

Pengukuran Road User Satisfaction Index Jalan Jawa Kabupaten Jember

Muhammad Zainuddin Permana¹, Rofi Budi Hamduwibawa¹, Amri Gunasti¹

Universitas Muhammadiyah Jember

DOI: <https://doi.org/10.47134/scbmej.v1i1.2129>

*Correspondensi: Muhammad Zainuddin Permana

Email: zainuddinpermana7@gmail.com

Published: 13 January 2024



Copyright © 2024 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstrak: Jalan Jawa merupakan salahsatu jalan yang terletak di Kecamatan Sumbersari Kabupaten Jember yang sangat padat dan strategis ini menimbulkan beberapa permasalahan, seperti kemacetan, kebisingan, kecelakaan lalu lintas serta hal-hal lain. Penelitian tingkat kepuasan masyarakat pengguna jalan jawa merupakan hal mendesak yang harus dilakukan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa tingkat importance serta performance jalan jawa. Dalam penelitian ini dasar dalam pembuatan instrumen adalah berdasarkan wawancara dengan stakeholder dan berdasarkan kepada standar RUSI (Road User Satisfaction Index) yang sudah digunakan dalam penelitian sebelumnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Nilai Road User Satisfaction Index (RUSI) pada jalan Jawa sebesar 58,50. Nilai RUSI ini berada dalam rentang antara 51-65,99Persen dengan kriteria cukup puas.

Kata Kunci: Importance, Performance, Road User Satisfaction Index

Abstrak: Java Road is one of the roads located in Sumbersari District, Jember Regency, which is very busy and strategic, causing several problems, such as congestion, noise, traffic accidents and other things. Research on the level of satisfaction of Javanese road users is an urgent matter that must be done. The aim of this research is to analyze the level of importance and performance of Javanese roads. In this research, the basis for making the instrument was based on interviews with stakeholders and based on the RUSI (Road User Satisfaction Index) standard which had been used in previous research. The research results show that the Road User Satisfaction Index (RUSI) value on Javanese roads is 58.50. The RUSI value is in the range between 51-65.99 percent with quite satisfactory criteria.

Keywords: Importance, Performance, Road User Satisfaction Index

PENDAHULUAN

Dalam mengukur *Road User Satisfaction Index* pada pengguna jalan, maka dibutuhkan penilaian *User* atau Pengguna jalan tersebut (Faisal et al., 2022). Ada dua hal yang dinilai oleh Pengguna jalan, yang pertama kinerja jalan saat ini atau kondisi eksisting dalam penelitian ini disebut *Performance* (Maulana, A., & Nugraha, 2019). Kedua, harapan yang dimiliki oleh Pengguna jalan atau kondisi ideal yang diinginkan, dalam penelitian ini disebut *Importance* (Suhendra & Prasetyanto, 2016).

Pengguna jalan memiliki pengalaman dalam menggunakan jalan tersebut, sehingga memiliki nilai terhadap kondisi eksisting atau keadaan yang dialaminya selama ini (Hasibuan et al., 2020). Apabila pengguna jalan merasa puas terhadap jalan yang dilaluinya maka pengguna jalan akan memberikan nilai yang tinggi pada kondisi eksisting jalan tersebut (Ramadhika Dwi Poetra, 2019). Sebaliknya Pengguna jalan akan

memberikan nilai yang rendah apabila merasa tidak puas terhadap kondisi eksisting jalan yang dilalui (Christiana, 2017).

Importance atau harapan yang diberikan tentusaja biasanya lebih tinggi dari penilaian terhadap kondisi eksisting (Hera Widyastuti et al., 2018). Karena biasanya pengguna jalan membutuhkan kenyamanan dalam berkendara atau menggunakan jalan (Istianto et al., 2019). Semakin tidak memuaskan kondisi jalan maka semakin besar gap antara nilai *Importance* dengan *Performance* (Purnomo & Wibawa, 2021).

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 (Resdiansyah, 2019)(T Abadi, 2006).

Jalan jawa merupakan salahsatu jalan yang terletak di Kecamatan Sumpalsari Kabupaten Jember. Jalan ini merupakan salahsatu jalan yang sangat padat karena keberadaanya terletak pada fasilitas pendidikan mulai dari sekolah menengah sampai perguruan tinggi. Keberadaan jalan jawa yang sangat strategis ini menimbulkan beberapa permasalahan, seperti kemacetan, kebisingan, kecelakaan lalu lintas serta hal-hal lain.

Penelitian tingkat kepuasan masyarakat pengguna jalan jawa merupakan hal mendesak yang harus dilakukan. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai dasar dalam membuat kebijakan atau perbaikan jalan dimasa yang akan datang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa tingkat *importance* serta *performance* jalan jawa.

METODE

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi yaitu metode yang dilakukan dengan cara survey secara langsung di lapangan. Metode survey ada dua macam, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Pada penelitian ini, peneliti akan mengumpulkan data dengan menggunakan kuisioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan kepada responden. Waktu pelaksanaan survey dari penelitian ini dilakukan dari tanggaldi awal bulan januari. dilakukan Senin sampai dengan Minggu memenuhi jumlah responden.

Metode Analisa Data

Daftar *checklist* adalah daftar yang berisi pernyataan mengenai sesuatu yang sedang diamati. Data-data yang diperoleh dari daftar cek digunakan sebagai pertimbangan untuk menilai keadaan. Analisis *random purposive sampling* atau yang disebut sampel bertujuan dilakukan dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu. Klasifikasi penentuan responden yaitu pegguna infrastruktur jalan Studi Kasus Jalan Jawa Kabupaten Jember.

Metode *importance Performance Analysis* (IPA) pertama kali diperkenalkan oleh (James, 1997) digunakan untuk mengukur kepuasan pengguna jasa (*user*) terhadap atribut-atribut infrastruktur guna meningkatkan suatu kualitas jalan. Metode tersebut dilakukan dengan menentukan nilai tingkat kesesuaian dari penilaian tingkat kepuasan dan kepentingan kedalam grafik yang searah dengan sumbu X dan Y yang disebut dia-

gram kartesius. Hasil penilaian dapat memberikan informasi tentang atribut- atribut infrastruktur jalan yang mempengaruhi kepuasan pengguna dengan melakukan prioritas perbaikan. Berikut penjelasan mengenai diagram kartesius keempat kuadran tersebut bisa dilihat pada

Uji Instrumen Pengumpulan Data

Uji validitas berguna untuk mengetahui apakah ada pertanyaan- pertanyaan pada kuesioner yang harus di buang atau diganti karena dianggap tidak relevan, pengujiannya secara statistik, yang dapat dilakukan secara manual atau dukungan komputer, misalnya melalui bantuan paket komputer SPSS (Priyanto,2018).

Azwar, (2001) mengatakan bahwa reliabilitas merupakan penerjemahan dari kata *reliability* yang artinya keterpercayaan, keterandalan, konsistensi dan sebagainya. Hasil pengukuran dapat dipercaya bila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subyek yang sama diperoleh hasil yang relatif sama, selama aspek yang diukur tidak berubah. Reliabilitas instrumen adalah hasil pengukuran yang dapat dipercaya. Dalam penelitian ini dasar dalam pembuatan instrumen adalah berdasarkan wawancara dengan *stakeholder* dan berdasarkan kepada standar RUSI (*Road User Satisfaction Index*) yang sudah digunakan dalam penelitian sebelumnya (Resdiansyah, 2019).

Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah mulai dari mengidentifikasi masalah kemudian menemukan pokok permasalahan. Setelah itu dilanjutkan dengan melakukan survey lapangan dan mengumpulkan data, baik data Primer yaitu melalui formulir kuesioner dan responden pengguna jalan serta data sekunder melalui pengamatan kondisi jalan dan peraturan-peraturan yang berlaku.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Tingkat Importance dan Performance

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai rata-rata *Importance* atau harapan untuk variabel Keselamatan Jalan sebesar 4,38; Fitur Jalan sebesar 4,34; Dampak Lingkungan 4,33; Pelayanan sebesar 4,40; Faktor Sosial sebesar 4,34; Kepentingan Manajemen Lalu Lintas sebesar 4,21. Nilai tertinggi untuk *Importance* atau harapan ada pada variabel Pelayanan. Sebaliknya nilai terendah untuk *Importance* atau harapan ada pada variabel Kepentingan Manajemen Lalu Lintas. Adapun nilai total *Importance* atau harapan sebesar 4,33.

Nilai rata-rata *Performance* untuk variabel Keselamatan Jalan sebesar 2,77; Fitur Jalan sebesar 3,12; Dampak Lingkungan 2,96; Pelayanan sebesar 2,94; Faktor Sosial sebesar 2,78; Kepentingan Manajemen Lalu Lintas sebesar 2,94. Nilai tertinggi untuk *Importance* atau harapan ada pada Fitur Jalan. Sebaliknya nilai terendah untuk *Importance* atau harapan ada pada variabel Keselamatan Jalan sebesar. Adapun nilai total *Importance* atau harapan sebesar 2,80.

Gap antara importance atau harapan dengan performance untuk variabel Keselamatan Jalan sebesar 1,61; Fitur Jalan sebesar 1,22; Dampak Lingkungan 1,37;

Pelayanan sebesar 1,46; Faktor Sosial sebesar 1,56; Kepentingan Manajemen Lalu Lintas sebesar 1,27. Gap antara importance atau harapan dengan performance yang paling lebar ada pada variabel Keselamatan Jalan. Sebaliknya Gap antara importance atau harapan dengan performance yang paling sempit ada pada variabel fitur jalan.

b. Road User Satisfaction Index (RUSI)

Untuk mengukur *Road User Satisfaction Index* (RUSI) skala yang digunakan antara 0 – 100 persen. Adapun kriteria yang digunakan sebanyak lima tingkatan. Kriteria paling rendah adalah tidak puas dengan rentang nilai antara 0% - 34.99%. Kriteria di atasnya adalah kurang puas dengan rentang nilai antara 35% - 50.99%. Kriteria ketiga adalah cukup puas dengan rentang nilai antara 51% - 65.99%, ini merupakan kriteria paling tengah. Kriteria di atasnya adalah puas dengan rentang nilai antara 66% - 80.99%. Kriteria tertinggi adalah sangat puas dengan rentang nilai antara 81% - 100%.

Untuk menghitung RUSI maka terlebih dahulu dihitung nilai *Weight Factor* (WF). Untuk mendapatkan nilai WF maka dilakukan pembagian antara masing-masing nilai *Mean Importance Score* (MIS) dengan total nilai MIS dikalikan 100. Selain nilai WF nilai lain yang perlu dihitung adalah *Weight Score* (WS).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai *Weight Total* (WT) sebesar 292,50. Sedangkan nilai *Road User Satisfaction Index* (RUSI) sebesar 58,50. Nilai RUSI ini berada dalam rentang antara 51-65,99 Persen dengan kriteria cukup puas (Tabel 1).

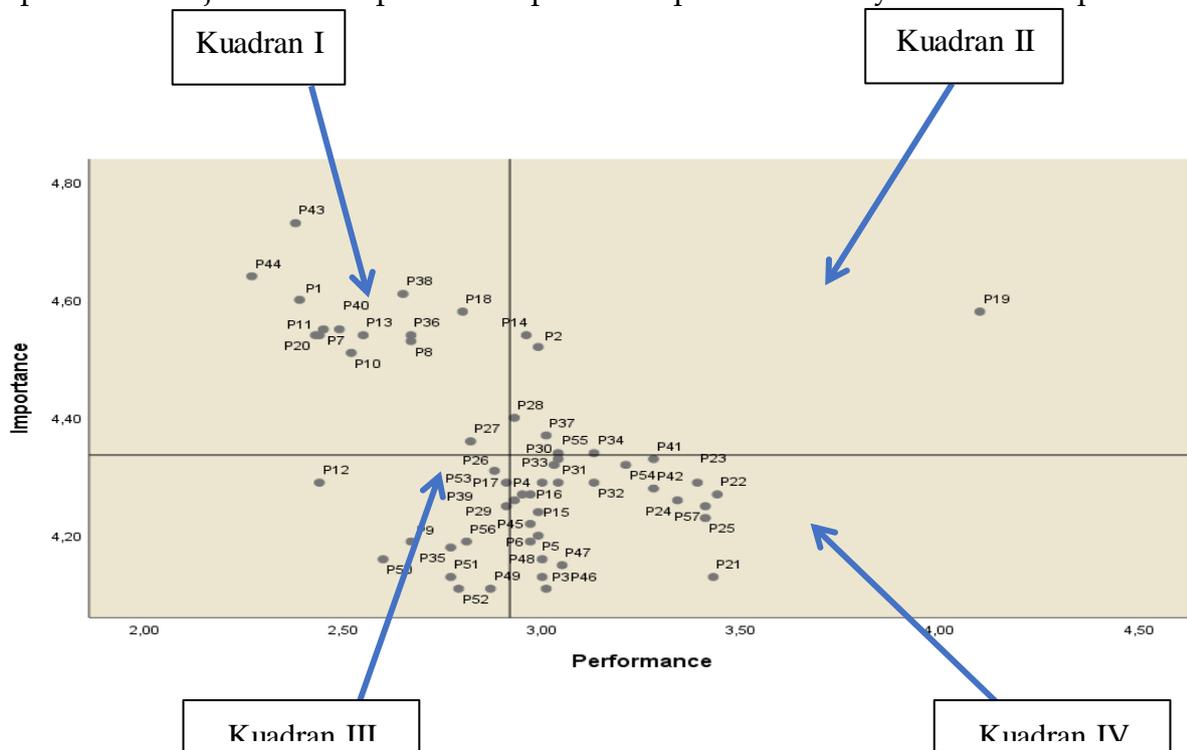
Tabel 1. Kriteria Tingkat Kepuasan Pada Jalan Jawa

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

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.

c. Importance Performance Anlysis (IPA)

Hasil penilaian pada *Road User Satisfaction Index* pada pengguna jalan Jawa akan terpetakan menjadi 4 kelompok. Keempat kelompok itu biasanya disebut empat kuadran.



Gambar 1. Peta *Road User Satisfaction Index* Pada Jalan Jawa

Kuadran 1 dianggap penting oleh pengguna jalan, tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan Pengguna Jalan (User) (tingkat kepuasan yang diperoleh masih rendah) (A. Gunasti, 2017b). Indikator-indikator yang masuk dalam kuadran ini harus ditingkatkan. Kuadran 2 (*Keep Up The Good Work*) dianggap penting oleh Pengguna Jalan (User), dan dianggap Pengguna Jalan (User) sudah sesuai dengan yang dirasakannya sehingga tingkat kepuasannya relatif lebih tinggi (A. Gunasti, 2017a). Indikator-indikator yang masuk dalam kuadran ini perlu dipertahankan karena unggul di mata Pengguna Jalan (User) (Gunasti, 2022). Kuadran 3 (*Low Priority*) dianggap kurang penting oleh Pengguna Jalan (User), dan pada kenyatannya kinerjanya tidak terlalu baik. Indikator-indikator yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan oleh Pengguna Jalan (User) sangat kecil. Kuadran 4 (*Possible Overkill*) dianggap kurang penting oleh Pengguna Jalan (User), dan dirasakan terlalu berlebihan (Choiri et al., 2023). Variabel-variabel yang termasuk dalam kuadran ini dapat dikurangi agar perusahaan dapat menghemat biaya.

Tabel 2. Item atau Indikator Pada Kuadran Pertama

Label	Indikator
P43	Pengaturan pedagang kaki lima di trotoar tertata
P44	Pengaturan kendaraan parkir/berhenti dan parkir liar di bahu jalan/trotoar
P1	Jumlah rambu lalu lintas sesuai dengan kebutuhan

P38	Tingkat pengaturan parkir kendaraan (di pinggir jalan)
P18	Lebar jalan sesuai kebutuhan
P40	Tingkat pengaturan akses kendaraan (keluar masuk pusat bisnis/industri/perumahan/sekolah)
P11	Ketepatan waktu lampu lalu lintas
P13	Sistem drainase jalan sesuai kebutuhan
P36	Tingkat sistem drainase jalan pada lingkungan sekitar baik
P7	Kondisi jalan untuk keselamatan atau kenyamanan pejalan kaki
P20	Saluran drainase jalan (inlet dan bak kontrol/manholes) tersedia sesuai kebutuhan
P8	Kebersihan pada trotoar untuk pejalan kaki
P10	Kondisi jalan untuk keselamatan pengendara sepeda
P27	Tersedianya pepohonan atau tanaman di pinggir atau bahu jalan

Daerah ini dianggap penting oleh pengguna jalan, tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan Pengguna Jalan (User) (tingkat kepuasan yang diperoleh masih rendah). Indikator-indikator yang masuk dalam kuadran ini harus ditingkatkan (Fongnawati Budhijono, 2023). Item atau Indikator yang ada pada kuadran I ini harus menjadi perhatian utama pihak berwenang. Kuadran I ini juga sekaligus menjadi rekomendasi utama yang diberikan kepada pihak berwenang. Ada 14 item dan indikator yang harus menjadi perhatian pihak berwenang untuk diperbaiki. Ke-14 item dan indikator ini mulai pengaturan pedagang kaki lima di trotoar tertata sampai tersedianya pepohonan atau tanaman di pinggir atau bahu jalan.

Tabel 3 Item atau Indikator Pada Kuadran Kedua

Label	Indikator
P19	Lajur untuk mendahului tersedia sesuai kebutuhan
P14	Adanya usaha pengelola jalan dalam perbaikan lokasi rawan kecelakaan
P2	Adanya info mengenai kondisi arus lalu lintas
P28	Safety barriers/pemisah arah
P37	Tingkat pelayanan pejalan kaki (akses penyebrangan, kondisi trotoar dll)
P55	Adanya petugas untuk mengatur jalan akibat perbaikan jalan atau faktor lainnya
P34	Tingkat kebisingan penduduk/pemukiman sekitar minimal

Daerah ini dianggap penting oleh Pengguna Jalan (User), dan Pengguna Jalan (User) menganggap sudah sesuai dengan yang dirasakannya sehingga tingkat kepuasannya relatif lebih tinggi. Indikator-indikator yang masuk dalam kuadran ini perlu dipertahankan karena unggul di mata Pengguna Jalan (User) (Suhendra & Prasetyanto, 2016). Ini merupakan prestasi dari pihak berwenang atau pemerintah Kabupaten Jember. Untuk kuadran II ini pemerintah hanya perlu untuk mempertahankannya dan tidak usah meningkatkannya, karena Pengguna jalan (User) sudah merasa puas (Setiawan & Lulie, 2002). Selain merasa puas, Pengguna jalan (User) juga menilai kondisi eksisting sudah mendekati atau sudah sama dengan Importance atau harapannya.

Tabel 4. Item atau Indikator Pada Kuadran Ketiga

Label	Indikator
P30	Adanya kamera perekam jalan/CCTV
P41	Tingkat pelayanan lalu lintas menerus (jalan arteri minim akses)
P23	Rambu-rambu lalu lintas tersedia sesuai kebutuhan
P33	Tingkat kebisingan pekerjaan/industri kecil
P31	Tingkat polusi udara di jalan kecil
P54	Waktu lamanya penundaan akibat pekerjaan jalan
P42	Pelayanan polisi dalam meningkatkan keamanan dan kenyamanan
P4	Adanya petugas keamanan untuk mengatasi gangguan warga atau lingkungan sekitar
P22	Terdapat reflektor marka jalan khususnya pada cuaca gelap dan malam hari
P16	Peningkatan fitur kelengkapan jalan
P32	Tingkat kebisingan lalu lintas kecil
P15	Sosialisasi mengenai keselamatan jalan
P24	Fasilitas tempat penyeberangan
P57	Sistem parkir (parkir khusus angkutan umum, pembatasan waktu parkir dan pengontrolan waktu parkir)
P45	Terdapat akses jalan kampung (kendaraan keluar/masuk dari/ke sisi jalan)
P25	Tersedianya tempat sampah
P6	Adanya polisi lalu lintas untuk menjaga lalu lintas jalan
P5	Lampu penerangan jalan sesuai dengan kebutuhan
P46	Pengaturan kendaraan bergerak lambat
P47	Acara keramaian (Festival musik, kuliner, pameran dll)
P48	Pengaturan perubahan ruang publik menjadi ruang usaha
P3	Adanya pemberitahuan terhadap kondisi jalan yang sedang diperbaiki
P21	Marka jalan atau petunjuk jalan tersedia dan jelas

Daerah ini dianggap kurang penting oleh Pengguna Jalan (User), dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu baik (A. Gunasti, 2022). Indikator-indikator yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan oleh Pengguna Jalan (User) sangat kecil (Millah et al., 2020). Karena Pengguna Jalan (User) menganggap indikator yang ada pada daerah ini tidak terlalu penting karena harapannya sangat kecil maka pihak berwenang dapat menjadikannya sebagai prioritas kedua.

Tabel 5. Item atau Indikator Pada Kuadran Keempat

Label	Indikator
P45	Terdapat akses jalan kampung (kendaraan keluar/masuk dari/ke sisi jalan)
P49	Penetapan prioritas pada pejalan kaki
P17	Permukaan jalan yang halus
P29	Adanya fasilitas pos keamanan atau pos polisi
P56	Sistem penggunaan tepi jalan (larangan parkir, penempatan halte bus, dll)

P52	Pengaturan lalu lintas pada persimpangan dan ruas jalan
P26	Lajur untuk pengendara sepeda
P53	Pengaturan kecepatan kendaraan
P39	Tingkat pengaturan kegiatan angkutan barang (bongkar muat barang di pinggir jalan)
P51	Penetapan prioritas pada angkutan umum
P9	Kondisi keamanan penyeberangan jalan untuk pejalan kaki
P50	Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat
P12	Kebersihan bahu jalan dari pedagang kaki lima

Daerah ini dianggap kurang penting oleh Pengguna Jalan (User), dan dirasakan terlalu berlebihan. Variabel-variabel yang termasuk dalam kuadran ini dapat dikurangi agar perusahaan dapat menghemat biaya (Oktiani & Misriati, 2017). Indikator yang termasuk pada daerah ini dinilai oleh pengguna jalan sudah sangat memuaskan. Akan tetapi, indikator yang ada pada daerah ini tidak terlalu penting (Harik, 2020)(Anggraini, Fivi, Yenni Pillisia Seprijon, 2020). Indikator yang ada pada kuadran ini merupakan item yang dapat dikurangi sehingga tidak memboroskan biaya.

SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Nilai Road User Satisfaction Index (RUSI) pada jalan Jawa sebesar 58,50. Nilai RUSI ini berada dalam rentang antara 51-65,99 Persen dengan kriteria cukup puas. Ada 14 item dan indikator yang harus menjadi perhatian pihak berwenang untuk diperbaiki. Ada 7 item yang masuk dalam kuadran II, pemerintah hanya perlu untuk mempertahankannya dan tidak usah meningkatkannya, karena Pengguna jalan (User) sudah merasa puas. Pada kuadran III Pengguna Jalan (User) menganggap indikator yang ada pada daerah ini tidak terlalu penting karena harapannya sangat kecil maka pihak berwenang dapat menjadikannya sebagai prioritas kedua, yang termasuk dalam kuadran ini ada 23 item. Indikator yang ada kuadran III terdiri dari 13 Item yang dapat dikurangi ataupun dihilangkan agar perusahaan dapat menghemat biaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Fivi, Yenni Pillisia Seprijon, S. R. (2020). Pengaruh Intellectual Capital Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Financial Distress Sebagai Variabel Intervening. *Molecules*, 15(2), 169–189. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25105/jipak.v15i2.6263>
- Choiri, T. A., Gunasti, A., & Abadi, T. (2023). Perencanaan Perkerasan Jalan Dengan Menggunakan Metode Bina Marga dan Anlisa Finansial Pada Ruas Jalan Lingkar Pancoran-Kejawan Kabupaten Bondowoso Road Pavement Planning Using the Bina Marga Method and Financial Analysis on the Pancoran-Kejawan Ring Road, Bondowoso Regency. *Jurnal Smart Teknologi*, 4(4).
- Christiana, N. E. (2017). Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*, 9–25.

- Faisal, A., Taufik Mulyono, A., & Hapsoro Tri Utomo, S. (2022). Kepuasan Pengguna Jalan Terhadap Pelayanan Jalan Provinsi Di Kalimantan Barat. *Jurnal HPJI*, 8(1), 11–26. <https://doi.org/10.26593/jhpji.v8i1.5558.11-26>
- Fongnawati Budhijono. (2023). Evaluasi Kinerja Tata Kelola Curug Cibereum Berbasis Indikator-Indikator Sapta Pesona. *Jurnal Bina Akuntansi*, 10(2), 536–556. [https://doi.org/DOI: https://doi.org/10.52859/jba.v10i2.456](https://doi.org/DOI:https://doi.org/10.52859/jba.v10i2.456)
- Gunasti, A. (2017a). Penilaian kinerja peladen dan harapan tukang dalam proyek konstruksi. *Prosiding Sensei*, 1–8.
- Gunasti, A. (2017b). Penilaian Kinerja Tukang dan Harapan Mandor dalam Proyek Konstruksi. *Jurnal Penelitian Ipteks*, 2(1), 77–90.
- Gunasti, A. (2022). *Study of Selection of Road Pavement Design on Heavy Damaged Road and*. 3(2), 125–132.
- Gunasti, D. A. R. B. H. A. (2022). Jurnal Smart Teknologi Pemodelan Karakteristik Perjalanan di RSUD dr . H . Koesnadi dan Rumah Sakit Mitra Medika Kabupaten Bondowoso Trip Characteristics Modeling at Jurnal Smart Teknologi. *Jurnal Smart Teknologi*, 3(6), 668–678. <http://jurnal.unmuhjember.ac.id/index.php/JST>
- Harik. (2020). Evaluasi Kelayakan TerhadapTingkat Kepuasan Pengguna Jasa Dan KinerjaJalan SekitarStasiun Kereta Api Jember Daop IX). *Jurnal Smart Teknologi, Daop Ix*. <http://jurnal.unmuhjember.ac.id/index.php/JST/article/view/3842>
- Hasibuan, A., Verawaty Siregar, W., & Fahri, I. (2020). Penggunaan Led Pada Lampu Penerangan Jalan Umum Untuk Meningkatkan Efisiensi Dan Penghematan Energi Listrik. *Jesce*, 4(1), 18–32. <http://ojs.uma.ac.id/index.php/jesce>
- Hera Widyastuti, I., Proram, M. T., Bidang, M., Manajemen, K., Rekayasa, D., Departemen, T., Sipil, T., Teknik, F., Lingkungan, S., & Kebumian, D. (2018). Analisis Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja Pelayanan Dan Intermoda Di Stasiun Kereta Api Madiun. *Approach: Jurnal Teknologi* <http://ejournal.poltekbangsby.ac.id/index.php/approach/article/view/82>
- Istianto, B., Suharti, E., & Ismaryati, E. (2019). *Transportasi Jalan Di Indonesia*.
- 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 Rekayasa Sipil*, 26(2), 183–188. <https://doi.org/10.5614/jts.2019.26.2.10>
- Millah, S., Azizah, N., & Hanifa, F. H. (2020). *Analisis Service Quality Menggunakan Metode Importance Performance Analysis (Ipa) Studi Pada Konsumen Btw Cafe Cimahi Tahun 2020 Analysis Of Service Quality Use The Methods Of Importance Performance Analysis Study*

On Consumer Btw Cafe In Cimahi 2020 Kata Kunci: Service Quality , Importance Performance Analysis , Pemasaran. 6(2), 894–911.

Oktiani, N., & Misriati, T. (2017). Evaluasi Faktor-Faktor Desain Win-Win Transportation Solution Dalam Upaya Meningkatkan Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Busway. *Jurnal Administrasi Kantor*, 5(1), 27–40.

Purnomo, K. R., & Wibawa, B. M. (2021). Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Tol Di Wilayah Unit Jatim 02 Terhadap Layanan Satuan Patroli Jalan Raya Ditlintas Polda Jatim. *Jurnal Sains Dan Seni ITS*, 9(2), 2–7. <https://doi.org/10.12962/j23373520.v9i2.55514>

Ramadhika Dwi Poetra. (2019). BAB II Tinjauan Pustaka BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1. 1–64. *Gastronomía Ecuatoriana y Turismo Local.*, 1(69), 5–24.

Resdiansyah. (2019). Importance Performance Matrix Analysis (IPMA) Sebagai Alat Evaluasi Kepuasan Dan Kepentingan Pengguna Jalan Di Kota Mandiri Tangerang Selatan. *Jurnal Perkotaan*, 11(1), 14–46. <https://doi.org/https://doi.org/10.25170/perkotaan.v11i1.853>

Setiawan, H. E., & Lulie, Y. (2002). *Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat SURAKARTA TERHADAP FLY OVER PURWOSARI SURAKARTA.* VII(1), 149–158. <https://doi.org/10.24002/jts.v17i1.6030>

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.

T Abadi, A. G. (2006). Perbandingan Hitungan Panjang Lengkungan Horisontal Dengan Metode Full Circle Dan Transition Curve Pada Jalan Wirowongso Kec. Ajung Kabupaten Jember. *Elevasi*, 1(2), 49–58.