

BAB III

PROSEDUR PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Dalam melakukan sebuah penelitian diperlukan metode untuk mengetahui prosedur yang digunakan dalam menjalankan penelitian tersebut sampai selesai. Masyhuri dan Zainuddin (2008 : 151) menyatakan “metode adalah suatu prosedur atau cara untuk mengetahui sesuatu, yang mempunyai langkah-langkah sistematis.”

Dalam penelitian ini metode deskriptif adalah metode penelitian yang digunakan oleh peneliti. Tika (2005 : 4) menyatakan “metode deskriptif adalah penelitian yang lebih mengarah pada pengungkapan suatu masalah atau keadaan sebagaimana adanya dan mengungkapkan fakta-fakta yang ada, walaupun kadang-kadang diberikan interpretasi atau analisis.” Dalam pelaksanaannya di lapangan, metode yang digunakan adalah metode survey. Menurut Tika (2006 : 6) “metode survei adalah metode penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan sejumlah besar data berupa variabel, unit atau individu dalam waktu yang bersamaan.”

Menurut Sugiyono (2010 : 6) “metode survey digunakan untuk mendapatkan data dari tempat tertentu yang alamiah, tetapi peneliti melakukan perlakuan dalam pengumpulan data, seperti mengedarkan kuesioner, test, wawancara terstruktur, dan sebagainya.”

Dalam penelitian ini diharapkan peneliti dapat mengungkapkan dan mengkaji peran Transjakarta dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di kota Jakarta.

B. Variabel Penelitian

Fathoni (2006 : 24) menyatakan “variabel adalah segala sesuatu yang akan menjadi objek pengamatan penelitian maupun faktor-faktor yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti”.

Variabel yang terdapat dalam penelitian ini menggunakan variabel tunggal. Menurut Nawawi (1992:45) variabel tunggal adalah “variabel yang hanya mengungkapkan variabel untuk dideskripsikan unsur atau faktor-faktor didalam setiap gejala yang termasuk variabel tersebut.” Berikut penggambaran variabel tunggal tersebut.

Tabel 3.1
Variabel Penelitian

Variabel	Indikator
Distribusi kemacetan lalu lintas di kota Jakarta	1. Faktor-faktor penyebab kemacetan <ol style="list-style-type: none"> a. Kondisi perparkiran b. Daya dukung jalan c. Volume lalu lintas d. Kondisi Trotoar e. Kondisi Drainase
Kondisi operasional Transjakarta	2. Kondisi Transjakarta <ol style="list-style-type: none"> a. Jumlah armada per koridor b. Kondisi sarana dan prasarana Transjakarta c. Waktu tempuh selama perjalanan d. Daya angkut penumpang e. Rute perjalanan
Karakteristik pengguna Transjakarta	3. Ciri-ciri pengguna Transjakarta <ol style="list-style-type: none"> a. Jarak dari daerah asal ke tujuan b. Mata pencaharian c. Tingkat pendidikan d. Pendapatan e. Frekuensi penggunaan per hari
Tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan Transjakarta	4. Kepuasan Masyarakat <ol style="list-style-type: none"> a. Kepastian biaya b. Kewajaran biaya c. Kebersihan lingkungan d. Kenyamanan lingkungan

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

	e. Keamanan lingkungan f. Keramahan petugas g. Prosedur pelayanan h. Kejelasan petugas i. Tanggung jawab petugas j. Kemampuan petugas k. Kecepatan pelayanan l. Kepastian jadwal m. Keadilan mendapatkan pelayanan n. Persyaratan pelayanan
--	--

C. Desain Lokasi

Lokasi penelitian ini adalah di Kota Jakarta yang memiliki luas wilayah 650km². Letak astronomis kota Jakarta adalah $-5^{\circ} 19'12''$ LS sampai dengan $-6^{\circ} 23'54''$ LS dan $106^{\circ} 22'42''$ BT sampai dengan $106^{\circ} 58'18''$ BT dan letak geografis kota Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa
2. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bekasi
3. Sebelah selatan berbatasan Kabupaten Bogor
4. Sebelah barat berbatasan Kabupaten Tangerang

Berdasarkan Pasal 6 UU No. 5/1974 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 25 tahun 1978 wilayah DKI Jakarta dibagi habis dalam 5 wilayah kota yang setingkat dengan Kota Madya Daerah Tingkat II, yaitu Jakarta Utara, Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, dan Jakarta Barat (Perda No. 1 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2007-2012).

Kota

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Sugiyono (2010 : 80) menyatakan, “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di terapkan oleh peneliti kemudian ditarik kesimpulannya”. Polulasi merupakan keseluruhan obyek penelitian.

Populasi dalam penelitian ini meliputi populasi ruang dan populasi manusia. Populasi ruang dalam penelitian ini meliputi faktor-faktor penyebab kemacetan seperti kondisi perparkiran, daya dukung jalan, volume lalu lintas, kondisi drainase dan kondisi trotoar. Sedangkan populasi manusia adalah seluruh pengguna Transjakarta.

Tabel 3.2
Jumlah Pengguna Transjakarta Tahun 2011

KORIDOR	RUTE	JUMLAH PENUMPANG
Koridor 1	Blok M – Kota	25.632.553
Koridor 2	Pulo Gadung – Harmoni	10.055.015
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	12.447.597
Koridor 4	Pulo Gadung – Dukuh Atas	8.145.141
Koridor 5	Ancol – Kampung Melayu	11.991.368
Koridor 6	Ragunan – Dukuh Atas	9.931.287
Koridor 7	Kp. Rambutan – Kp. Melayu	10.460.682
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	8.584.701
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	13.661.585
Koridor 10	Tanjung Priok – Cililitan	3.829.502
Koridor 11	Pulo Gebang – Kp. Melayu	14.343
Total		114.783.774

Sumber : UP Transjakarta 2012

Berdasarkan pengertian tersebut, maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh koridor Transjakarta sebanyak sebelas koridor yang tersebar di kota Jakarta.

2. Sampel

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Menurut Soenarto (1987 : 2) “sampel adalah suatu bagian yang dipilih dengan cara tertentu untuk mewakili keseluruhan kelompok populasi.”

Tentang besarnya jumlah sampel yang harus diambil dari populasi tidak ada aturan tertentu yang pasti. Kevalidan sampel terletak pada sifat dan karakteristik yang mendekati populasi, bukan pada besar atau banyaknya, hal ini sesuai dengan yang dinyatakan oleh Arikunto (2006 : 134) bahwa “banyaknya sampel tergantung pada : sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subjek, karena hal ini menyangkut banyak sedikitnya data, besar kecilnya resiko yang ditanggung oleh peneliti, dan kemampuan peneliti dilihat dari waktu, harga, dan dana.”

Dalam penelitian ini yang menjadi sampel wilayah adalah seluruh koridor Transjakarta sebanyak sebelas koridor yang masing-masing koridor memiliki satu sampel jalan yang dapat dilihat pada tabel 3.3 dibawah ini.

Tabel 3.3
Sampel Penelitian

KORIDOR	RUTE	NAMA JALAN
Koridor 1	Blok M – Kota	Jalan Jendral Sudirman
Koridor 2	Pulo Gadung – Harmoni	Jalan Gajah Mada
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	Jalan Kyai Tapa
Koridor 4	Pulo Gadung – Dukuh Atas	Jalan Pramuka
Koridor 5	Ancol – Kampung Melayu	Jalan Kramat Raya
Koridor 6	Ragunan – Dukuh Atas	Jalan Rasuan Said
Koridor 7	Kp. Rambutan – Kp. Melayu	Jalan Raya Bogor
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	Jalan Daan Mogot
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	Jalan Gatot Subroto
Koridor 10	Tanjung Priok – Cililitan	Jalan Ahmad Yani
Koridor 11	Pulo Gebang – Kp. Melayu	Jalan Matraman

Sumber : Penelitian 2012

Sedangkan sampel manusia dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar kepuasan pengguna Transjakarta terhadap pelayanan yang diberikan oleh Transjakarta tersebut.

Untuk penentuan jumlah sampel dan populasi yang akan diteliti, penulis berpedoman kepada pendapat Menurut Tika (2005 : 25) “sampai saat ini belum ada ketentuan yang jelas tentang batas minimal besarnya sampel yang dapat diambil dan dapat mewakili suatu populasi yang akan diteliti. Kendati demikian, dalam *teori sampling* dikatakan bahwa sampel yang terkecil dan dapat mewakili distribusi normal adalah 30.” Tetapi menurut Brierley dalam Markenis (2009 : 51) “sesungguhnya belum tidak ada ‘harga mati’ mengenai jumlah sampel terbaik maupun jumlah minimum untuk riset kepuasan pelanggan. Sebagai pedoman kasar, jumlah sampel minimum untuk sebuah riset pengukuran kepuasan pelanggan adalah 200 responden.”

Berdasarkan pendapat di atas besar sampel yang diambil dalam penelitian ini mengambil sebanyak 300 responden yang diambil berdasarkan teknik *insidental sampling* (sampling kebetulan) yang menurut Purwanto (2011 : 75) “sampling kebetulan adalah sampel yang diambil karena kebetulan ditemui.”

Jumlah responden tersebut sebanyak 300 responden, pengambilan sampel setiap koridor dilakukan dengan perhitungan berikut ini,

$$300 = 114.783.774 \times (x\%)$$

$$300 = 114.783.774 \times \frac{x}{100} \%$$

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

$$300 = \frac{114.783.774x}{100} \%$$

$$\frac{30.000}{114.783.774} \% = x$$

$$0,00026 \% = x$$

Tabel 3.4
Sampel Pengguna Transjakarta

KORIDOR	RUTE	JUMLAH PENUMPANG	SAMPEL (0,00026 X JUMLAH PENUMPANG)
Koridor 1	Blok M – Kota	25.632.553	67
Koridor 2	Pulo Gadung – Harmoni	10.055.015	26
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	12.447.597	32
Koridor 4	Pulo Gadung – Dukuh Atas	8.145.141	21
Koridor 5	Ancol – Kampung Melayu	11.991.368	31
Koridor 6	Ragunan – Dukuh Atas	9.931.287	26
Koridor 7	Kp. Rambutan – Kp. Melayu	10.460.682	27
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	8.584.701	22
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	13.661.585	36
Koridor 10	Tanjung Priok – Cililitan	3.829.502	10
Koridor 11	Pulo Gebang – Kp. Melayu	14.343	2
Total		114.783.774	300

Sumber : Penelitian 2012

Responden yang diambil dalam penelitian ini yaitu pengguna

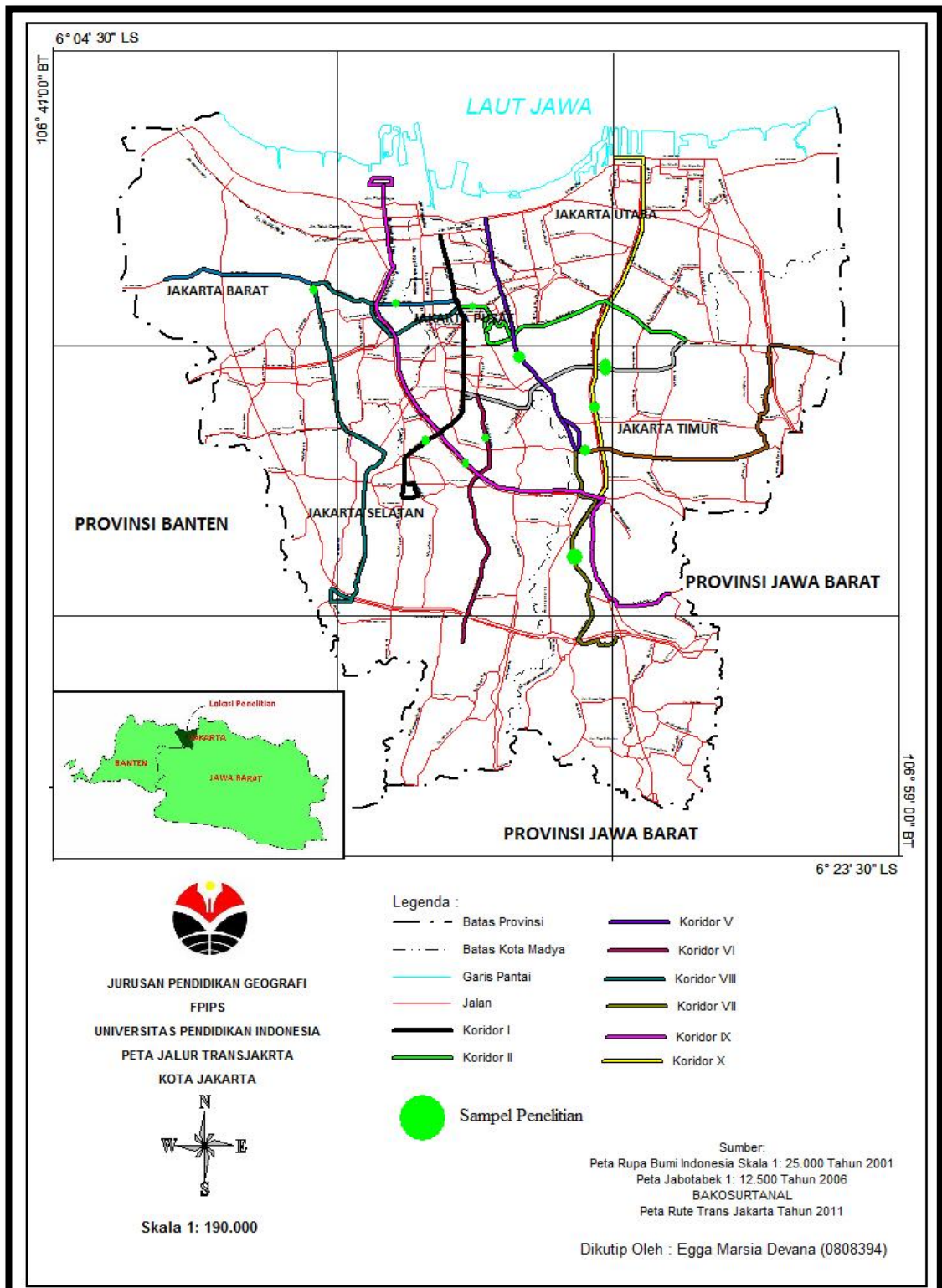
Transjakarta yang dapat ditemui dimana saja.

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu





Gambar : 3.1

Peta Sampel Penelitian

E. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini instrumen yang digunakan meliputi alat dan bahan.

1. Bahan

Bahan-bahan yang digunakan adalah :

a. Data terestris (data lapangan)

Data terestris merupakan data yang diperoleh ketika berlangsung dilapangan. Data yang diperoleh yaitu jumlah kendaraan, kondisi sarana dan prasaran transjakarta, tingkat kepuasan pengguna jasa transjakarta, dan data persebaran titik-titik kemacetan setelah ada Transjakarta.

b. Data peta

Data ini berupa data yang berasal dari peta dalam bentuk *hardcopy* maupun *softcopy*. Dalam penelitian ini menggunakan peta Rupa Bumi Indonesia 1 : 250.000 lembar 1209 banten, peta geologi skala 1 : 100.000 lembar Jakarta, peta tanah skala 1 : 100.000 lembar Jakarta, peta DKI Jakarta skala 1 : 53.000 tahun 2006, dan peta penggunaan lahan skala 1 : 100.000 lembar Jakarta tahun 2007.

c. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi yang terkait, antara lain :

1. Badan Pusat Statistik (BPS), berupa data pertumbuhan jumlah penduduk kota Jakarta, data kepadatan penduduk kota Jakarta per kecamatan, dan data sosial kota Jakarta.
2. Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum, data yang didapat berupa peta jaringan jalan, data persebaran kemacetan lalu lintas, pertumbuhan jumlah kendaraan, dan data jaringan jalan kota Jakarta.
3. Balai Kota Jakarta, berupa data kondisi fisik kota Jakarta.
4. UP Transjakarta, berupa data peta rute transjakarta, jumlah armada, dan profil dari bus transjakarta tersebut.

2. **Alat**

Alat-alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. **Hardware**

- 1) Notebook intel® Pentium® dual-core processor T4200, 2.0 Ghz, 800 Mhz, 1 MB L2 cache, ram 1 GB, HDD 250 GB. Berfungsi untuk mengolah data-data yang sudah didapatkan.
- 2) Kamera Digital digunakan untuk mendokumentasikan keadaan yang ada dilapangan.
- 3) Printer, untuk proses output hasil peta dan laporan

b. **Software**

Perangkat lunak yang digunakan adalah Map Info 10.5 dan ArcGIS 9.3 yang digunakan untuk mendigitasi data peta.

c. **Alat lapangan**

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Alat lapangan yang digunakan yaitu kamera digital untuk mendokumentasikan keadaan di lapangan, dan pedoman observasi serta pedoman wawancara.

F. Proses Pengembangan Instrumen Penelitian

Pengembangan instrumen penelitian dilakukan untuk mendapatkan instrumen yang valid yang dapat digunakan dalam penelitian. Sugiyono (2009 : 349) menyatakan “suatu instrument dikatakan valid jika instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur.”

Bentuk instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah berbentuk pedoman angket yang digunakan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna Transjakarta terhadap pelayanan yang diberikan oleh Transjakarta.

Uji validitas dilakukan dengan cara menguji coba angket terhadap 30 responden pengguna Transjakarta. Kemudian data yang didapat dilakukan pengkodean. Data yang sudah diberi kode selanjutnya diolah dengan menggunakan rumus Pearson (*Product Moment*) yang rumusnya sudah terdapat pada Microsoft excel dengan tahapan berikut ini,

1. Menghitung koefisien korelasi antara skor hasil tes yang akan diuji validitasnya dengan hasil tes terstandar yang dimiliki oleh orang yang sama dengan menggunakan rumus korelasi *product moment*, yaitu :

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

Dengan

r_{xy} adalah koefisien korelasi antara variabel X dan variabel Y

X adalah nilai data kelompok variabel X

Y adalah nilai data kelompok variabel Y

N adalah banyak data

2. Menghitung koefisien validitas instrument yang diuji (r_{hitung}), yang nilainya sama dengan korelasi hasil langkah-1 x koefisien validitas instrument terstandar.
3. Membanding nilai koefisien validitas hasil langkah-2 dengan nilai koefisien korelasi Pearson/ tabel Pearson (r_{tabel}) pada signifikansi α (biasanya dipilih 0,05) dan n = banyaknya data yang sesuai.

Kriteria :

- a. Instrument valid, jika $r_{hitung} \geq r_{tabel}$
- b. Instrument tidak valid, jika $r_{hitung} < r_{tabel}$

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

a. Observasi lapangan

Dalam observasi lapangan, hal yang dilakukan adalah mendatangi seluruh koridor Transjakarta. Selanjutnya melakukan pengamatan terhadap kondisi sarana dan prasarana Transjakarta berdasarkan pedoman observasi yang dibuat oleh peneliti. Alat yang digunakan dalam observasi lapangan ini adalah kamera digital dan pedoman observasi.

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

b. Pemotretan

Pemotretan dilakukan untuk mengambil objek yang terkait dengan sarana dan prasarana transjakarta dan kondisi lalu lintas saat terjadi kemacetan lalu lintas maupun tidak mengalami kemacetan lalu lintas pada lokasi tersebut. Alat yang digunakan adalah kamera digital.

c. Angket

Dalam mencari data angket, hal yang dilakukan adalah membagikan angket kepada responden yang merupakan pengguna Transjakarta.

2. Data Sekunder

a. Dokumentasi

Data yang dikumpulkan yaitu data kondisi umum kota Jakarta, data jumlah pertumbuhan kendaraan di kota Jakarta, data panjang dan lebar jalan kota Jakarta, data jumlah armada dan data jumlah penumpang transjakarta, serta data persebaran kemacetan sebelum ada Transjakarta. Selain itu juga dilakukan pengumpulan beberapa jenis peta, diantaranya peta jaringan jalan kota Jakarta dan peta rute transjakarta.

b. Studi literatur

Dalam studi literatur hal yang dilakukan adalah mengumpulkan buku-buku, jurnal, dan beberapa artikel yang terkait dengan penelitian.

H. Teknik Pengolahan Data

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

1. Editing data

Dalam tahapan ini hal yang dilakukan adalah pengolahan dari data-data yang sudah didapatkan. Tujuannya yaitu untuk mengecek kelengkapan jawaban instrument yang diberikan oleh responden.

2. Pengkodean

Tujuan dari pengkodean ini adalah untuk mengelompokkan jawaban yang diberikan oleh responden berdasarkan jenisnya hal ini agar mempermudah dalam mencari data.

3. Tabulasi data

Dalam pentabulasian data, data-data yang sudah ada dipindahkan dalam bentuk tabel agar mudah untuk melakukan interpretasi datanya.

I. Prosedur dan Tahapan-tahapan Penelitian

1. Pra Lapangan

Sebelum terjun ke lapangan, pada tahap ini yang dilakukan oleh peneliti adalah mengumpulkan buku-buku, jurnal, artikel dan hasil penelitian-penelitian sebelumnya yang terkait dengan penelitian ini. Mengumpulkan data-data pendukung dari instansi-instansi pemerintah seperti data jumlah penduduk kota Jakarta, dan data jumlah kendaraan. Selanjutnya peneliti mengumpulkan beberapa data peta meliputi peta rupa bumi Indonesia skala 1 : 250.000 lembar 1209 banten

dan peta DKI Jakarta skala 1 : 53.000 dari Badan Koordinasi Survey dan Pemetaan, peta geologi skala 1 : 100.000 Jakarta, peta penggunaan lahan skala 1 : 100.000 Jakarta tahun 2007, dan peta tanah skala 1 : 100.000 Jakarta dari Badan Pertanahan Nasional, peta rute Transjakarta dari UP Transjakarta.

2. Lapangan

pada tahapan ini, peneliti melakukan pengumpulan data sekunder berupa data persebaran kemacetan sebelum ada Transjakarta dari TMC Polda Metro Jaya, data panjang lebar dan jalan dari Dinas Binamarga, data rute transjakarta dari UP Transjakarta, dan data jumlah penduduk kota Jakarta dari Badan Pusat Statistik Kota Jakarta. Sedangkan pengumpulan data primer yaitu berupa data faktor-faktor penyebab kemacetan, data kondisi sarana dan prasarana Transjakarta, data tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan Transjakarta dan karakteristik pengguna Transjakarta. Untuk memperoleh data primer tersebut dilakukan observasi langsung ke lapangan dan melakukan penyebaran angket kepada pengguna Transjakarta, serta melakukan pemotretan.

3. Pasca Lapangan

Pada tahapan ini, peneliti melakukan pengolahan terhadap data-data yang telah terkumpul dengan menggunakan beberapa teknik seperti teknik editing, pengkodean, dan tabulasi selanjutnya data-data tersebut dilakukan analisis dengan menggunakan analisis deskriptif dan analisis korelasi *product moment*.

J. Analisis Data

a. Analisis deskriptif

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Analisis deskriptif yaitu analisis yang memiliki tujuan untuk mendeskripsikan gejala yang nampak di daerah penelitian. Dalam teknik analisis ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan terhadap data hasil di lapangan.

b. Formula Persentase

Dalam menganalisis angket menggunakan teknik analisis data sederhana yaitu dengan menggunakan formula persentase (%) dengan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{f \times 100}{N}$$

Keterangan :

P = Prosentase jawaban

F = Frekuensi jawaban responden

N = Jumlah responden

100 = Bilangan konstan

Tabel 3.5
Kriteria Perhitungan Persentase

Prosentase	Keterangan
0 %	Tidak ada
1 – 24 %	Sebagian kecil
25 – 49 %	Kurang dari setengahnya
50 %	Setengahnya
51 – 74 %	Lebih dari setengahnya
75 – 99 %	Sebagian besar
100 %	Seluruhnya

Sumber : Koentjaraningrat 1990

c. Menghitung Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Dalam penelitian ini salah satu teknik analisis datanya dilakukan dengan menggunakan nilai Indeks Kepuasan Konsumen (IKM) yang dihitung dengan menggunakan nilai rata-rata tertimbang masing-masing unsur pelayanan. Dalam perhitungan IKM terdapat 11 unsur yang dikaji atau indikator yang dikaji. Setiap unsure pelayanan mempunyai penimbang yang sama dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Bobot Nilai Rata – rata Tertimbang} = \frac{\text{Jumlah Bobot}}{\text{Jumlah Unsur}} = \frac{1}{14} = 0,071$$

Untuk memperoleh nilai IKM unit pelayanan digunakan pendekatan nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{IKM} = \frac{\text{Total dari Nilai Persepsi per Unsur}}{\text{Total Unsur yang Terisi}} \times \text{Nilai Penimbang}$$

Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian IKM yaitu antara 25 – 100 maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Nilai IKM Unit Pelayanan} \times 25$$

Hasil perhitungan tersebut di atas dikategorikan sebagai berikut :

Tabel 3.6
Nilai Persepsi, Interval IKM, Interval Konversi IKM

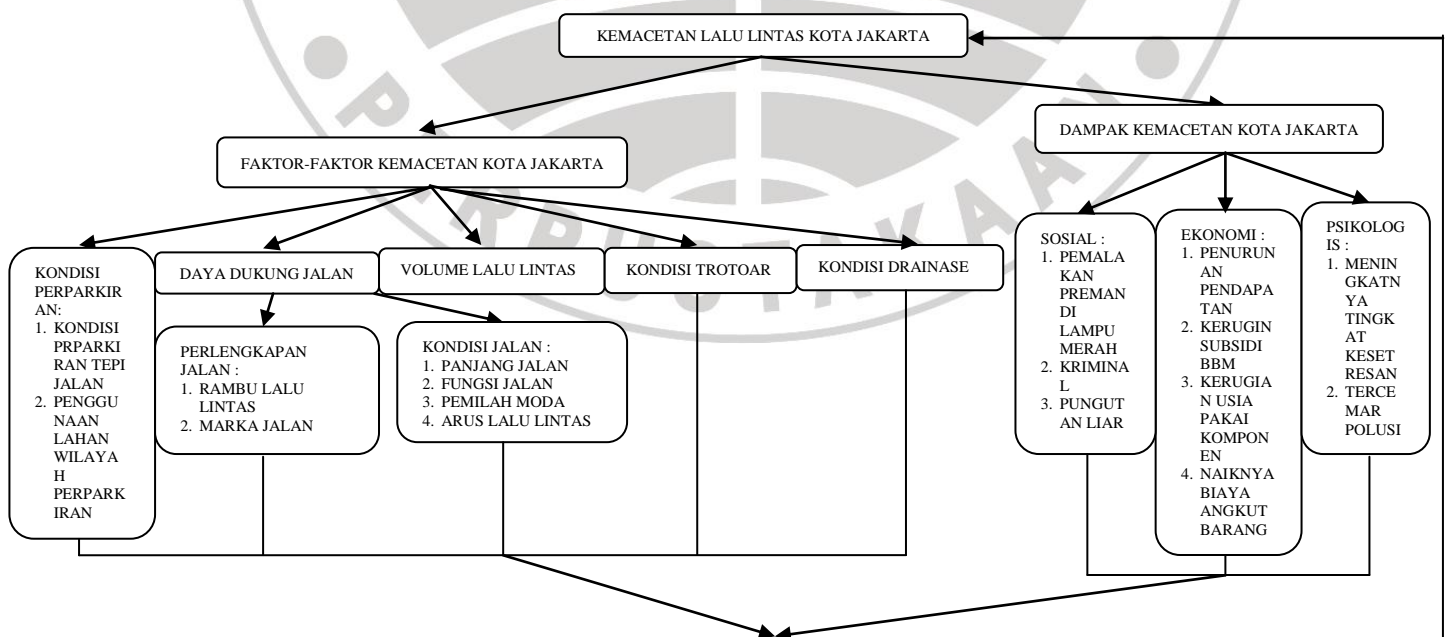
No.	Nilai Interval	Konversi IKM	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,00 – 1,75	25 – 43,75	D	Sangat Tidak Puas

2	1,75 – 2,50	43,76 – 62,50	C	Tidak Puas
3	2,50 – 3,25	62,51 – 81,25	B	Puas
4	3,25 – 4,00	81,26 – 100,00	A	Sangat Puas

Sumber : *KEPMENPAN 2004*

(KEPMENPAN Nomor : KEP/25/M.PAN/2/2004)

K. Alur Penelitian



Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

