, diamati dan kemudian diukur. Variabel dan sub variabel ditentukan berdasarkan tujuan penelitian dengan memperhatikan teori – teori yang terkait dan studi terdahulu. Variabel dalam penelitian ini adalah persepsi dan preferensi masyarakat terhadap pembangunan dan difungsikannya jalan.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat Kabupaten Ciamis khususnya masyarakat yang dilalui jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata).

2. Sampel

Metode yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah metode *aacident sampling* yaitu merupakan sampel dari populasi secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi dan setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dijadikan sampel.

Mengenai banyaknya sampel *Roscoe* dalam Sekaran (2016) menyatakan bahwa :

1. Ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian.
2. Jika sampel dipecah ke dalam sub sampel (pria/wanita, junior/senior, dan sebagainya), ukuran sampel minimum 30 untuk tiap kategori adalah tepat.
3. Dalam penelitian *multivariate* (termasuk analisis regresi berganda), ukuran sampel sebaiknya 10 x lebih besar dari jumlah variabel dalam penelitian.
4. Untuk penelitian eksperimental sederhana dengan kontrol eksperimen yang ketat, penelitian yang sukses adalah mungkin dengan ukuran sampel kecil antara 10 sampai dengan 20.

Dengan demikian berdasarkan pendapat tersebut di atas maka dalam penelitian ini jumlah sampel yang diambil adalah 100 sampel. Sebagai perbandingan dalam pengambilan sampel penelitian ini juga menggunakan rumus Slovin dalam menentukan jumlah sampel.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

- n = Jumlah sampel
N = Ukuran Toleransi
e = Batas Toleransi (10%)

E. Teknik Analisis Data

1. Uji Validitas Data

Uji validitas di gunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuisioner. Suatu kuisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuisioner tersebut (Ghozali, 2016). Menurut Sudjana (2005), perhitungan korelasi dihitung dengan rumus sebagai



berikut:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum x_i y_i) - (\sum x_i)(\sum y_i)}{\sqrt{(n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2)(n \sum y_i^2 - (\sum y_i)^2)}}$$

Keterangan:

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel X dan Y
 n = Jumlah responden
 X_i = Skor item
 Y_i = Skor total seluruh item

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas sebagai alat untuk mengukur suatu kuisioner yang merupakan indikator dari variabel. Untuk menguji reliabilitas instrumen dengan menggunakan rumus *Cronbach's Alpha* (J. Supranto, 1997 : 60) yaitu:

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

Keterangan:

r_{11} = Koefisien reliabilitas instrumen (total tes)
 K = Banyaknya item pertanyaan yang sah
 $\sum \sigma_i^2$ = Jumlah varian item
 σ_t^2 = Variabel skor total

3. Pembobotan

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert. Skala Likert umumnya digunakan dalam penelitian yang bersifat pengukuran sikap, keyakinan, nilai, dan pendapat pengguna/konsumen terhadap kondisi suatu objek. Skala Likert yang digunakan dalam penelitian ini yaitu 5 (lima) tingkat (Tabel .1).

Tabel .1 Bobot Persepsi dan Preferensi Setiap Atribut

Sumbu X (Persepsi)	Bobot	Sumbu Y (Preferensi)	Bobot
Sangat Baik (SB)	5	Sangat Penting (SP)	5
Baik	4	Penting (P)	4
Sedang	3	Cukup Penting (CP)	3
Buruk	2	Kurang Penting (KP)	2
Sangat Buruk	1	Tidak Penting	1

Sumber: Immanuel dan Setiawan (2020)

4. Menghitung Jumlah Bobot

$$\bar{X}_i = \frac{\sum X_i}{n}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n}$$

n

Keterangan:

\bar{X}_i = Bobot rata-rata tingkat penilaian kinerja atribut ke-i

\bar{Y} = Bobot rata-rata tingkat penilaian kepentingan atribut ke-i

n = Jumlah responden

Langkah selanjutnya adalah menentukan beberapa indikator dan variabel penelitian yang akan ditanyakan kepada responden dalam kuisioner, adapun beberapa pertanyaannya adalah:

1. Terbukanya lapangan pekerjaan akibat dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan.
2. Meningkatnya tingkat pendapatan khususnya untuk masyarakat yang dilalui jalan Lingkar Selatan umumnya bagi Kabupaten Ciamis.
3. Perubahan mata pencaharian masyarakat yang berada di sekitar jalan Lingkar Selatan.
4. Adanya perubahan fungsi lahan yang berada di sekitar jalan Lingkar Selatan.
5. Mampu mengurangi /memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh.
6. Mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus yang terintegrasi.
7. Perlengkapan jalan yang memadai.

4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

a. Analisis dan Pengolahan Data

1. Kebutuhan Sampel

Berdasarkan data yang di dapat dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil jumlah penduduk di dua Kecamatan yaitu Kecamatan Ciamis dan Kecamatan Cijeungjing sebanyak 106.123 jiwa. Untuk menentukan jumlah sampel responden maka digunakan rumus Slovin, dengan perhitungan sebagai berikut:

Untuk nilai e 90% atau $sig = 0,1$

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{106.123}{1 + 106.123 (0,1)^2}$$

= 99,90586

Jadi, jumlah sampel responden yang didapat berdasarkan perhitungan menggunakan rumus Slovin yaitu sebanyak 100 orang. Responden yang dimaksud adalah pengguna jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata).

2. Hasil Pengujian Validitas

Pengujian validitas data kuisioner menggunakan program perangkat lunak Ms.Excel. Untuk mengetahui nilai r tabel bisa dilakukan dengan menggunakan rumus r tabel (α , $n-2$) dari tabel *product moment*. Pada uji validitas ini diketahui bahwa n adalah 100, dan $\alpha = 5\%$, maka r tabel (5% , 100) = 0,195. Setiap item pertanyaan dikatakan valid jika r hitung lebih besar dari 0,195.

Hasil perhitungan uji validitas persepsi dan preferensi dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) diketahui bahwa korelasi ke 7 butir (item) dengan skor total ditunjukkan pada Tabel .2

Tabel . 2 Hasil Uji Validitas

Pertanyaan	Korelasi (R Hitung)		R Tabel	Ket.
	Persepsi	Preferensi		
p1	0,862	0,905	0,195	VALID
p2	0,875	0,895	0,195	VALID
p3	0,903	0,853	0,195	VALID
p4	0,941	0,680	0,195	VALID
p5	0,739	0,739	0,195	VALID
p6	0,840	0,877	0,195	VALID
p7	0,851	0,769	0,195	VALID

Sumber: Data Primer yang Diolah.

Berdasarkan Tabel .2 telah dihitung bahwa korelasi antara besaran r kenyataan tiap atribut dan besaran r harapan tiap atribut di atas 0,195 maka dapat disimpulkan bahwa pertanyaan-pertanyaan dalam kuisioner tersebut valid.

3. Hasil Pengujian Reliabilitas

Metode uji reliabilitas yang sering digunakan adalah *Cronbach's Alpha* dan *Split Half Spearman Brown*. Beberapa ketentuan yang harus dipenuhi yaitu: (Vivi Herlina, 2019).

- *Cronbach's alpha* < 0.50 = reliabilitas rendah.

- *Cronbach's alpha* 0.51 – 0.70 = reliabilitas moderat.
- *Cronbach's alpha* 0.71 – 0.90 = reliabilitas tinggi.
- *Cronbach's alpha* > 0.90 = reliabilitas sempurna

Hasil Uji Reliabilitas Menggunakan Ms. Excel.

Tabel . 3 Hasil Uji Validitas

Pertanyaan	Persepsi	Preferensi
p1	0,556	0,713
p2	0,580	0,689
p3	0,680	0,616
p4	0,664	0,652
p5	0,737	0,824
p6	0,614	0,703
p7	0,865	0,539
Jumlah varian butir	4,695	4,737
Varian total	24,042	22,050
r_{11}	0,939	0,916
Standar koefisien cronbach's	0,70	0,70
Keterangan	Reliabilitas sangat tinggi	Reliabilitas sangat tinggi

Sumber: Data Primer yang Diolah

Hasil uji Validitas dan Reliabilitas data kuisioner menggunakan Ms.Excel diperoleh hasil uji validitas dari 7 item semua valid dan untuk nilai *Cronbach's Alpha* lebih dari 0,70. Berdasarkan ketentuan nilai *cronbach's alpha* > 0,90 yang berarti reliabilitas sempurna. Menunjukkan bahwa data kuesioner penelitian dari 7 item pertanyaan dengan jumlah responden 100 orang memiliki nilai keajegan atau konsistensi jawaban yang tinggi sehingga dapat digunakan untuk penelitian.

4. Karakteristik Umum Responden

Setelah dilakukan penyebaran kuisioner yang telah diberikan kepada responden yang jumlah 100 orang di jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) didapat data - data sebagai berikut.

Karakteristik demografi berdasarkan penelitian dibagi menjadi 3 kelompok, yaitu jenis kelamin, usia dan jenis pekerjaan.

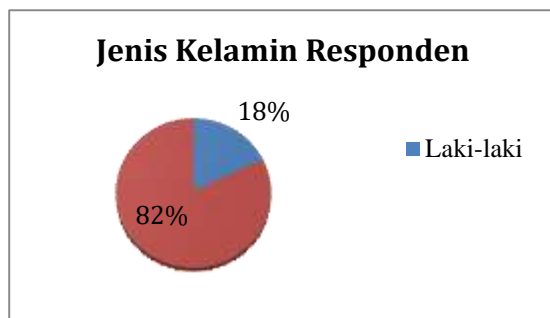
a. Distribusi Jenis Kelamin Responden

Tabel. 4 Distribusi Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase (%)
Perempuan	18	18
Laki – Laki	82	82
Total	100	100

Sumber Data Primer yang Diolah

Dari jumlah keseluruhan sampel yang diperoleh sebanyak 100 responden diketahui jumlah responden laki-laki sebanyak 82% dan perempuan sebanyak 18%. Distribusi jenis kelamin responden masyarakat disekitar Jalan Otto Iskandar Dinata dapat dilihat pada Gambar.1



Gambar . 1 Penyebaran Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Sumber Data Primer yang Diolah.

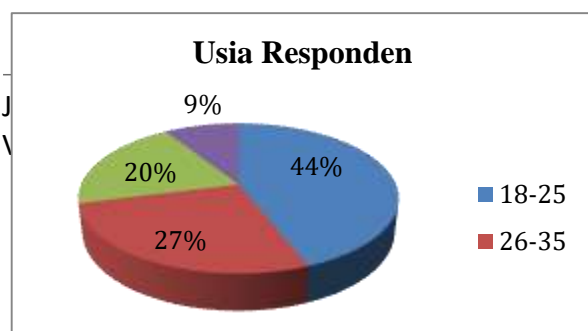
b. Distribusi Usia Responden

Tabel . 5 Distribusi Usia Responden

Umur	Frekuensi	Persentase (%)
18-25 Tahun	9	9
26-30 Tahun	20	20
31-45 Tahun	27	27
>45 Tahun	44	44
Total	100	100

Sumber Data Primer yang Diolah

Dari segi usia responden di dalam penelitian ini relatif bervariasi. Karakteristik usia didapatkan responden dengan usia 18-25 tahun sebanyak 9%, usia 26-35 tahun sebanyak 20%, usia 36-45 sebanyak 27% dan usia >45 tahun sebanyak 44%. Distribusi usia responden dapat dilihat pada Gambar.2



Gambar . 2 Penyebaran Responden Berdasarkan Usia Sumber Data Primer yang Diolah.

c. Distribusi Jenis Pekerjaan Responden
Tabel .6 Distribusi Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
Pelajar/ Mahasiswa	6	6
PNS/TNI/Polri	13	13
BUMN	2	2
Honoror	13	13
Wiraswasta	19	19
Lainnya	47	47
Total	100	100

Sumber Data Primer yang Diolah

Karakteristik responden mengenai identitas jenis pekerjaan responden. Sebanyak 6% responden bekerja sebagai Pelajar/Mahasiswa, 13% bekerja sebagai PNS/TNI/Polri, 2% bekerja sebagai pegawai BUMN, 13% bekerja sebagai Honoror, 19% bekerja sebagai Wiraswasta dan 47% pekerjaan lainnya. Distribusi jenis pekerjaan responden dapat dilihat pada Gambar.3



Gambar . 3 Penyebaran Responden
Berdasarkan Jenis Pekerjaan
Sumber Data Primer yang Diolah.

5. Metode IPA (*Importance Performance Analysis*)

Pengeolahan data yang dilakukan terlebih dahulu yaitu merekapitulasi data kuisioner yang telah dibagikan kepada responden, lalu selanjutnya menghitung penilaian tiap-tiap atribut yang ada dan di plotkan dalam diagram kartesius yang memiliki 4 (empat) kuadran. Dimana pada kuadran I (prioritas utama) yang memiliki tingkat preferensi rendah dan tingkat persepsi tinggi, kuadran II (prioritas pertahanan) yaitu memiliki kepuasan pada persepsi jalan raya yang tinggi serta preferensi yang tinggi, kuadran III (prioritas rendah) yaitu memiliki persepsi rendah dan pada tingkat preferensi juga rendah, serta kuadran IV (prioritas berlebihan) yaitu tingkat preferensi yang tinggi tetapi memiliki tingkat persepsi yang rendah.

a. Analisis Angka Tingkat Persepsi

Pada tahap ini dilakukan perhitungan bobot pada setiap item pertanyaan, lalu menghitung angkat tingkat persepsi setiap atribut pertanyaan. Hasil analisis disajikan pada Tabel 7. berikut:

Tabel. 7 Nilai Rekapitulasi Data Persepsi

No	Jawaban Data Persepsi					Jumlah	x	Tingkat Persepsi
	SB	B	C	K	SK			
1	80	16	3	1	0	100	475	4,75
2	75	20	5	0	0	100	470	4,70
3	79	13	8	0	0	100	471	4,71
4	52	30	18	0	0	100	434	4,34
5	45	20	30	5	0	100	405	4,05
6	65	25	10	0	0	100	455	4,55
7	75	10	15	0	0	100	460	4,60

Sumber Data Primer yang Diolah

b. Analisis Angka Tingkat Preferensi

Pada tahap ini dilakukan perhitungan bobot pada setiap item pertanyaan, lalu menghitung angkat

tingkat preferensi setiap atribut pertanyaan. Hasil analisis disajikan pada Tabel.8 berikut:

Tabel . 8 Nilai Rekapitulasi Data Preferensi

No	Jawaban Data Preferensi					Jumlah	y	Tingkat Preferensi
	SP	P	CP	KP	TP			
1	83	9	8	0	0	100	475	4,75
2	79	11	10	0	0	100	470	4,69
3	80	12	8	0	0	100	471	4,72
4	50	20	30	0	0	100	434	4,20
5	46	17	29	8	0	100	405	4,01
6	70	20	10	0	0	100	455	4,60
7	71	25	4	0	0	100	460	4,67

Sumber Data Primer yang Diolah

c. Menghitung Nilai Kesenjangan (gap)

Dari tingkat kepentingan dan kepuasan setiap atribut pertanyaan. Angka kesenjangan setiap atribut dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Skor Gap} = \text{SQp} - \text{Sqi}$$

Keterangan:

Skor Gap = Angka kesenjangan.

SQp = Angka tingkat persepsi atribut

Sqi = Angka tingkat preferensi atribut.

Tabel . 9 Nilai Kesenjangan (gap) dan Ranking

No	Pernyataan	Persepsi	Preferensi	Gap	Ranking
1	Terbuka lapangan kerja	4,75	4,75	0,00	4
2	Meningkatkan tingkat pendapatan	4,70	4,69	0,01	5
3	Perubahan mata pencaharian masyarakat	4,71	4,72	-0,01	3
4	Adanya perubahan fungsi lahan	4,34	4,20	0,14	7
5	Mampu mengurangi/memas ngkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh	4,05	4,01	0,04	6
6	Mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus	4,55	4,60	-0,05	2
7	Perlengkapan jalan yang memadai	4,60	4,67	-0,07	1

Sumber Data Primer yang Diolah

6. Analisis Kuadran

Setelah dilakukan pengukuran persepsi terhadap nilai tingkat kepuasan dan kepentingan

dari beberapa atribut yang ada pada jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata), maka tahap selanjutnya adalah penempatan/pemetaan dalam diagram kartesius. Pemetaan ini dilakukan untuk mengetahui pelayanan apa saja yang perlu di prioritaskan dalam melakukan perbaikan.

$$\bar{x} = \frac{475}{100} = 4,75$$

$$\bar{y} = \frac{475}{100} = 4,75$$

Keterangan:

\bar{x} = Nilai rata-rata tingkat kepuasan *performance*

\bar{y} = Nilai rata-rata tingkat kepentingan *importance*

x_i = Skor penilaian kepuasan

Selanjutnya pengukuran nilai rata-rata untuk mengukur tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan

$$Tki = \frac{4,75}{4,75} \times 100\% = 100\%$$

Keterangan:

Tki = Tingkat kesesuaian responden

\bar{x} = Nilai rata-rata tingkat kepuasan *performance*

\bar{y} = Nilai rata-rata tingkat kepentingan *importance*

Langkah selanjutnya membuat peta posisi *importance-performance* dalam diagram kartesius yang dibagi menjadi empat kuadran dan dibatasi oleh dua garis berpotongan tegak lurus.

$$\bar{x} = \frac{3170}{7} = 452,85$$

$$\bar{y} = \frac{3164}{7} = 452,00$$

Keterangan:

$\sum x_i$ = Total rata-rata tingkat kepuasan seluruh atribut

$\sum y_i$ = Total rata-rata tingkat kepentingan seluruh atribut

K = Banyaknya atribut yang mempengaruhi kepuasan dan kepentingan

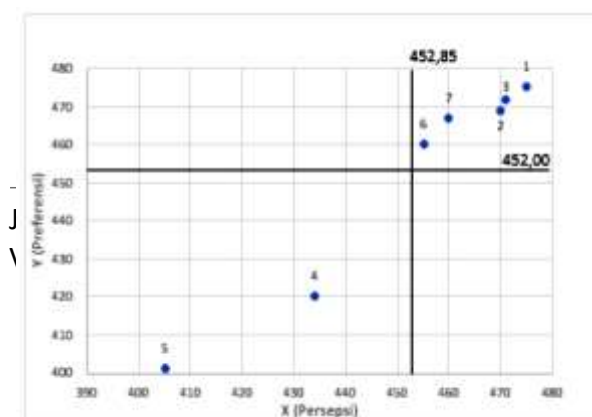
Gambar . 4 Diagram Kartesius Hasil Kuisioner

Sumber: Data Hasil Analisis Kuisioner 2023

Keterangan:

- 1) Terbukanya lapangan pekerjaan;
- 2) Meningkatnya tingkat pendapatan;
- 3) Perubahan mata Pencapaian masyarakat;
- 4) Adanya Perubahan fungsi lahan;
- 5) Mampu mengurangi /memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh;
- 6) Mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus;
- 7) Perlengkapan jalan yang memadai.

Dapat dilihat bahwa pada kuadran I dan IV tidak terdapat atribut. Pada kuadran II dengan prioritas terdapat 5 atribut, yaitu terbukanya lapangan pekerjaan (475,475), meningkatnya tingkat pendapatan (470,469), perubahan mata pencaharian masyarakat (471,472), mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus, dan perlengkapan jalan yang memadai (455,460). Selanjutnya, kuadran III dengan prioritas rendah terdapat 2 atribut, diantaranya adanya perubahan fungsi lahan (434,420), dan mampu mengurangi /memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh (405,401) (Tabel.10).



Tabel . 10 Hasil Analisis Diagram Kartesius

Kuadran I (Prioritas Utama)	Kuadran II (Prioritas Pertahankan)
	1. Terbukanya lapangan pekerjaan
	2. Meningkatnya tingkat

	pendapatan
	3. Perubahan mata Pencapaian masyarakat
	4. Mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomikhusus
	5. Perlengkapan jalan yang memadai
Kuadran III (Prioritas Rendah)	Kuadran IV (Prioritas Berlebihan)
1. Adanya perubahan fungsi lahan	
2. Mampu mengurangi /memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh	

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Pada analisis kuadran dapat diketahui respon masyarakat terhadap atribut yang diplotkan berdasarkan tingkat persepsi dan preferensi dari atribut-atribut tersebut. Analisis kesenjangan digunakan untuk melihat kesenjangan antara kinerja atribut dengan harapan masyarakat terhadap atribut tersebut. dalam mencari jumlah rata-rata tiap atribut sebelumnya, harus menghitung jumlah bobot dari hasil kuisioner yang telah dibagikan kepada 100 responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut didapat nilai X_i adalah 31,70 sedangkan nilai Y_i adalah 31,64. Hasil perhitungan nilai rata-rata nilai X adalah 4,53 dan rata-rata nilai Y adalah 4,52. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa koordinat sumbu X dan Y mengenai persepsi dan preferensi masyarakat terkait dampak Dibangunnya jalan Lingkar Selatan (Jalan Otto Iskandar Dinata) berada pada nilai atau angka positif (Gambar .4).

Berdasarkan data pada tabel.10 terdapat beberapa indikator yang harus dipertahankan, seperti terbukanya lapangan pekerjaan, meningkatnya pendapatan, perubahan mata pencaharian masyarakat, mampu membuka dan menghubungkan satu dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus, perlengkapan jalan yang memadai.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan hasil dari persepsi dan preferensi masyarakat terletak pada kuadran II Pertahankan Prestasi (*Keep up the good work*). Persepsi dan preferensi yang memiliki nilai tinggi harus dipertahankan, dipelihara, dan dikelola dengan baik untuk meningkatkan pelayanan dari sudut pandang masyarakat. Yang berarti masyarakat beranggapan bahwa pembangunan dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) memberikan dampak positif atau layak dibangun dan difungsikan.

b. Pembahasan Sebelum dan Sesudah Difungsikannya Jalan

Tabel . 8 Perbandingan Data

No	Indikator	Tahun 2017		Tahun 2022	
		Kec. Ciamis	Kec. Cijeungjing	Kec. Ciamis	Kec. Cijeungjing
1	Banyaknya pengangguran dengan tingkat angkatan kerja	83	9	8	0
2	Banyaknya usaha baru (UMKM)	79	11	10	0
3	Munculnya industri menengah besar	80	12	8	0
4	Besarnya alih fungsi lahan-lahan pertanian	50	20	30	0

Sumber : Ciamis Dalam Angka 2017 dan 2022

Dari perbandingan tabel .11 diatas dapat disimpulkan bahwa dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) mempunyai dampak positif yaitu sangat berpengaruh pada kehidupan perekonomian dengan berkurangnya angka pengangguran, bertambahnya usaha baru UMKM dan industri menengah/besar khususnya pada daerah yang dilewati oleh jalan tersebut yaitu Kecamatan Ciamis dan Kecamatan Cijeungjing. Selain dari itu dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) juga memiliki dampak negatif yaitu berkurangnya lahan pertanian yang beradadi Wilayah Kecamatan Ciamis dan Kecamatan Cijeungjing.

5. Kesimpulan Dan Saran

Kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dibangun dan difungsikannya jalan Lingkar (Jalan Otto Iskandar Dinata) di Kecamatan Ciamis telah dilaksanakan dengan baik dan layak untuk difungsikan, hal ini dilihat dari rata-rata indikator berada di kuadran II.
2. Berdasarkan hasil pengolahan dan analisis diketahui bahwa nilai kesenjangan (*gap*) atribut yang menempati peringkat pertama yaitu kriteria pertanyaan perlengkapan jalan yang memadai dengan nilai sebesar -0,07 Urutan tujuh yaitu kriteria pertanyaan adanya perubahan fungsi lahan dengan nilai 0,14.
3. Nilai rata-rata tertinggi dari persepsi masyarakat adalah indikator nomor 1 yaitu tanggapan tentang: “Terbukanya lapangan pekerjaan” yang diperoleh dengan nilai rata-rata sebesar 4,75 yang berada pada kriteria baik. sedangkan indikator terkecil adalah indikator nomor 5 yaitu tentang: “Mampu mengurangi /memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh” yang diperoleh dengan nilai rata-rata 4,05 yang artinya berada pada kriteria cukup baik.
4. Nilai rata-rata tertinggi dari preferensi masyarakat adalah indikator nomor 1 yaitu tanggapan tentang: “Terbukanya lapangan pekerjaan” yang diperoleh dengan nilai rata-rata sebesar 4,75 yang berada pada kriteria baik. Sedangkan indikator terkecil adalah indikator nomor 5 yaitu tentang: “Mampu mengurangi / memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh” yang diperoleh dengan nilai rata-rata 4,01 yang artinya berada pada kriteria cukup baik.
5. Dibangun dan difungsikannya Jalan Lingkar Selatan (Otto Iskandar Dinata) mempunyai dampak positif yaitu sangat berpengaruh pada kehidupan perekonomian dengan berkurangnya angka pengangguran, bertambahnya usaha baru dan industri menengah/besar khususnya pada daerah yang dilewati oleh jalan tersebut yaitu Kecamatan Ciamis dan Kecamatan Cijeungjing, selain mempunyai dampak positif memiliki

dampak negatif yaitu berkurangnya lahan pertanian yang berada di Wilayah Kabupaten Ciamis dan Kecamatan Cijeungjing.

Daftar Pustaka

- Adrianto et al. 2016. Pengaruh Kinerja Pegawai Dan Sistem Pelayanan Terhadap Tingkat Kualitas Pelayanan Transportasi Udara. Jurnal Administrasi Publik (JAP). Vol.3, No. 12.
- Afries, Achmad Arwien. 2006. Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Perkembangan Kawasan di

- Pantai Teluk Palu. Program Pascasarjana Magister Perencanaan Pengembangan Wilayah Kota Universitas Diponegoro, Semarang.
- Anggraini, L. D., Deoranto, P., & Ikasari, D.M. (2015). Analisis Persepsi Konsumen Menggunakan Metode Importance Performance Analysis Dan Customer Satisfaction Index the Analysis of Consumer Perception Used Importance Performance Analysis Method Amirullah, M. Saleh dan R. Angreini. "Analisis Kelayakan Ekonomi Pembangunan Jalan Krueng Mane-Baketrata Dengan Consumer," vol. 1 no. 2, hlm. 314, Desember 2017. ISSN 2088-9321.
- BPS. Kabupaten Ciamis. "Ciamis Dalam Angka 2017-2022
- D. A. Afriandi, S. Irfansyah dan M. P. Dewandari. "Analisis Kelayakan Perencanaan Pembangunan Jalan Penghubung (Missing Link) Antara Desa Sikur Sampai Desa Paokmotong Kabupaten Lombok Timur," vol. 7 no. 1, hlm. 57, Mei 2018 ISSN : 2356-1491.
- Draft Revisi RTRW Kabupaten Ciamis 2022-2042.
- DPU, 1987. Tata Cara Perencanaan Kawasan Kota, SKBI t 2.3.51, Yayasan Badan Penerbit PU, Jakarta
- Eko, T. dan Rahayu, S., 2012, "Perubahan Penggunaan Lahan dan Kesesuaiannya terhadap RDTR di Wilayah Peri-Urban Studi Kasus: Kecamatan Mlati", Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota, ISSN: 1858-3903, Vol: 8
- Endang Silaningsih, 2015. "Strategi dan Pelayanan Standar Minimum Perusahaan Transjakarta Untuk Meningkatkan Kepuasan Penumpang. Jil. 17 Vol. No.1.
- Ghozali, Imam. 2016. Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS 23 (Edisi 8). Cetakan ke VIII. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- I. Khanafi. "Penyusunan Studi Kelayakan Dan Perencanaan Jalan Lingkar Kecamatan Blega Kabupaten Bengkalan Madura," vol. 8 no. 2, hlm. 130, Agustus 2020. ISBN 978-979-18342-1-6.
- Immanuel, Setiawan. 2020. Metode Diagram Kartesius untuk Melihat Tingkat Kepuasan Pelayanan Makanan di Rumah Sakit. Pasca Sarjana Universitas Indonesia.
- Jaelani, Anton. 2004. Pengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal. Tesis Magister Ilmu Lingkungan Undip tidak diterbitkan, Semarang.
- Lahmuddin. 2004. Analisis Permasalahan Pengembangan Jalan Lingkar Luar Kota Medan. Tesis Program Studi Perencanaan Pengembangan Wilayah dan Desa, Pasca Sarjana Universitas Sumatera Utara.
- Kusumaningrum, A. E., & Asfirotun, J. (2013). Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja Pt . Kereta Api Indonesia (Persero) (Krl Commuter Line Jakarta Kota-Bogor). Proceeding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur & Teknik Sipil).
- Kementerian Perhubungan Indonesia. Rencana Strategis Lima Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2015-2019. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI. Direktorat Keselamatan Transportasi Darat. Martilla, J. dan James, J. (1997) Analisis Pentingnya Kinerja. Jurnal Pemasaran, 41, 77-79.
- Martinez. 2003. The Effect of Brand Extension Straregies upon Brand Image The Journal of Consumer Marketing. Santa Barbara.
- Mulyono, A. T. 2009. Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-Km 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang). Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Sekaran, Uma dan Roger Bougie. 2016 Metode Penelitian untuk Bisnis: Pendekatan Pengembangan-Keahlian, Edisi 6, Buku 1,

- Cetakan Kedua, Jakarta Selatan: Salemba Empat.
- Sudjana. (2005). Metode Statistika. Bandung: Tarsito.
- Sugiyono. 2017. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D (Alfabeta (ed.)).
- Supranto, J. 1997, "Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Termasuk Analisis Tingkat Kepentingan dan Kinerja", Jurnal Usahawan No.5. Jakarta.
- Korlantas Polri. 2019. Kepolisian dalam Angka. Jakarta: Polri
- Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: ITB.