

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN MENGUNAKAN AMOS

(Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)

TUGAS AKHIR

Untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat-syarat
Yang Diperlukan Untuk Memperoleh
Ijazah Sarjana Teknik

Disusun Oleh:

SYAHRUL

NIM : 1705903020091
Bidang Studi : Transportasi
Jurusan : Teknik Sipil



**FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS TEUKU UMAR
ALUE PEUNYARENG – ACEH BARAT
2022**

LEMBAR PENGESAHAN
ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT
INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN
MENGGUNAKAN AMOS
(Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)

Oleh

Nama Mahasiswa : Syahrul
Nomor Induk Mahasiswa : 1705903020091
Bidang Studi : Transportasi
Jurusan : Teknik Sipil

Alue Peunyareng, 23 Desember 2022

Dibimbing Oleh :
Pembimbing

Ir. Meidia Refiyanni, S.T., M.T
NIP. 198105072021212009

Diketahui/Disahkan Oleh :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Teuku Umar

Ketua Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Teuku Umar

Dr. Ir. M. Isya, S.T., M.T
NIP. 196204111989031002

Ir. Lissa Opirina S.T., M.T
NIP. 197910052021212009

LEMBAR PENGESAHAN JURUSAN
ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT
INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN
MENGGUNAKAN AMOS
(Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)

Oleh

Nama Mahasiswa : Syahrul
Nomor Induk Mahasiswa : 1705903020091
Bidang Studi : Transportasi
Jurusan : Teknik Sipil

Alue Peunyareng, 23 Desember 2022

Diuji Oleh :

Penguji I

Penguji II

Firzan, S.T., M.T
NIP. 198102102021212009

Bambang Tripoli, S.T., M.T
NIP. 197902102021211004

Diketahui/Disahkan Oleh :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Teuku Umar

Ketua Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas teuku Umar

Dr. Ir. M. Isya, S.T., M.T
NIP. 196204111989031002

Ir. Lissa Opirina S.T., M.T
NIP. 197910052021212009

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Syahrul

NIM : 1705903020091

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

1. Didalam skripsi saya tidak terdapat bagian atau satu kesatuan yang utuh dari tugas akhir, tesis, disertasi, buku, atau bentuk lain yang saya kutip dari karya orang lain tanpa saya sebutkan sumbernya yang dapat dipandang sebagai tindakan penjiplakan.
2. Sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat reproduksi karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain yang dijadikan seolah olah karya asli saya sendiri.
3. Apabila ternyata terdapat dalam tugas akhir saya bagian bagian yang memenuhi unsur penjiplakan, maka saya menyatakan kesediaan untuk dibatalkan sebagian atau seluruhnya hak atas kesarjanaan saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Alue Peunyareng, 23 Desember 2022

Penulis,

Syahrul

NIM. 1705903020091

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul **“Analisis Faktor-Faktor Penghambat Infrastruktur Jalan dan Jembatan Menggunakan AMOS (Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)”**. Shalawat beriring salam senantiasa kita curahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW sebagai suri tauladan untuk umat manusia. Penyusunan Tugas Akhir ini untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar sarjana di jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Teuku Umar

Penulis menyadari bahwa penulisan Tugas Akhir ini tidak dapat diselesaikan tanpa dukungan dari berbagai pihak baik moril maupun materil. Penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya terutama kepada Ayahanda saya Arliyanis dan ibunda Nurmi, yang tiada henti-hentinya mendoakan, memberikan perhatian, kasih sayang sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan Strata I ini. Serta terimakasih kepada keluarga dan saudara yang selalu mendoakan selama penulis menyelesaikan kuliah.

Dengan segala kerendahan hati dan penuh rasa hormat, penulis juga mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Ir. M. Isya, M.T, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Teuku Umar, Meulaboh;
2. Ibu Ir. Lissa Opirina, S.T., M.T, selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Teuku Umar, Meulaboh;
3. Ibu Ir. Meidia Refiyanni, S.T.,M.T, selaku Dosen Pembimbing telah banyak berperan dalam memberikan bimbingan, arahan, meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya hingga terselesaikannya penyusunan tugas akhir ini;
4. Bapak Firzan, S.T.,M.T, selaku Dosen Penguji I yang telah memberikan banyak masukan untuk perbaikan dalam penyusunan Tugas Akhir ini;

5. Bapak Bambang Tripoli, S.T., M.T, selaku Dosen Penguji II yang telah banyak memberikan kritik dan saran yang membangun untuk kesempurnaan penyusunan Tugas Akhir ini;
6. Seluruh Dosen Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Teuku Umar Meulaboh, dengan tulus dan ikhlas berkenan memmberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat selama masa perkuliahan;
7. Seluruh Pegawai/Staf Akademik Fakultas Teknik Universitas Teuku Umar yang telah membantu memenuhi kebutuhan penulis selama perkuliahan hingga penyusunan Tugas Akhir ini;
8. Kepada seluruh teman-teman yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu memberikan tenaga, saran dan motivasi kepada penulis dalam menyusun Tugas Akhir ini;

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan ilmu dan pengalaman. Oleh karena itu penyusun mengharapkan segala kritik dan saran yang sangat membangun sehingga hasil penelitian ini menjadilebih baik lagi. Tugas Akhir ini diharapkan bermanfaat dalam memberikan informasi keilmuan maupun pengetahuan kepada penulis dan kepada semua pihak pembaca. Semoga Allah SWT Membalas segala kebaikan bagi semua pihak yang ikhlas membantu, membimbing dan mengarahkan hingga selesaikannya penelitian dan Tugas Akhir Ini dengan imbalan pahala yang setimpal, Amiin Yaa Rabbal Alamin.

Alue Peunyareng, 23 Desember 2022

Penulis,

Syahrul

NIM. 1705903020091

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT
INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN
MENGUNAKAN AMOS**

(Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)

Oleh :

SYAHRUL

NIM. 1705903020091

Pembimbing

Ir. Meidia Refiyanni, S.T.,M.T

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur darat berupa jalan dan jembatan bertujuan untuk memperlancar arus distribusi barang dan jasa, serta berperan dalam peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia. Pembangunan jalan sebagai infrastruktur transportasi mengacu pada tata ruang, terintegrasi sistem transportasi nasional (Sistranas). Pante Ceureumen merupakan salah satu kecamatan di kabupaten Aceh Barat dengan luas 490,25 Km² dengan persentase luas kecamatan terhadap luas kabupaten yaitu 16, 74% dan jumlah kemukiman sebanyak 4 mukim serta jumlah desa sebanyak 25 desa. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penghambat infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen. *Structural Equation Modelling* (SEM) digunakan untuk menentukan model faktor-faktor penghambat infrastruktur pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen dengan menggunakan alat bantu yaitu berupa *Analysis of Moment Structure* (AMOS). Penelitian menunjukkan bahwa dilakukan dengan berbagai pengujian dari masing-masing indikator didapatkan nilai *chi-square* sebesar 169,791; nilai probabilitas adalah 0,957; nilai CMIN/DF adalah 0,836; nilai RMSEA adalah 0,000; nilai GFI adalah 0,940; nilai AGFI adalah 0,903; nilai TLI adalah 1,033 dan nilai CFI adalah 1,000. Selanjutnya berdasarkan hipotesis awal Topografi berpengaruh positif terhadap TRL dengan angka korelasi sebesar 0,873, disusul Politik terhadap PKB dengan angka korelasi sebesar 0,791, dan selanjutnya PKB terhadap Pembiayaan dengan angka korelasi sebesar 0,683. Hasil analisis data diperoleh parameter dengan angka korelasi terbesar menunjukkan bahwa faktor yang paling berpengaruh Topografi terhadap TRL keadaan wilayah baik itu dari bentuk suatu daerah yang memiliki tinggi rendah tanah yang berbeda menjadi salah satu faktor penghambat pada pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

Kata kunci : Jalan, Jembatan, SEM, AMOS, Pante Ceureumen

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN FAKULTAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN JURUSAN.....	iii
PERNYATAAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN TABEL.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Batasan Penelitian.....	3
1.5 Hasil Penelitian	3
BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN.....	5
2.1 Infrastruktur	5
2.1.1 Jenis dan esensi dalam infrastruktur.....	5
2.1.2 Fungsi dan manfaat infrastruktur.....	6
2.2 Jalan	7
2.2.1 Perkerasan jalan	7
2.2.2 Klasifikasi jalan	7
2.2.3 Pembangunan jalan.....	9
2.3 Jembatan	9
2.3.1 Jenis-jenis jembatan.....	10
2.3.2 Struktur jembatan.....	10

2.3.3 Fungsi jembatan.....	12
2.4 Sampel dan Penelitian.....	13
2.5 Angket.....	15
2.6 Skala Likert.....	15
2.7 <i>Analisis of Moment Structure (AMOS)</i>	16
2.8 <i>Metode Struktural Equation Modelling (SEM)</i>	17
2.9 Pengujian Hipotesis	17
2.10 Indeks Kecocokan Model	18
2.11 Penelitian Terdahulu	22
BAB III METODE PENELITIAN	23
3.1 Umum	23
3.2 Tempat, Waktu, dan Jenis Penelitian.....	23
3.3 Objek Penelitian.....	23
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian.....	24
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.6 Sumber Daya.....	25
3.7 Analisis Data.....	25
3.7.1 Pengolahan data dengan metode SEM.....	27
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Hasil.....	33
4.1.1 Deskriptif data responden	33
4.1.2 Uji validitas.....	33
4.1.3 Uji reliabilitas.....	35
4.1.4 Karakteristik responden.....	36
4.1.5 <i>Struktural equation modelling (SEM)</i>	39
4.2 Pembahasan	51
4.2.1 Kualitas berpengaruh positif terhadap topografi	52
4.2.2 Topografi berpengaruh positif terhadap TRI	52
4.2.3 TRI berpengaruh positif terhadap SDM	52

4.2.4 SDM berpengaruh positif terhadap politik	53
4.2.5 Politik berpengaruh positif terhadap PKB	53
4.2.6 Kuantitas berpengaruh positif terhadap pembiayaan.....	53
4.2.7 PKB berpengaruh positif terhadap pembiayaan	53
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	55
5.1 Kesimpulan	55
5.2 Saran	56
DAFTAR KEPUSTAKAAN	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Layar Kerja SPSS.....	28
Gambar 3.2 Membuka Pogram AMOS.....	28
Gambar 3.3 Tampilan Jendela <i>Data Files</i>	29
Gambar 3.4 Memilih <i>File of Type</i>	29
Gambar 3.5 Menggambar Model	30
Gambar 3.6 Fitur-Fitur AMOS	30
Gambar 3.7 Memilih Keluaran Analisis	31
Gambar 3.8 Menampilkan Gambar Hasil Analisis	31
Gambar 3.9 Tampilan Tabel Hasil Analisis	32
Gambar 4.1 Model Kerangka <i>Teoritis/Path diagram</i>	39
Gambar 4.2 Model Diagram Jalur Hubungan Kausalitas	40
Gambar 4.3 Estimasi persamaan Full Model (<i>modifications</i>).....	50

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Skala <i>Likert</i> 1	16
Tabel 2.2 Skala <i>Likert</i> 2	16
Tabel 2.3 Modifikasi Skala <i>Likert</i> 3.....	16
Tabel 2.4 <i>Goodness of Fit Indices</i>	21
Tabel 4.1 Uji Validitas	34
Tabel 4.2 Uji Reliabilitas	35
Tabel 4.3 Responden Jenis Kelamin	36
Tabel 4.4 Responden Berdasarkan Umur.....	37
Tabel 4.5 Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	37
Tabel 4.6 Responden Berdasarkan Pekerjaan	38
Tabel 4.7 <i>Godness of Fit</i> Hasil Uji Model dan <i>Cut Off Value</i>	42
Tabel 4.8 <i>Regression Weight Measurement Model</i>	43
Tabel 4.9 Angka Korelasi <i>Measurement Model</i>	45
Tabel 4.10 <i>Godness of Fit</i> Hasil Uji Model dan <i>Cut Off Value</i>	46
Tabel 4.11 Hasil Uji <i>Regression Weight</i>	46
Tabel 4.12 <i>Godness of Fit</i> Hasil Uji Model dan <i>Cut Off Value</i>	50
Tabel 4.13 Hubungan Antar Variabel	51
Tabel 4.14 Pathdiagram Hubungan Kausalitas	51

DAFTAR LAMPIRAN GAMBAR

Gambar A 3.1 Bagan Alir Penelitian	59
Gambar A 3.2 Peta Provinsi Aceh	61
Gambar A 3.3 Peta Administrasi Kabupaten Aceh Barat	62
Gambar A 3.4 Peta Kecamatan Pante Ceureumen.....	63
Gambar A.4.1 Penyebaran dan Pengisian Kuesioner.....	64
Gambar A.4.2 Penyebaran dan Pengisian Kuesioner.....	64
Gambar A.4.3 Penyebaran dan Pengisian Kuesioner.....	65
Gambar A.4.4 Penyebaran dan Pengisian Kuesioner.....	65

DAFTAR LAMPIRAN TABEL

Lampiran B.3.1 Formulir Kuesioner	66
Tabel B.4.1 Output Uji Validitas	72
Tabel B.4.2 Output Uji Reliabilitas.....	74
Tabel B.4.3 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Bagian A.....	76
Tabel B.4.4 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Bagian B.....	81
Tabel B.4.5 <i>Direct Effects</i>	86
Tabel B.4.6 <i>Indirect Effects</i>	87
Tabel B.4.7 <i>Total Effects</i>	88
Tabel B.4.8 <i>Assessment of Normality</i>	89
Tabel B.4.9 <i>Regression Weights</i>	90
Tabel B.4.10 <i>Standardized Regression Wights</i>	91
Tabel B.4.11 <i>Variances</i>	92
Tabel B.4.12 <i>Covariances</i>	93
Tabel B.4.13 <i>Regression Weights</i>	95
Tabel B.4.14 Tabel R tabel	99
Tabel B.4.15 Tabel Distribusi-T	100

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Infrastruktur merupakan sarana yang disediakan demi terlaksananya suatu pembangunan. Sarana tersebut terbentuk dalam berbagai macam diantaranya transportasi, komunikasi dan perhubungan, listrik, dan lain lain sebagainya (Intan Safitri, 2016). Pembangunan infrastruktur yang tidak seimbang dapat menyebabkan kegagalan terhadap pengurangan ketimpangan pertumbuhan ekonomi (Chotia & Rao, 2017). Beberapa literatur menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor yang mendorong perubahan ketimpangan di Indonesia salah satunya adalah perbedaan pembangunan infrastruktur wilayah. Infrastruktur sangat berperan penting dalam pengembangan wilayah. Beberapa fakta menunjukkan bahwa perkembangan kapasitas infrastruktur di suatu wilayah sejalan dengan perkembangan ekonominya (Calderón & Servén, 2014).

Keberadaan infrastruktur mendorong peningkatan produktivitas faktor-faktor produksi. Perbaikan infrastruktur dapat meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi, karena dengan investasi dapat meningkatkan penyerapan tenaga kerja (Sukwika, 2018). Investasi memainkan peran penting dalam menentukan penyerapan tenaga kerja. Infrastruktur yang baik juga akan merangsang pendapatan masyarakat, karena aktivitas ekonomi yang meningkat sebagai akibat mobilitas faktor produksi dan aktivitas perdagangan yang semakin tinggi.

Pembangunan ekonomi dalam suatu wilayah sangat bergantung pada perkembangan infrastruktur didalam wilayah tersebut. Provinsi Aceh merupakan salah satu provinsi yang memprioritaskan pada pembangunan infrastruktur yaitu sarana transportasi darat yang terdiri dari jalan dan jembatan (Rivalda, M Rayyan., dan Gunawan, 2019).

Jalan adalah salah satu infrastruktur yang merupakan mode angkutan dominan di Aceh. Jaringan jalan terdiri atas jalan nasional (1716 km) provinsi (1572 km) kabupaten dan jalan desa (15340 km). Kepadatan jalan di Aceh lebih tinggi rata-rata nasional, yaitu 0,5 km/km² atau sekitar 7,0 KM/1000 orang. Kepadatan jalan rata-rata nasional km/km² atau 1,7 km/1000 orang.

Aceh Barat merupakan salah satu kabupaten di provinsi Aceh, Indonesia. Dengan kondisi infrastruktur yang kurang memadai, salah satunya adalah infrastruktur jalan dan jembatan. Tahun 2018-2019 panjang jalan mengalami kerusakan di setiap kecamatan di Kabupaten Aceh Barat terus mengalami peningkatan termasuk di kecamatan Pante Ceureumen. Menurut Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Barat tahun 2020 Kecamatan Pante Ceureumen merupakan salah satu kecamatan di kabupaten Aceh Barat dengan luas 490,25 Km² dengan persentase luas kecamatan terhadap luas kabupaten yaitu 16,74% dan jumlah kemukiman sebanyak 4 mukim serta jumlah desa sebanyak 25 desa.

Kecamatan Pante Ceureumen berbatasan sebelah Utara dengan kecamatan Sungai Mas, sebelah Selatan dengan kecamatan Kaway XVI, sebelah Barat dengan kecamatan Pantan Reu, dan sebelah Timur berbatasan dengan kabupaten Nagan Raya. Jumlah penduduk keseluruhan di Kecamatan Pante Ceureumen pada tahun 2020 tercatat sebanyak 11486 jiwa. Infrastruktur darat di kecamatan Pante Ceureumen terdapat 16 desa dengan permukaan jalan aspal, 7 desa dengan permukaan jalan krikil batu dan 2 desa dengan kondisi permukaan jalan tanah. Kondisi jembatan yang ada di Pante Ceureumen berjumlah 3 jembatan yaitu, jembatan Sawang Teubee yang menghubungkan Kecamatan Pante Ceureumen dengan Kawai XVI yang dimana kondisi jembatan mengalami kerusakan yang parah, dan jembatan gantung Lawet serta jembatan gantung Sikundo mengalami kerusakan ringan.

Jembatan yang ada di kecamatan Pante Ceureumen pada tahun 2018 mengalami kerusakan berupa jembatan rangka baja yang menjadi penghubung antara kecamatan Pante Ceureumen dengan kota Meulaboh di kabupaten Aceh Barat. Akibat dari peristiwa ini akses transportasi warga lumpuh total. Sehingga warga yang ingin melintas harus melewati jalur alternatif. Kondisi jembatan

diperparah dengan cuaca yang ekstrim. Banjir yang sering terjadi dikawasan tersebut mengakibatkan tanah yang berada di bawah jembatan mengalami longsor. Faktor alam menjadi penghambat dalam pembangunan infrastruktur jembatan dikecamatan Pante Ceureumen yang mengakibatkan kurang optimal dalam pembangunan infrastruktur jembatan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

1.4 Batasan Penelitian

Batasan pada penelitian ini adalah penelitian ini dilakukan sebatas infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen, dan metode pengolahan data menggunakan metode *structural equation modeling* (SEM) dengan aplikasi AMOS.

1.5 Hasil Penelitian

Hasil penelitian dilakukan dengan beberapa kali pengujian didapat nilai *chi square* sebesar 169,791; nilai probabilitas adalah 0,957; nilai CMIN/DF adalah 0,836; nilai RMSEA adalah 0,000; nilai GFI adalah 0,940; nilai AGFI adalah 0,903; nilai TLI adalah 1,033; dan nilai CFI adalah 1,000. Berdasarkan hasil yang

diperoleh bahwa Topografi berpengaruh terhadap TRL dengan angka korelasi 0,873, kemudian Politik berpengaruh terhadap PKB dengan angka korelasi 0,791, dan PKB berpengaruh terhadap Pembiayaan dengan angka korelasi 0,683 hal ini menunjukkan bahwa Topografi sangat berpengaruh dalam proses pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Pante Ceureumen dengan keadaan wilayah baik itu dari bentuk suatu daerah yang memiliki tinggi rendah tanah yang berbeda menjadi salah satu faktor penghambat pada pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

2.1 Infrastruktur

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum diketahui sebagai fasilitas publik, contohnya rumah sakit, jalan, sanitasi, jembatan, halte, dan sebagainya. Dalam buku *The Routledge Dictionary of Economics* memberikan pengertian bahwa infrastruktur adalah pelayanan utama negara yang dapat membantu kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehingga dapat berjalan dengan membangun sarana prasarana dan fasilitas pendukung lainnya (Gultom & Tini, 2020).

Infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pembangunan ekonomi dimana pembangunan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi. Identifikasi terhadap program pembangunan infrastruktur di beberapa negara menyimpulkan bahwa pada umumnya program ditargetkan dalam jangka menengah dengan fokus pada peningkatan kebutuhan dasar dan konektivitas manusia, mulai dari air, listrik, energi, hingga transportasi (jalan raya, kereta api, pelabuhan dan bandara). (Rahman & Widiasanti, 2019).

2.1.1 Jenis dan esensi dalam infrastruktur

Menurut Development Report (1994), infrastruktur dibagi kedalam 3 golongan yaitu :

- a. Infrastruktur Ekonomi, aset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final maupun sarana publik (telekomunikasi, air minum, sanitasi, gas), *public works* (bendungan, saluran irigasi, dan drainase) serta transportasi (jalan, kereta api, angkutan pelabuhan, dan lain-lain);

- b. Infrastruktur Sosial, aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, puskesmas), serta rekreasi (taman, museum);
- c. Infrastruktur Administrasi/institusi seperti penegakan hukum, administrasi kependudukan, kebudayaan dan lain-lain.

Berdasarkan jenisnya, infrastruktur dibagi dalam 13 kategori sebagai berikut:

1. Sistem penyediaan air : waduk, penampungan air, transmisi dan distribusi, dan fasilitas pengolahan air (*treatment plant*);
2. Sistem pengelolaan air limbah : pengumpul, pengolahan, pembuangan, dan daur ulang;
3. Fasilitas pengelolaan limbah (padat);
4. Fasilitas pengendalian banjir, drainase, dan irigasi;
5. Fasilitas lintas air dan navigasi;
6. Fasilitas transportasi : jalan, rel, bandar udara, serta utilitas pelengkap lainnya;
7. Sistem transit public;
8. Sistem kelistrikan : produksi dan distribusi;
9. Fasilitas gas alam;
10. Gedung publik : sekolah, rumah sakit, gedung pemerintahan;
11. Fasilitas perumahan public;
12. Taman kota : taman terbuka, plaza;
13. Fasilitas komunikasi (Rahman & Widiasanti, 2019).

2.1.2 Fungsi dan manfaat infrastruktur

Infrastruktur berfungsi sebagai penunjang seluruh kegiatan masyarakat. Infrastruktur juga berfungsi untuk memfasilitasi serta mendukung kelancaran aktivitas dan pertumbuhan ekonomi masyarakat, distribusi barang dan jasa. Infrastruktur mempunyai beberapa manfaat diantaranya ada di bidang sosial, ekonomi, dan budaya. Bidang sosial, infrastuktur bermanfaat sebagai sarana

komunikasi antar penduduk, bila tidak adanya infrastruktur suatu daerah akan terisolasi dan tidak dapat bersosialisasi dengan penduduk daerah lainnya.

Daerah yang terisolasi jaringannya akan terputus dari daerah luar, sehingga akan terganggunya kehidupan masyarakat di daerah tersebut.

2.2 Jalan

Jalan adalah infrastruktur transportasi yang menyediakan aksesibilitas untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kegiatan sosial. Jalan memainkan peran penting sejalan dengan perkembangan moda transportasi yang semakin maju dan cepat serta meningkatkan kegiatan ekonomi (Mandaya & Harintaka, 2020). Berdasarkan (KPUPR, 2004) tentang jalan. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

2.2.1 Perkerasan jalan

Menurut (Mandaya & Harintaka, 2020) perkerasan jalan adalah campuran antara agregat dan bahan ikat yang digunakan untuk melayani beban lalu lintas. Perkerasan jalan dibagi atas dua kategori yaitu :

- a. Perkerasan lentur (*flexible pavement*) adalah perkerasan yang menggunakan aspal sebagai pengikat;
- b. Perkerasan kaku (*rigid pavement*) adalah jenis perkerasan jalan yang menggunakan beton sebagai bahan utama perkerasan.

2.2.2 Klasifikasi jalan

Menurut (KPUPR, 2004) sistem jaringan jalan terdiri atas 2 yaitu :

- a. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua

wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan;

- b. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Berdasarkan fungsinya jalan dapat di klasifikasikan dalam beberapa jenis yaitu :

- a. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna;
- b. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutanpen gumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi;
- c. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi;
- d. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Jalan umum berdasarkan statusnya di kelompokkan kedalam beberapa kelompok yaitu :

- a. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol;
- b. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi;
- c. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar

- pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten;
- d. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota;
 - e. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.2.3 Pembangunan jalan

Berdasarkan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2006) pembangunan jalan meliputi :

- a. Pemograman penanganan jaringan jalan merupakan penyusunan rencana kegiatan penanganan ruas jalan yang menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan sesuai kewenangannya. Program penanganan jaringan jalan meliputi program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan, dan program konstruksi jalan baru;
- b. Perencanaan teknis merupakan kegiatan penyusunan dokumen rencana teknis yang berisi gambaran produk yang ingin diwujudkan;
- c. Pengadaan tanah yaitu jalan umum dibangun di atas tanah yang dikuasai oleh negara. Dalam hal pelaksanaan konstruksi jalan umum di atas hak atas tanah orang, pelaksanaan konstruksi jalan umum dilakukan dengan cara pengadaan tanah. Pengadaan tanah diperlukan untuk konstruksi jalan baru, pelebaran jalan, atau perbaikan alinemen;
- d. Pelaksanaan konstruksi jalan merupakan kegiatan fisik penanganan jaringan jalan untuk memenuhi kebutuhan transportasi jalan.

2.3 Jembatan

Jembatan merupakan bagian dari infrastruktur jalan atau transportasi yang berfungsi untuk menyeberangkan manusia maupun barang sehingga satu daerah

dengan daerah lainnya dapat terhubung dan tidak terisolasi (Aldillah, 2020). Definisi jembatan secara umum adalah suatu konstruksi yang dibangun untuk melewati suatu massa atau *traffic* lewat atas suatu penghalang atau rintangan seperti sungai, rel kereta api ataupun jalan raya. Penjelasan Pasal 86 ayat (3) PP No. 34 Tahun 2006 tentang jalan menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan “Jembatan” adalah jalan yang terletak di atas permukaan air dan/atau di atas permukaan tanah.

2.3.1 Jenis-jenis jembatan

Menurut (Alexander Yogi i ostali, 2019) berdasarkan bahan bangunannya, jenis-jenis jembatan dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Jembatan pasangan batu dan batu bata adalah jembatan yang terdiri dari konstruksi antara pasangan batu, serta bata;
- b. Jembatan kayu adalah jembatan yang sederhana dengan konstruksi utamanya yaitu terbuat dari struktur kayu;
- c. Jembata baja yaitu jembatan yang pada umumnya digunakan untuk jembatan bentang panjang, dengan konstruksi utamanya yaitu berbahan struktur baja;
- d. Jembatan komposit yaitu jembatan yang konstruksi utamanya merupakan perpaduan antara dua bahan berbeda yang umumnya berupa perpaduan dari struktur baja sebagai gelagar, dan beton sebagai pelat dari lantai jembatan;
- e. Jembatan beton yaitu jembatan yang bahan konstruksi utamanya berupa beton bertulang, umumnya pada jembatan beton ini hanya digunakan untuk jembatan berbentang pendek, dengan panjang maksimum 25 m, dan untuk jembatan dengan bentang yang panjang, dapat digunakan beton prategang.

2.3.2 Struktur jembatan

Struktur jembatan terbagi atas 3 bagian utama yaitu :

1. Struktur atas (*superstructures*)

Struktur atas jembatan merupakan bagian yang menerima beban langsung yang meliputi berat sendiri, beban mati, beban mati tambahan, beban lalu-lintas

kendaraan, gaya rem, beban pejalan kaki, dan lainnya. Struktur jembatan umumnya meliputi :

- a. Trotoar :
 - Sandaran dan tiang sandaran;
 - Peninggian trotoar (*kerb*);
 - Slab lantai trotoar.
 - b. Slab lantai kendaraan;
 - c. Gelagar (*girder*);
 - d. Balok diafragma;
 - e. Ikatan pengaku (ikatan angin, ikatan melintang);
 - f. Tumpuan (*bearing*).
2. Struktur bawah (*substructures*)

Struktur bawah jembatan adalah struktur berfungsi untuk meneruskan seluruh beban yang diterima struktur atas menuju pondasi (Alexander Yogi i ostali, 2019). Struktur bawah jembatan berfungsi memikul seluruh beban struktur atas dan beban lain yang ditimbulkan oleh tekanan tanah, aliran air dan hanyutan, tumbukan, gesekan pada tumpuan dan sebagainya untuk kemudian disalurkan ke pondasi. Selanjutnya beban-beban tersebut disalurkan oleh fondasi ke tanah dasar. Struktur bawah jembatan umumnya meliputi :

- a. Pangkal jembatan (*abutment*)
 - Dinding belakang (*back wall*);
 - Dinding penahan (*breast wall*);
 - Dinding sayap (*wing wall*);
 - Oprit, plat injak (*approach slab*);
 - Konsol pendek untuk jacking (*corbel*);
 - Tumpuan (*bearing*).
- b. Pilar jembatan (*pier*)
 - Kepala pilar (*pier head*);
 - Pilar (*pier*), yg berupa dinding, kolom, atau portal;
 - Konsol pendek untuk jacking (*corbel*);
 - Tumpuan (*bearing*).

3. Pondasi

Pondasi jembatan berfungsi meneruskan seluruh beban jembatan ke tanah dasar. Berdasarkan sistemnya, pondasi *abutment* atau *pier* jembatan dapat dibedakan menjadi beberapa macam jenis, antara lain :

- a. Pondasi telapak (*spread footing*)
- b. Pondasi sumuran (*caisson*)
- c. Pondasi tiang (*pile foundation*)
 - Tiang pancang kayu (*log pile*);
 - Tiang pancang baja (*steel pile*);
 - Tiang pancang beton (*reinforced concrete pile*);
 - Tiang pancang beton prategang pracetak (*precast prestressed concrete pile*);
 - Tiang beton cetak di tempat (*concrete cast in place*);
 - Tiang pancang komposit (*compossite pile*).

2.3.3 Fungsi jembatan

Berdasarkan fungsinya, jembatan dapat dibedakan sebagai berikut :

- a. Jembatan jalan raya (*highway bridge*);
- b. Jembatan jalan kereta api (*railway bridge*);
- c. Jembatan pejalan kaki atau penyeberangan (*pedestrian bridge*) (Nasution, 2012).

Berdasarkan lokasi, jembatan dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Jembatan di atas sungai atau danau;
2. Jembatan di atas lembah;
3. Jembatan di atas jalan yang ada (*fly over*);
4. Jembatan di atas saluran irigasi/drainase (*culvert*);
5. Jembatan di dermaga (*jetty*) (Nasution, 2012).

2.4 Sampel dan Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga dapat ditarik kesimpulannya. Penentuan populasi merupakan tahapan penting dalam penelitian. Populasi dapat memberikan informasi atau data yang berguna bagi suatu penelitian. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dilakukan karena peneliti memiliki keterbatasan dalam melakukan penelitian maka peneliti harus mengambil sampel yang benar-benar representatif.

Jumlah sampel tidak bisa dianalisis faktor jika jumlahnya kurang dari 100, sampel harus berjumlah 150 atau lebih sebagai aturan umum. Jumlah sampel harus kali 10 dari jumlah variabel yang akan diteliti dan dianalisis. Sampel diambil dengan menggunakan metode teknik sampling.

Teknik sampling adalah proses pengambilan atau memilih sampel dari populasi. Dalam penentuan sampel pada sebuah penelitian terdapat dua jenis teknik sampling yaitu sampling probabilitas dan sampling non probabilitas.

1. Sampling probabilitas atau random sampling adalah teknik sampling dengan cara acak pada saat memilih unit sampling yang memperhatikan besarnya peluang satuan sampling untuk terpilih ke dalam sampel, dan peluang itu tidak boleh sama dengan nol. Sampling tipe ini dipakai untuk melakukan generalisasi hasil penelitian terhadap populasi walaupun data yang didapat hanya berasal dari sampel. Teknik sampling ini meliputi :
 - a. *Simple Random Sampling* yaitu satuan sampling dipilih secara acak. Peluang untuk terpilih harus diketahui besarnya, dan setiap satuan sampling besarnya harus sama;
 - b. *Stratified Random Sampling* yaitu populasi dibagi ke dalam sub populasi (strata), dengan tujuan membentuk sub populasi yang didalamnya membentuk satuan-satuan sampling yang memiliki nilai variabel yang tidak terlalu bervariasi (relatif homogen). Selanjutnya dari setiap stratum dipilih sampel melalui proses simple random

sampling;

- c. *Cluster Random Sampling* yaitu populasi dibagi ke dalam satuan-satuan sampling yang besar, disebut Cluster. Berbeda dengan pembentukan strata, satuan sampling yang ada dalam tiap kluster harus relatif heterogen. Pemilihan dilakukan beberapa dua tingkat yaitu :
 - Memilih kluster dengan cara simple random sampling;
 - Memilih satuan sampling dalam kluster.
2. Sampling non probabilitas adalah teknik sampling yang melakukan pemilihan satuan sampling yang tidak melibatkan unsur peluang, sehingga tidak diketahui besarnya peluang sesuatu unit sampling terpilih ke dalam sampel. Sampling tipe ini tidak boleh dipakai untuk menggeneralisasi hasil penelitian terhadap populasi, karena dalam penarikan sampel sama sekali tidak ada unsur probabilitas. Dalam analisis selanjutnya hanya diperkenankan menggunakan analisis statistika deskriptif, dan tidak boleh memakai alat analisis statistika inferensial, baik yang termasuk kelompok statistika parametrik maupun non parametrik, sebab statistika inferensial pada prinsipnya juga harus melibatkan unsur probabilitas ketika kita melakukan pengambilan sampel. Teknik ini meliputi sebagai berikut :
 - a. *Haphazard Sampling* yaitu satuan sampling dipilih sembarangan atau seadanya;
 - b. *Snowball Sampling* yaitu satuan sampling dipilih atau ditentukan berdasarkan informasi dari responden sebelumnya;
 - c. *Purposive Sampling* yaitu disebut juga *Judgment Sampling*. Satuan sampling dipilih berdasarkan pertimbangan tertentu dengan tujuan untuk memperoleh satuan sampling yang memiliki karakteristik yang dikehendaki;
 - d. *Sampling Sistematis* yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut misalnya populasi yang berjumlah 20 orang, dari anggota tersebut diberi nomor urut dari 1 sampai 20;

- e. *Sampling Kuota*, yaitu teknik pengumpulan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah atau kuota terpenuhi.

2.5 Angket

Angket (kuesioner) adalah suatu daftar pertanyaan yang digunakan peneliti untuk memperoleh data secara langsung dari sumber melalui proses komunikasi dengan mengajukan pertanyaan. Angket dibedakan atas 2 yaitu

- a. Dipandang dari cara menjawab, ada :
 1. Kuesioner terbuka yaitu memberikan kesempatan kepada responden untuk menjawab dengan kalimat sendiri;
 2. Kuesioner tertutup yaitu sudah tersedianya jawaban sehingga responden hanya memilih jawaban yang telah disediakan.
- b. Dipandang dari jawaban yang diberikan, ada :
 1. Kuesioner langsung yaitu responden menjawab tentang dirinya;
 2. Kuesioner tidak langsung yaitu responden menjawab tentang orang lain.

Penelitian ini, penulis menggunakan angket langsung tertutup dengan menentukan variabel-variabel yang akan dipertanyakan untuk menganalisis faktor penghambat pembangunan infrastruktur darat di Kecamatan Pante Ceureumen, jumlah responden yang digunakan pada penelitian ini sebanyak 200 responden dan penulis menggunakan skala likert sebagai skala pengukuran.

2.6 Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang dalam tentang fenomena sosial. Modifikasi terhadap skala likert dimaksudkan untuk menghilangkan kelemahan yang terkandung oleh skala lima tingkat model modifikasi skala likert, tiga skala penilaian dapat diperlihatkan pada Lampiran Tabel B 2.1-2.3. Sudjana (2000).

Tabel 2.1 Skala *Likert 1*

No	Pernyataan	Skor
1	Sangat Tidak Mantap (STM)	1
2	Tidak Mantap (TM)	2
3	Mantap (M)	3
4	Sangat Mantap (SM)	4

Sumber : Sudjana (2000)

Tabel 2.2 Skala *Likert 2*

No	Pernyataan	Skor
1	Sangat Tidak Memadai (STM)	1
2	Tidak Memadai (TM)	2
3	Memadai (M)	3
4	Sangat Memadai (SM)	4

Sumber : Sudjana (2000)

Tabel 2.3 Modifikasi Skala *Likert 3*

No	Pernyataan	Skor
1	Sangat Tidak Berpengaruh (STB)	1
2	Tidak Berpengaruh (TB)	2
3	Berpengaruh (B)	3
4	Sangat Berpengaruh (SB)	4

Sumber : Sudjana (2000)

2.7 Analisis of Moment Structure (AMOS)

AMOS adalah perpendekan dari *Analisis of Moment Structure*, dikembangkan oleh Dr. James L. Arbuckle yang merupakan salah satu program aplikasi untuk mengolah model-model penelitian statistik yang rumit dan membuat model persamaan atau sebagai pendekatan umum analisis data dalam Model Persamaan *Structural Equation Modelling* (SEM).

2.8 Metode *Structural Equation Modelling* (SEM)

Structural Equation Modeling (SEM) adalah statistik multivariat metode yang melibatkan estimasi parameter untuk sistem persamaan simultan. SEM melihat hubungan setiap variabel indikator yang saling mempengaruhi. Analisis SEM terdiri dari regresi, analisis jalur, analisis faktor, persamaan ekonometrik simultan dan model kurva pertumbuhan laten. SEM digunakan untuk memperkirakan sistem membangun persamaan linier untuk menguji kecocokan suatu model “kausal” yang dihipotesiskan. Membangun model dengan cara membuat diagram jalur berdasarkan pengetahuan dan teori yang ada sebelumnya. (Song i ostali, 2016).

2.9 Pengujian Hipotesis

Hipotesis adalah suatu proses dari pendugaan parameter dalam populasi, yang membawa kita pada perumusan segugus kaidah yang dapat membawa kita pada suatu keputusan akhir, yaitu menolak atau menerima pernyataan tersebut.

Pengujian hipotesis antara lain sebagai berikut :

1. Hipotesis mengenai model

H_0 : Tidak ada perbedaan antara antara matriks kovarians populasi yang diestimasi dengan matriks kovarians sampel;

H_1 : Tidak ada perbedaan antara antara matriks kovarians populasi yang diestimasi dengan matriks kovarians sampel.

2. Hipotesis mengenai nilai Lambda (λ)

Analisis faktor konfirmatori untuk model pengukuran akan dihasilkan koefisien yang disebut *Loading Factor* atau nilai Lambda (λ). Nilai lambda ini digunakan untuk menilai kecocokan, kesesuaian atau *unidimensionalitas* dari indikator-indikator yang membentuk sebuah faktor.

2.10 Indeks Kecocokan Model

Indeks kecocokan model merupakan tahap dalam menentukan derajat kecocokan diterima atau ditolakny model. Untuk menguji keseluruhan model dapat dilihat melalui *Goodness of Fit* (derajat kecocokan) dan signifikansi koefisien pada model pengukuran dan model struktural. Derajat kecocokan ini diantaranya GFI, AGFI, CMIN/DF, TLI, CFI dan RMSEA. Adapun tahapannya dapat diuraikan berikut ini.

1. Statistik *Chi-Square* (X^2)

Statistik X^2 merupakan derajat kecocokan absolut yang membandingkan matriks kovarian terukur dengan matriks kavarian yang di duga dalam model. Statistik dihipotesiskan sebagai berikut:

$$H_0 : \Sigma = \Sigma(\theta)$$

$$H_1 : \Sigma \neq \Sigma(\theta)$$

Sedangkan derajat kecocokan X^2 dirumuskan sebagai berikut :

$$\chi^2 = n - 1 F.S\Sigma\theta \quad (2.1)$$

Statistik tersebut mendekati distribusi *Chi-Square* dengan derajat bebas :

$$df = \frac{p+q+1}{2} = \quad (2.2)$$

Dimana :

$F.S\Sigma\theta$ = Nilai minumum dari fungsi F unntuk model yang dihipotesiskan;

Σ = Matriks kovarian diduga populasi dari S sampel;

$\Sigma\theta$ = Matriks kovarian dugaan diduga dari model;

p dan q = Jumlah variable;

t = Jumlah parameter yang diduga oleh model.

Nilai yang diharapkan adalah nilai yang kecil relative terhadap derajat kebebasnya, atau P - *value* lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 tidak ditolak maka model baik.

2. *Goodness of Fit Index (GFI)*

Derajat kecocokan GFI menggambarkan seberapa besar kovarian terukur dapat dijelaskan oleh kovarian model, dirumuskan sebagai berikut :

$$GFI = 1 - \frac{F.S\sum\theta}{F.S\sum\theta} \quad (2.3)$$

Dimana :

$F.S\sum\theta$ = Nilai minimum fungsi F untuk model yang dihipotesiskan;

$F.S\sum\theta$ = Nilai minimum fungsi F ketika tidak ada model yang
Dihipotesiskan.

Nilai GFI berkisar antara 0 sampai 1, dengan nilai yang lebih tinggi maka lebih baik.

3. *Adjust Goodness of Fit Index (AGFI)*

AGFI adalah perluasan dan GFI yang digunakan untuk membandingkan model yang diusulkan dengan model dasar. AGFI dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$AGFI = 1 - \frac{df0}{dfh} (1 - GFI) \quad (2.4)$$

Dimana:

$df0$ = Derajat bebas ketika model yang dihipotesiskan;

dfh = Derajat bebas untuk model yang dihipotesiskan.

Nilai AGFI berkisar antara 0 sampai 1 dan nilai $AGFI \geq 0.90$ menunjukkan *Good Fit* sedangkan $0.80 \leq AGFI < 0.90$ menunjukkan marginal fit.

4. CMIN/DF atau Relative X2

CMIN/DF dihasilkan dari statistik *Chi - Square* (CMIN) dibagi dengan *Degree of Freedom* (DF) atau derajat kebebasan yang merupakan salah satu indikator untuk mengukur tingkat *Fit* sebuah model. CMIN/DF yang diharapkan adalah sebesar dari $\leq 2,0$ yang menunjukkan adanya penerimaandari model.

5. *Tucker Lewis Index (TLI)*

TLI merupakan indeks yang membandingkan sebuah model yang diuji dengan sebuah baseline model. *Baseline model* dalam output AMOS ada dua *model baseline* bersama dengan model yang diuji yaitu :

a. *Saturated Model*

Saturated Model diprogram dengan jumlah parameter yang diestimasi sama dengan jumlah “*distinct sample momentsnya*”, sehingga diperoleh *degrees of freedomnya* sebesar nol (0), karena itu *saturated model* akan menghasilkan *chi – square* = 0,00 dan *df* = 0. Itulah sebabnya *saturated model* disebut juga *full* atau *perfect model*;

b. *Independence Model*

Independence Model diprogram sebagai sebuah model dimana semua variabelnya dibuat tidak berkorelasi. Model ini jumlah parameter sama dengan jumlah variabel yang diobservasi, karena itu hasil dari model independen ini adalah “*poor fit*” terhadap satu set data yang digunakan. Nilai *chi – square* yang dihasilkan akan menjadi sangat besar.

Nilai TLI yang diharapkan sebagai acuan untuk diterimanya sebuah model adalah sebesar $\geq 0,95$ dan nilai yang mendekati 1,0 menunjukkan *a very good fit*. Indeks ini diperoleh dengan rumus sebagai berikut :

$$TLI = \frac{C_b - C_{dbd}}{d_b} \quad (2.5)$$

$$\frac{C_b}{d_b} - 1$$

$$d_b$$

6. *Comparative Fit Index (CFI)*

CFI tidak dipengaruhi oleh ukuran sampel karena itu sangat baik untuk mengukur tingkat penerimaan sebuah model. Indeks CFI identik dengan *Relative Noncentrality Index (RNI)* dari MC Donald dan Marsh (1990). Besaran indeks CFI berada pada rentang 0 – 1, dimana semakin mendekati 1 mengindikasikan tingkat penerimaan model yang paling tinggi. Nilai CFI yang diharapkan adalah sebesar $\geq 0,95$. Indeks ini diperoleh dengan rumus sebagai berikut :

$$CFI = RNI = 1 - \frac{C - d}{C_b - d_b} \quad (2.6)$$

Pada pengujian model, *indeks* TLI dan CFI sangat dianjurkan untuk digunakan karena indeks-indeks ini relatif tidak sensitif terhadap besarnya sampel dan kurang dipengaruhi pula oleh kerumitan model.

7. *Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)*

RMSEA adalah derajat kecocokan yang mengukur kedekatan suatu model dengan populasinya, dengan rumus sebagai berikut :

$$RMSEA = \frac{\bar{F}_0}{df}; \bar{F}_0 = \frac{Max \bar{F} - df}{n - 1}, 0 \quad (2.7)$$

Nilai RMSEA kurang dari atau sama dengan 0,05 maka sesuai. Indeks – indeks yang dapat digunakan untuk menguji kelayakan sebuah model adalah seperti yang diringkas dalam tabel berikut 2.4.

Tabel 2.4 *Goodness of Fit Indices*

<i>Goodness of Fit Indices</i>	<i>Cut Off – Value</i>
X ² Chi-Square	Diharapkan Kecil
Probabilitas	≥ 0,05
CMIN/DF	≤ 2,00
RMSEA	≤ 0,08
GFI	≥ 0,90
AGFI	≥ 0,90
TLI	≥ 0,95
CFI	≥ 0,95

Sumber : Waluyo (2013)

2.11 Penelitian Terdahulu

1. Menurut (Lestari, I. S., & Tinov, 2015), dalam penelitian mengenai Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pembangunan dan Infrastruktur (Jalan dan Jembatan) di Kecamatan Kampar Kiri Hulu Kabupaten Kampar tahun 2011-2013, menghasilkan kesimpulan bahwa faktor yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu adalah *political will* dari Pemerintah Daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, tidak ada perencanaan pembangunan yang berupa program pembangunan jalan dan jembatan, tidak berjalannya komunikasi dua arah, yaitu dari masyarakat ke pemerintah dan dari pemerintah ke masyarakat, dan pemerintah menilai bahwa wilayah Kecamatan Kampar Kiri Hulu tidak memiliki banyak potensi, sehingga pembangunan dilakukan terkesan lamban;
2. Menurut (Palulun i ostali, 2017), dalam penelitian mengenai Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi terhadap Keterlambatan pada Proyek Jalan di (Provinsi Sulawesi Utara) menghasilkan kesimpulan bahwa Faktor-faktor penyebab utama sekaligus tiap faktor yang menjadi penyebab keterlambatan pada proyek Jalan di (Provinsi Sulawesi Utara) yaitu, Kekurangan bahan material, perolehan izin dari pemerintah, keterlambatan pengiriman bahan, kekurangan tenaga kerja, ketersediaan keuangan selama pelaksanaan, kesalahan desain yang dibuat oleh perencana, terjadi perubahan desain oleh owner, kondisi air permukaan air bawah tanah dilapangan;
3. Menurut (Hayati, 2017), dalam penelitian mengenai Partisipasi Masyarakat dalam Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Desa Senyur Kecamatan Muara Ancalong Kabupaten Kutai Timur menghasilkan kesimpulan bahwa partisipasi masyarakat dalam pembangunan di bidang infrastruktur cukup antusia dan warga ikut dalam kegiatan pembangunan. Faktor penghambat yaitu kurangnya komunikasi antara pemeritah desa dengan masyarakatnya.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Umum

Metode penelitian adalah salah satu cara peneliti dalam mendapatkan hasil data yang dibutuhkan dan selanjutnya akan di analisis sehingga mendapatkan kesimpulan yang diinginkan oleh peneliti. Untuk mendapatkan data-data yang diinginkan dalam penelitian ini diperlukannya *survey* lapangan untuk data primer sedangkan *survey* yang dilakukan kepada instansi-instansi yang terkait guna untuk mendapatkan data sekunder. Selengkapya bagan alir penelitian ini dapat dilihat pada Lampiran A Gambar A.3.1 Halaman 60-61.

3.2 Tempat, Waktu, dan Jenis Penelitian

Tempat penelitian ini dilakukan di kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat, pada bagian infrastruktur darat yang berupa jalan dan jembatan. Penelitian ini di lakukan pada bulan Maret 2022.

Jenis penelitian yang dilakukan pada penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu metode penelitian yang menggambarkan dan menginterpretasikan arti data-data yang telah terkumpul sehingga memperoleh gambaran secara umum dan menyeluruh tentang keadaan sebenarnya.

3.3 Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini yaitu Pemerintah daerah seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Aceh Barat dan Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Barat sebagai pihak yang memiliki kewenangan dalam hal pembangunan infrastruktur khususnya bidang transportasi di Kabupaten Aceh Barat.

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

a. Populasi

Menurut (Amirullah, 2015) populasi adalah suatu kesatuan individu atau subjek pada wilayah dan waktu dengan kualitas tertentu yang akan di amati atau di teliti. Populasi yang ditujukan pada penelitian ini adalah seluruh pejabat pemerintah yang memiliki kewenangan dalam hal pembangunan dan kemajuan infrastruktur khususnya bidang transportasi di Kabupaten Aceh Barat yaitu Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dan Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Barat.

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang dijadikan subjek penelitian sebagai wakil dari para anggota populasi (Amirullah, 2015). Sampel pada penelitian ini merupakan pemerintah daerah yaitu kepala pemerintah atau *key personil* yang bertanggung jawab dalam pembangunan dan kemajuan infrastruktur transportasi di Kabupaten Aceh Barat.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan suatu langkah dari penelitian yang paling penting dikarenakan tujuan utama dari dilakukannya penelitian yaitu untuk memperoleh data. Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan beberapa metode agar diperoleh data yang lengkap. Jumlah sampel maksimum dalam analisis faktor adalah 10 kali dari jumlah indikator yang akan diteliti dan di analisis. Jumlah indikator yang di teliti dan di analisis dalam penelitian ini adalah sebanyak 20 indikator. Maka, jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 10×20 diperoleh sebanyak 200 responden. Metode distribusi kuesioner menggunakan ‘antar langsung dan tunggu’, peneliti memberikan langsung kuesioner ke responden, menjelaskan tentang penelitian kepada responden, dan selanjutnya menunggu dan mengambil kembali kuesioner dari responden di Kecamatan Pante Ceureumen.

3.6 Sumber Data

Penelitian ini sumber data yang diperoleh yaitu dari data primer dan sekunder yang dimana nantinya akan di gunakan sebagai bahan penelitian.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang akan dikumpulkan oleh peneliti berdasarkan informasi yang didapatkan saat bertemu langsung dengan informan. Sumber data ini didapat melalui wawancara, kuisisioner, dan *survey* ke lapangan. Peneliti menggunakan data ini untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat infrastruktur jalan dan jembatan yang ada di Kecamatan Pante Ceureumen.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi pemerintah terkait yang digunakan sebagai data pendukung dalam mengidentifikasi faktor-faktor penghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen. Peneliti menggunakan data sekunder ini untuk memperkuat penemuan dan melengkapi informasi yang telah di dapatkan pada data primer sebelumnya. Kondisi data yang dimaksud adalah peta Provinsi Aceh, peta administrasi Kabupaten Aceh Barat dan peta Kecamatan Pante Ceuremen dapat dilihat pada Lampiran A Gambar A.3.2 sampai Gambar A.3.4 Halaman 62-64.

3.7 Analisis Data

Analisis data merupakan suatu proses penyederhanaan suatu data kedalam bentuk yang mudah dibaca, dan dipahami. Analisis data ini menggunakan metode SEM (*Structural Equation Modeling*) dalam aplikasi AMOS (*Analisis of Moment Structures*).

AMOS merupakan singkatan dari “*Analisis of Moment Structures*” yang digunakan sebagai pendekatan umum analisis data dalam Model Persamaan Struktural (*Structural Equation Model*) yang biasa disingkat dengan SEM. SEM

dikenal juga sebagai *Analysis of Covariance Structures* atau disebut juga model sebab akibat (*causal modeling*). Dengan menggunakan AMOS maka perhitungan rumit dalam SEM akan jauh lebih mudah dilakukan dibandingkan dengan menggunakan perangkat lunak lainnya. Lebih lagi penggunaan AMOS akan mempercepat dalam membuat spesifikasi, melihat serta melakukan modifikasi model secara grafik dengan menggunakan *tool* yang sederhana.

SEM (*Structural Equation Modeling*) adalah suatu teknik statistik multivariat yang merupakan kombinasi antara analisis faktor dan analisis regresi (korelasi), yang bertujuan untuk menguji hubungan- hubungan antar variabel yang ada pada sebuah model, baik itu antara indikator dengan konstruksinya, maupun hubungan antara konstruksi (Santoso, 2018).

Menurut buku penelitian kuantitatif berbasis SEM-AMOS terdapat beberapa tahapan dalam pengolahan data menggunakan SEM yaitu sebagai berikut.

1. Pengembangan model berbasis teori

Pengembangan model berbasis teoritis bertujuan untuk mengembangkan sebuah model yang memiliki pembenaran secara teoritis untuk mendukung analisis terhadap indikator yang diteliti. Jika tidak ada teori yang sesuai, maka kemungkinan besar model yang dibuat akan salah, karena pada dasarnya SEM tidak untuk membuat hubungan kausalitas akan tetapi pembenaran dari adanya hubungan kausalitan secara empiris.

2. Pembuatan diagram jalur (*Diagram path*)

Diagram path dibuat untuk menggambarkan model teoritis yang telah dibuat sehingga peneliti akan lebih mudah mencermati hubungan antara kausalitas yang ingin di observasi

3. Konversi diagram jalur kedalam persamaan struktural

Setelah di buat diagram jalur maka diagram jalur akan di konversikan kedalam persamaan struktural. Hal ini dilakukan untuk membentuk persamaan-persamaan pada model struktural dan model pengukuran.

4. Pemilihan data input dan teknik estimasi

Penelitian ini menggunakan data yang diolah dalam bentuk matriks varian

atau kovarian yang dimana data ini akan di input untuk membuat pemodelan dan teknik estimasi model.

5. Evaluasi masalah identifikasi

Evaluasi ini bertujuan untuk mendeteksi ada atau tidaknya masalah pada saat identifikasi berdasarkan evaluasi terhadap hasil estimasi yang dilakukan oleh program AMOS.

6. Evaluasi Model

Evaluasi model menggunakan kriteria *goodness of fit*. Hal yang harus dilakukan peneliti yaitu melakukan evaluasi data yang digunakan untuk pembuatan model dan estimasi dapat memenuhi asumsi-asumsi dalam SEM.

7. Interpretasi dan modifikasi model

Melakukan interpretasi model yang sudah dibuat dan mengubah model-model yang tidak sesuai dengan ketentuan, model yang diestimasi memiliki residual yang kecil atau mendekati nol serta distribusi frekuensi kovarian matriks yang bersifat simetrik.

3.7.1 Pengolahan Data dengan Metode SEM (*Structural Equation Modelling*)

1. Menyiapkan data

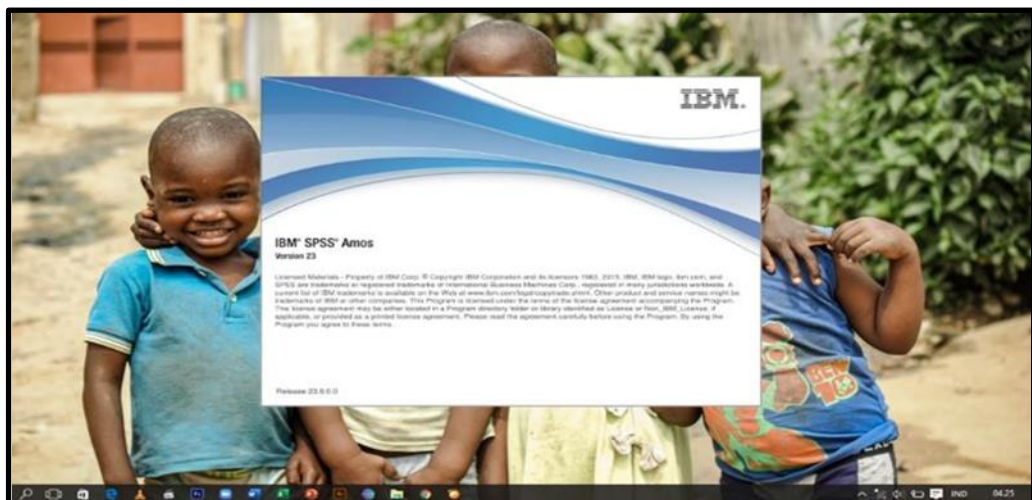
Sebelum masuk ke program AMOS data yang akan dipakai terlebih dahulu dipersiapkan dengan aplikasi SPSS.

x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	x10	x11	x12	x13	x14	x15	x16
7	7	9	9	8	10	9	8	8	9	9	8	8	8	9	9
4	5	6	6	6	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5
7	9	8	6	5	6	6	6	5	7	8	7	9	7	6	8
7	8	7	7	6	7	6	5	5	5	9	8	9	6	5	6
4	7	6	6	5	6	5	5	7	5	8	7	6	8	6	5
6	7	6	4	4	4	6	7	7	6	7	5	3	7	6	7
5	4	5	6	5	4	5	6	7	6	7	8	5	4	5	6
7	7	7	8	9	10	9	8	8	8	8	7	7	6	7	8
8	7	8	7	6	8	8	8	9	7	7	8	7	8	7	7
9	8	7	8	7	7	8	10	8	10	8	9	7	7	7	6
7	5	6	4	5	5	6	7	7	10	6	8	6	5	6	7
5	6	6	5	5	5	7	6	7	7	4	3	3	7	7	6
6	6	7	6	8	6	8	7	7	7	6	7	6	7	8	5
4	6	5	4	5	8	6	3	5	4	2	5	2	3	2	2
7	7	8	10	9	8	9	8	10	10	9	9	8	7	8	9
7	8	7	6	10	10	8	9	10	10	9	10	8	7	7	7
4	4	5	5	4	3	6	7	7	7	5	4	4	5	5	5
6	4	5	7	7	6	4	5	7	5	7	6	6	5	7	6
4	4	5	4	6	6	6	5	6	5	8	5	6	7	7	6
5	5	7	8	8	8	8	9	7	8	8	8	7	8	7	8
4	6	5	8	8	3	8	6	7	6	5	6	7	5	7	8
5	6	5	9	9	9	9	7	8	8	8	9	8	10	8	9
3	5	5	6	5	5	7	8	6	8	8	5	7	5	7	6
7	6	7	7	7	6	5	6	5	4	6	5	8	7	4	5
6	7	7	4	6	6	5	6	6	4	3	4	6	4	4	6
9	10	9	7	7	6	6	7	5	7	8	6	7	8	8	10
4	5	5	7	7	6	5	5	7	6	5	7	4	5	7	5
6	8	7	8	8	8	9	9	9	10	9	9	8	8	7	9
5	4	6	5	7	10	7	7	5	5	7	7	6	5	6	7
5	6	6	6	5	7	7	8	6	4	7	4	6	7	7	5

Gambar 3.1 Layar Kerja SPSS

2. Membuka Program AMOS

Setelah data siap, kemudian buka program AMOS

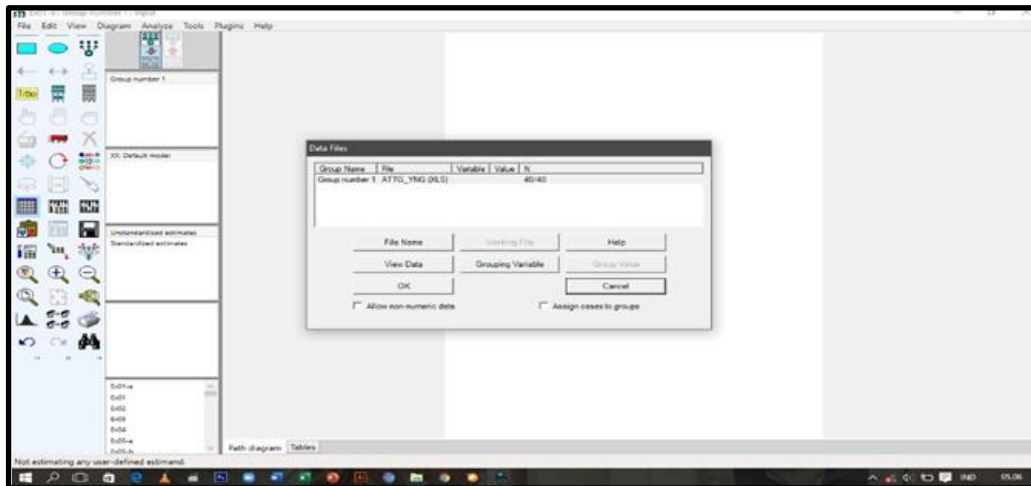


Gambar 3.2 Membuka Program AMOS

3. Membuat hubungan antara SPSS dan AMOS

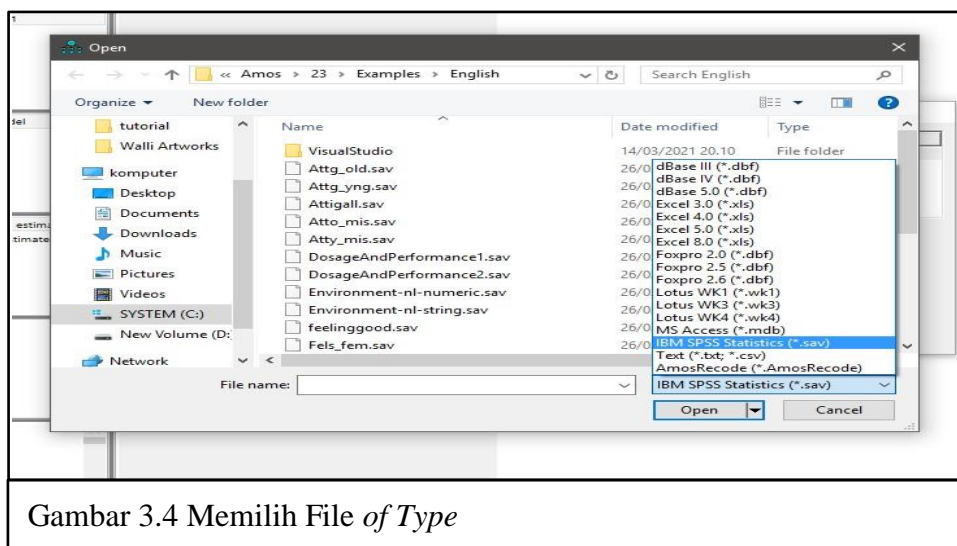
Data kita terletak pada SPSS dan model terletak pada AMOS. Cara ini akan membuat kedua program menjadi terhubung. Langkah-langkahnya adalah sebagai berikut :

- Pada program AMOS klik tab *file*, selanjutnya klik pada data *files*. Lalu akan muncul menu seperti gambar dibawah ini.



Gambar 3.3 Tampilan Jendela Data Files

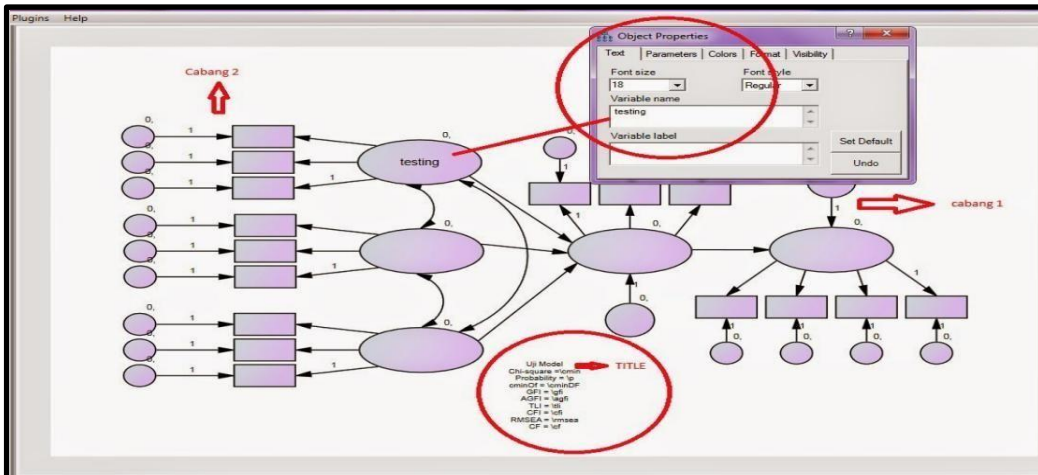
- Klik *file name*, setelah muncul gambar seperti dibawah ini lalu pilih nama *file* data yang ingin dimasukkan. Nama *file* yang dimunculkan tergantung *file of type* yang dipilih. Jika *file* anda SPSS maka *file of type* yang dimunculkan yaitu IBM SPSS Statistics lalu tekan OK.



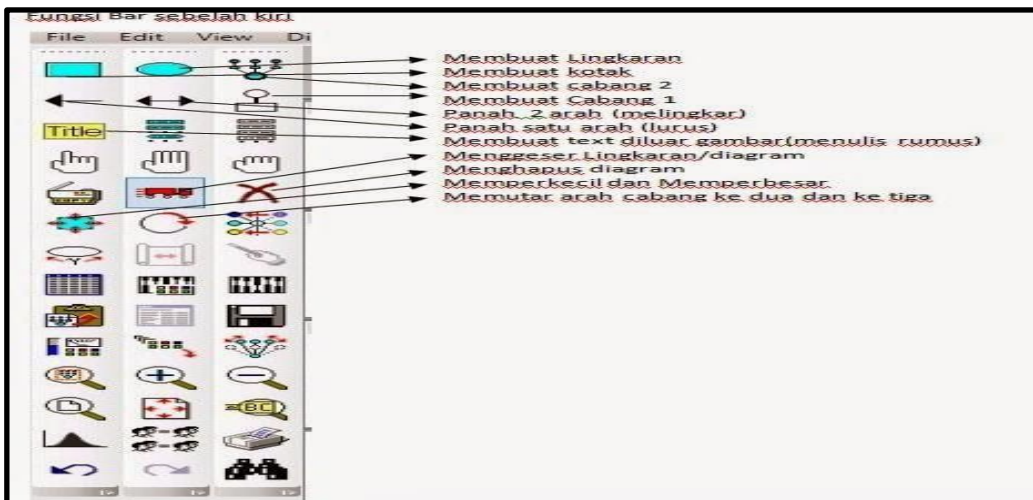
Gambar 3.4 Memilih File of Type

4. Menggambar model

AMOS memfasilitasi anda untuk menggambar model dengan berbagai fitur yang menarik. Gambarlah model sesuai dengan konsep yang ingin dikembangkan.



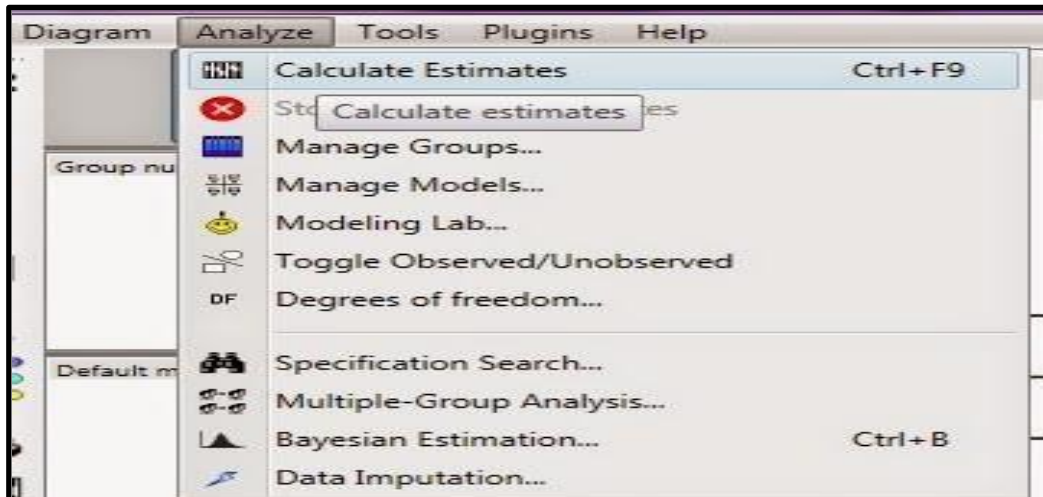
Gambar 3.5 Menggambar Model



Gambar 3.6 Fitur-Fitur AMOS

5. Memilih keluaran analisis

Langkah yang dilakukan yaitu klik tab *View*, selanjutnya klik *Analyze properties* dan pilih *output*. Langkah ini bertujuan untuk memerintahkan AMOS mengeluarkan informasi hasil analisis. Centang informasi mengenai *Standardized Estimates*, *Square Multiple Correlation* dan *Modification Indic*.

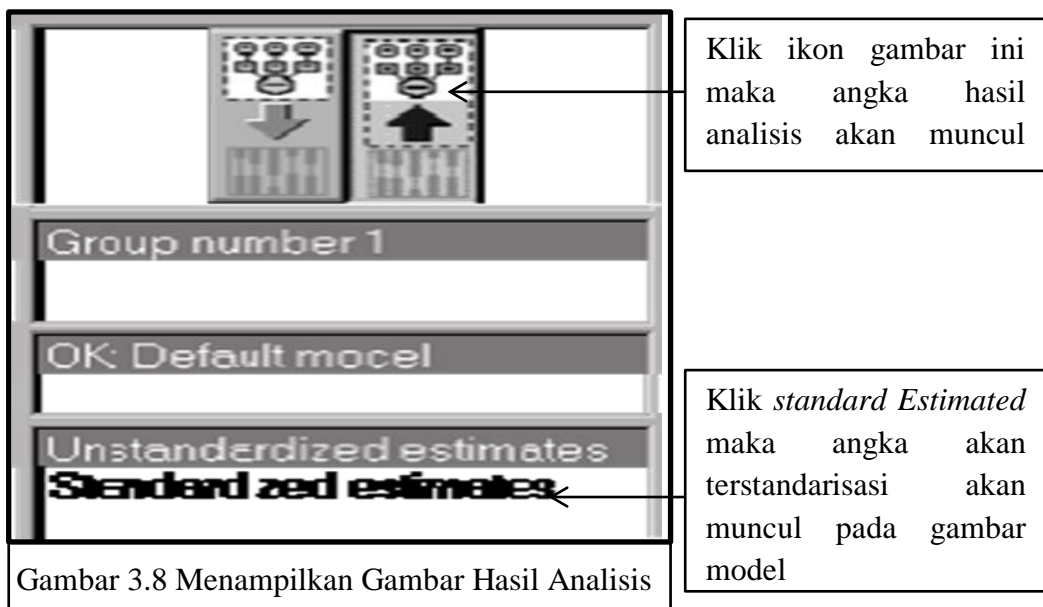


Gambar 3.7 Memilih Keluaran Analisis

6. Melakukan analisis

Langkah selanjutnya ialah melakukan analisis dengan cara klik tab *Analyze*, lalu klik *Calculate Estimates* untuk menganalisis model anda

7. Menampilkan gambar hasil analisis



Gambar 3.8 Menampilkan Gambar Hasil Analisis

8. Menampilkan tabel hasil analisis

Langkah yang dilakukan yaitu klik tab view atau atau langsung tekan F10 untuk menampilkan jendela hasil analisis.

The screenshot shows the Amos Output window for a CFA model. The left pane shows the 'Estimates' section expanded to 'Scalars'. The main window displays two tables of results for 'Group number 1 - Default model'.

		Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
item_1	<--- Harga Diri	1.000				
item_2	<--- Harga Diri	1.257	.627	2.007	.045	
item_3	<--- Harga Diri	1.000	.509	1.966	.049	
item_4	<--- Harga Diri	.980	.449	2.184	.029	

		Estimate
item_1	<--- Harga Diri	.724
item_2	<--- Harga Diri	.741
item_3	<--- Harga Diri	.724
item_4	<--- Harga Diri	.837

Gambar 3.9 Tampilan Tabel Hasil Analisis

9. Cara menyimpan *file* data

Setelah melakukan pengeisian data pada AMOS, maka simpanlah data dengan langkah-langkah berikut ini:

- Klik menu *file*; kemudian pilih *save*; atau tekan Alt-F kemudian S;
- Selanjutnya beri nama *file* yang ingin anda kehendaki;
- Setelah semua selesai lalu tekan enter, data otomatis akan tersimpan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

Bab ini menjelaskan mengenai tahapan pelaksanaan hasil penelitian, yaitu pada proses pengumpulan data dan analisis data. Tahapan diawali dengan pengumpulan data primer pada studi literatur yang telah didapatkan dari masyarakat Kecamatan Pante Ceureumen. Kemudian dilanjutkan dengan analisis secara statistik untuk mendapatkan hasil dari rumusan masalah penelitian yaitu mengenai faktor-faktor penghambat pembangunan jalan dan jembatan menggunakan AMOS di Kecamatan Pante Ceureumen.

4.1.1 Deskriptif data responden

Formulir kuesioner disebarakan kepada 200 responden masyarakat yang berada di Kecamatan Pante Ceureumen. Seluruh masyarakat telah mengisi dan mengembalikan kuesioner dengan jawaban yang lengkap terisi dengan persepsi responden yang berbeda-beda, rekapitulasi persepsi responden dapat dilihat pada Lampiran B Tabel 4.4 Halaman 75-79. Observasi kondisi pembangunan jalan dan jembatan dari aspek teknis juga telah dilakukan. Kegiatan penyebaran kuesioner dan kegiatan observasi dapat dilihat pada Lampiran A Gambar A.4.1 sampai dengan Gambar A.4.4 Halaman 65-66. Oleh karena itu semua data yang diperoleh telah dapat dilakukan analisis dan pengolahan data, yang dapat diuraikan seperti berikut ini.

4.1.2 Uji validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui indikator pada formulir kuesioner tersebut valid atau tidak berdasarkan dari data jawaban yang diterima dari seluruh responden. Valid artinya segenap indikator yang ditanyakan kepada seluruh responden dilokasi penelitian adalah tepat dengan menghubungkan nilai *Degree Of Freedom* (DF) terhadap opsi dua arah pada *error level* 5% (0,05), maka nilai

Rtabel untuk 200 sampel diperoleh sebesar 0,138. Hasil uji validitas yang telah dianalisis melalui *software* SPSS, dapat diperlihatkan pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Uji Validitas

Faktor	Kode Indikator	Rhitung	Rtabel	Keterangan
Kualitas Jalan (Y)	Y1	0,285	0,138	Valid
	Y2	0,347		
	Y3	0,164		
	Y4	0,343		
Kualitas Jalan (Y)	Y5	0,464	0,138	Valid
Pembiayaan (X1)	X1.1	0,495	0,138	Valid
	X1.2	0,539		
Peraturan dan Kebijakan (X2)	X2.1	0, 515	0,138	Valid
	X2.2	0, 320		
	X2.3	0, 198		
	X2.4	0, 562		
Politik (X3)	X3.1	0, 572	0,138	Valid
	X3.2	0, 571		
	X3.3	0, 467		
	X3.4	0, 296		
Sumber Daya Manusia (X4)	X4.1	0, 371	0,138	Valid
	X4.2	0, 520		
	X4.3	0, 344		
	X4.4	0, 411		
Tata Ruang dan Lingkungan (X5)	X5.1	0, 642	0,138	Valid
	X5.2	0, 635		
	X5.3	0, 718		
	X5.4	0, 570		
Topografi	X9.1	0, 623	0,138	Valid
	X9.2	0, 457		

Tabel 4.1 memperlihatkan bahwa seluruh indikator mempunyai nilai Rhitung > Rtabel, sehingga seluruh indikator tersebut dapat dinyatakan valid. Hal ini berarti bahwa 25 indikator yang ditanyakan kepada 200 responden sudah dapat ditinjau. Sehubungan dengan validnya seluruh indikator, maka dapat dilanjutkan ke tahap uji reliabilitas. Selengkapnya output uji validitas melalui *software* SPSS, dapat diperlihatkan pada Lampiran B Tabel B.4.1 Halaman 67.

4.1.3 Uji reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui variabel *reliable* atau tidak, berdasarkan data isian jawaban yang diterima dari responden. *Reliable* menunjukkan bahwa indikator yang ada pada suatu variabel secara keseluruhan mencerminkan variabel itu sendiri. Sehingga adanya tingkat kesesuaian antara sejumlah indikator terhadap suatu variabel. Hasil uji reliabilitas yang telah dianalisis melalui *software* SPSS, dapat diperlihatkan pada Tabel 4.2 berikut ini.

Tabel 4.2 Uji Reliabilitas

No	Indikator	<i>Cronbach's Alpha</i> >0,6	Keterangan
1	Y1	0,842	<i>Reliable</i>
2	Y2	0,840	<i>Reliable</i>
3	Y3	0,848	<i>Reliable</i>
4	Y4	0,842	<i>Reliable</i>
5	Y5	0,836	<i>Reliable</i>
6	X1.1	0,835	<i>Reliable</i>
7	X1.2	0,834	<i>Reliable</i>
8	X2.1	0,834	<i>Reliable</i>
9	X2.2	0,843	<i>Reliable</i>
10	X2.3	0,845	<i>Reliable</i>
11	X2.4	0,833	<i>Reliable</i>
12	X3.1	0,832	<i>Reliable</i>
13	X3.2	0,832	<i>Reliable</i>
14	X3.3	0,836	<i>Reliable</i>
15	X3.4	0,843	<i>Reliable</i>
16	X4.1	0,840	<i>Reliable</i>
17	X4.2	0,834	<i>Reliable</i>
18	X4.3	0,841	<i>Reliable</i>
19	X4.4	0,839	<i>Reliable</i>
20	X5.1	0,829	<i>Reliable</i>
21	X5.2	0,830	<i>Reliable</i>
22	X5.3	0,826	<i>Reliable</i>
23	X5.4	0,832	<i>Reliable</i>
24	X9.1	0,830	<i>Reliable</i>
25	X9.2	0,837	<i>Reliable</i>

Tabel 4.2 memperlihatkan bahwa seluruh variabel mempunyai nilai *Cronbach's Alpha* > 0,6, sehingga seluruh indikator tersebut dapat dinyatakan *reliable*. Hal ini dapat dinyatakan bahwa seluruh indikator yang ditanyakan kepada 200 responden mempunyai kesesuaian terhadap suatu indikator. Sehingga dapat dilanjutkan ke tahap pengolahan data. Selengkapnya *Output* uji reliabilitas melalui *software* SPSS, dapat dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.2 Halaman 68-69.

4.1.4 Karakteristik responden

Responden ditujukan kepada masyarakat yang pernah melintasi jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen dengan jumlah 200 responden. Karakteristik yang diidentifikasi terdiri dari Jenis Kelamin, Umur, Pendidikan terakhir dan Pekerjaan. Identifikasi karakteristik bertujuan untuk memberikan berupa informasi identitas umum seluruh responden yang telah memberikan persepsi pada formulir kuesioner. Rekapitulasi karakteristik responden ini dapat dilihat pada Lampiran B Tabel 4.3 Halaman 70-74.

1. Responden berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan jenis kelamin responden dapat dikelompokkan pria dan wanita yang diperlihatkan pada tabel 4.1 dibawah ini:

Tabel 4.3 Responden Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki-Laki	117	58,50%
2	Perempuan	83	41,50%

Berdasarkan tabel 4.3 diatas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah laki-laki yang berjumlah 117 responden atau memiliki persentase 58,50%, sedangkan responden perempuan berjumlah 83 responden dengan persentase 41,50%.

2. Responden berdasarkan Usia

Berdasarkan usia responden dapat dikelompokkan yaitu kisaran antara 20-29 tahun sampai 60-69 tahun. Sebagaimana yang diperlihatkan pada tabel 4.4.

Tabel 4.4 Responden Berdasarkan Umur

No	Usia	Frekuensi	Persentase
1	20-29	63	31,50%
2	30-29	77	38,50%
3	40-49	42	21%
4	50-59	15	7,50%
5	60-69	3	1,50%

Berdasarkan 200 responden yang terlibat dalam penelitian ini, pada tabel 4.4 menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas berusia 30-39 tahun yang berjumlah 77 responden atau memiliki persentase 38,50%, sedangkan responden berusia 20-29 tahun berjumlah 63 responden dengan persentase 31,50%. Kemudian responden berusia 40-49 tahun berjumlah 42 responden dengan persentase 21%. Responden dengan umur 50-59 tahun sebanyak 15 responden dengan persentase 7,50%. Terakhir responden dengan umur 60-69 tahun sebanyak 3 responden dengan persentase 1,50%.

3. Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan pendidikan terakhir responden dapat dikelompokkan seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.5.

Tabel 4.5 Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan	Frekuensi	Persentasi
1	SD/Sederajat	11	5,50%
2	SMP/Sederajat	56	28%
3	SMA/Sederajat	84	42%
4	Diploma/DI-III	10	5%
5	S-1/D IV	38	19%
6	S-2/Spesialis	1	0,50%

Berdasarkan 200 responden yang terlibat dalam penelitian ini, pada tabel 4.5 menunjukkan bahwa setengah responden dalam penelitian ini berpendidikan terakhir sebagai pelajar SMA/Sederajat yang berjumlah 84 responden atau memiliki persentase 42%, diikuti dengan SMP/Sederajat sebanyak 56 responden dengan persentase 28%, kemudian diikuti dengan S1 sebanyak 38 responden dengan persentase 19%, selanjutnya SD/Sederajat sebanyak 11 responden dengan persentase 5,50%, kemudian DIII dengan jumlah 10 responden dengan persentase 5%, dan terakhir S2 dengan jumlah responden 1 dengan persentase 0,50%.

4. Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan usia responden dapat dikelompokkan seperti yang diperlihatkan dalam tabel 4.6.

Tabel 4.6 Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Frekuensi	Persentasi
1	Lainnya	47	23,50%
2	Wiraswasta	41	20,50%
3	Swasta	35	17,50%
4	Pegawai swasta	32	16%
5	PNS/POLRI/TNI	26	13%
6	Mahasiswa/Pelajar	19	9,50%

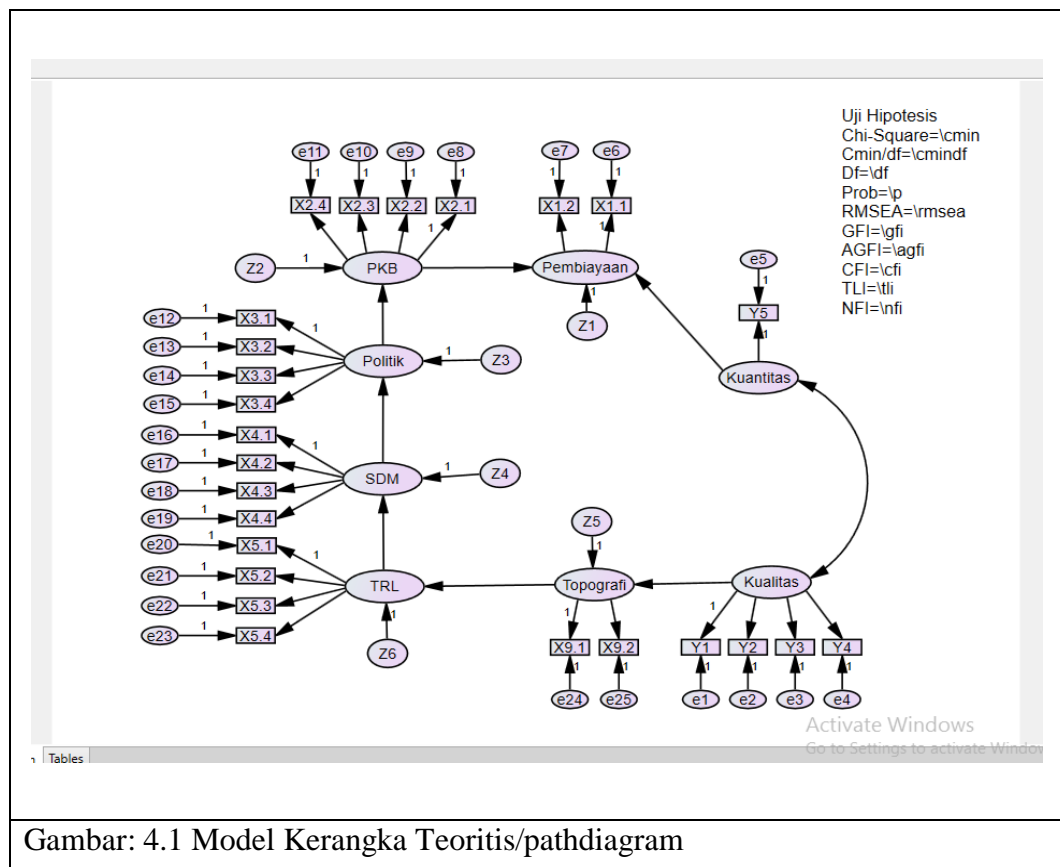
Berdasarkan 200 responden yang terlibat dalam penelitian ini, pada tabel 4.6 menunjukkan bahwa responden berdasarkan pekerjaan dalam penelitian ini adalah mayoritas berprofesi sebagai Lainnya yang berjumlah 47 responden dengan persentase 23,50%, selanjutnya diikuti dengan Wiraswasta sebanyak 41 responden dengan persentase 20,50%, diikuti oleh Swasta sebanyak 35 responden dengan persentase 17,50%, diikuti Profesi Pegawai swasta sebanyak 32 responden dengan persentase 16%, selanjutnya diikuti oleh PNS/POLRI/TNI sebanyak 26 responden dengan persentase 13% dan terakhir dengan profesi Mahasiswa/Pelajar sebanyak 19 responden dengan persentase 9,50%.

4.1.5 Sturctural Equation Modelling (SEM)

Structural Equation Modeling (SEM) mempunyai 7 (tujuh) tahapan. Tahapan *Structural Equation Modeling* (SEM) melalui *software* AMOS, dapat diuraikan sebagai berikut.

1. Pengembangan Model Berbasis Teori

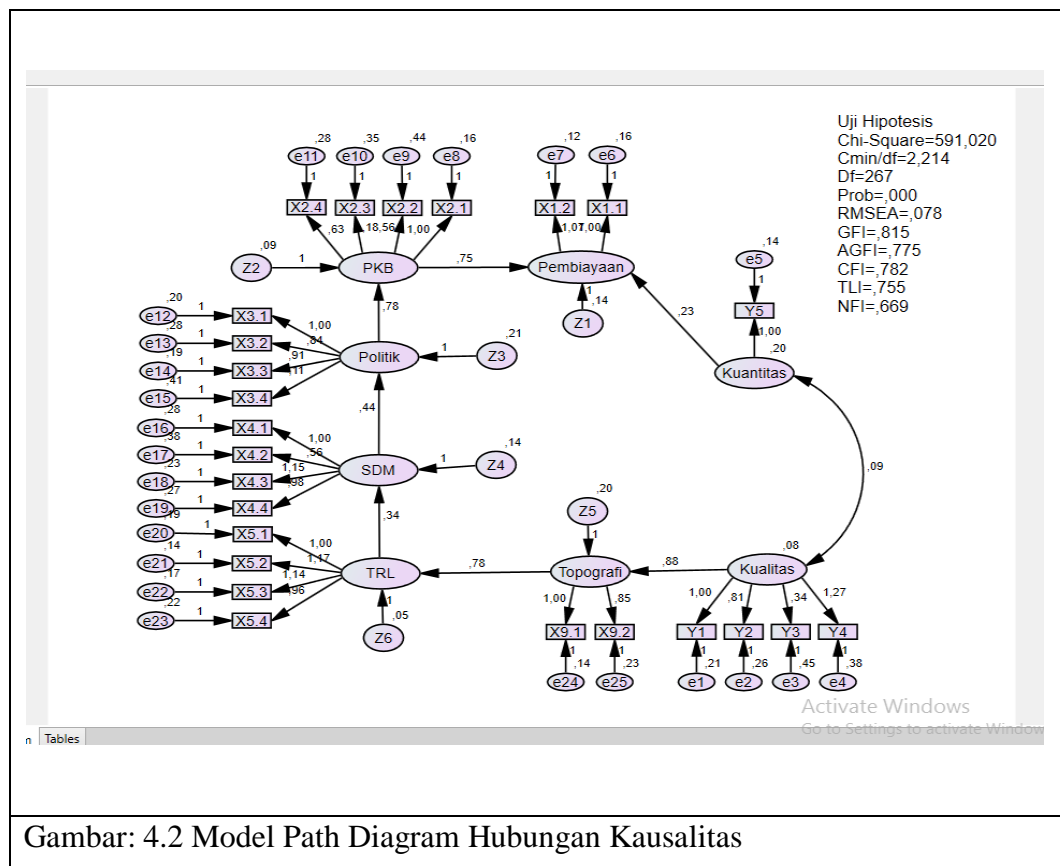
Model yang dibangun secara teoritis berdasarkan dari literature yang merupakan syarat mutlak bagi pengembangan model SEM. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara faktor terhadap indikator yang menjadi penghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceuremen. Berdasarkan pada kajian teori yang ada diajukan model hubungan antar variabel seperti yang diperlihatkan pada Gambar 4.1.



Gambar: 4.1 Model Kerangka Teoritis/pathdiagram

2. Menyusun Diagram SEM

Setelah model berbasis teori dikembangkan, kemudian langkah kedua ialah membuat diagram kausalitas dari kajian teori, yang bertujuan untuk mengetahui hubungan kausalitas antara faktor terhadap indikatornya. Gambar hubungan antara faktor terhadap indikator dapat dilihat pada Gambar 4.2.



3. Konversi Diagram Jalur ke Persamaan Struktural

Pada langkah ini, model yang sudah disajikan dalam bentuk pathdiagram akan dikonversi ke dalam persamaan struktural (*structural model*) di mana bentuk persamaannya adalah sebagai berikut :

- Konstruk endogen terhadap Pembiayaan

$$X1.1 = \lambda_1 \text{ Pembiayaan} + e_6;$$

$$X1.2 = \lambda_2 \text{ Pembiayaan} + e_7.$$

- Konstruk endogen terhadap Peraturan dan Kebijakan

$$X2.1 = \lambda_3 \text{ PKB} + e_8;$$

$$X2.2 = \lambda_4 \text{ PKB} + e_9;$$

$$X2.3 = \lambda_5 \text{ PKB} + e_{10};$$

$$X2.4 = \lambda_5 \text{ PKB} + e_{11}.$$

- Konstruksi endogen terhadap Politik

$$X3.1 = \lambda_6 \text{ Politik} + e_{12};$$

$$X3.2 = \lambda_7 \text{ Politik} + e_{13};$$

$$X3.3 = \lambda_8 \text{ Politik} + e_{14};$$

$$X3.4 = \lambda_9 \text{ Politik} + e_{15};$$

- Konstruksi endogen terhadap Sumber Daya Manusia

$$X4.1 = \lambda_{12} \text{ SDM} + e_{16};$$

$$X4.2 = \lambda_{13} \text{ SDM} + e_{17};$$

$$X4.3 = \lambda_{14} \text{ SDM} + e_{18};$$

$$X4.4 = \lambda_{15} \text{ SDM} + e_{19}.$$

- Konstruksi endogen terhadap Tata Ruang dan Lingkungan

$$X5.1 = \lambda_{16} \text{ TRL} + e_{20};$$

$$X5.2 = \lambda_{17} \text{ TRL} + e_{21};$$

$$X5.3 = \lambda_{18} \text{ TRL} + e_{22};$$

$$X5.4 = \lambda_{19} \text{ TRL} + e_{23};$$

$$X5.5 = \lambda_{20} \text{ TRL} + d_1.$$

- Konstruksi endogen terhadap Pembiayaan

$$X9.1 = \lambda_1 \text{ Pembiayaan} + e_{24};$$

$$X9.2 = \lambda_2 \text{ Pembiayaan} + e_{25}.$$

4. Memilih Matriks Input dan Teknik Estimasi

Setelah model dispesifikasikan secara lengkap, langkah berikutnya adalah memilih jenis input yang sesuai. Penelitian ini akan menguji hubungan kausalitas, maka matriks kovarians yang akan digunakan sebagai input untuk operasi SEM. Teknik estimasi yang digunakan adalah *maximum likelihood estimation method* yang telah menjadi default dari program ini.

Program AMOS akan mengkonversikan dari data mentah ke bentuk kovarian atau korelasi lebih dahulu sebagai input analisis, kemudian untuk

estimasi dipilih estimasi *Maximum Likelihood* (ML) Untuk mengestimasi data yang sudah diinput. Estimasi *Maximum Likelihood* dipilih karena dengan model estimasi ini efektif pada jumlah sampel 100-200 data. Ketika sampel dinaikkan diatas nilai 100, Metode *Maximum Likelihood* meningkat sensitivitasnya untuk mendeteksi perbedaan antar data. Begitu sampel menjadi besar, maka metode *Maximum Likelihood* menjadi sangat sensitive dan selalu menghasilkan perbedaan secara signifikan sehingga ukuran *Goodness of Fit* menjadi jelek. Jadi dapat direkomendasikan bahwa ukuran sampel antara 100 sampai 200 harus digunakan untuk metode estimasi *Maximum Likelihood* (ML). Estimasi akan dilakukan dengan 2 (dua) tahap yaitu:

1. *Measurement Model (Confirmatory Factor Analysis)*

Teknik ini ditujukan mengestimasi *measurement model* untuk menguji *unidimensionalitas* dari konstruk eksogen dan konstruk endogen. Model pengukuran terhadap dimensi-dimensi yang membentuk variabel laten/konstruk laten. *Unidimensionalitas* dari dimensi-dimensi itu diuji melalui *Confirmatory Factor Analysis* (CFA). Terdapat 4 uji dasar dalam *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) yaitu :

a. Uji Kesesuaian Model (*Godness of Fit Test*)

Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan parameter yang disajikan pada Tabel 2.1 BAB 2. *Output* dari *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) sebagaimana telah diringkas seperti pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7 *Godness of Fit* Hasil Uji Model dan *Cut Off Value*

<i>Goodness of Fit Indices</i>	Hasil Uji Model	<i>Cut of Value</i>	Keterangan
X ² Chi Square	591,020	*Diharapkan Kecil	Model Tidak fit
Probabilitas	0,000	≥0,05	Model tidak fit
CMIN/DF	2,214	≤2,00	Model tidak fit
RMSEA	0,782	≤0,08	Model fit
GFI	0,815	≥0,90	Model tidak fit
AGFI	0,775	≥0,90	Model tidak fit
TLI	0,755	≥0,95	Model tidak fit
CFI	0,782	≥0,95	Model tidak fit

Keterangan (*) : X2 dengan df = 2,214 dengan $\alpha = 0,05\%$ adalah 306,113000

Tabel 4.7 menunjukkan bahwa dimensi-dimensi yang digunakan dalam penelitian ini belum mencerminkan variabel laten yang dianalisis.

b. Uji Validitas Konvergen

Uji validitas konvergen dinilai dari *Measurement Model* yang dikembangkan dalam penelitian dengan menentukan apakah setiap indikator yang diestimasi secara valid mengukur dimensi dari konsep yang diujinya, bila setiap indikator memiliki $C.R > 2.SE$, hal ini menunjukkan bahwa indikator itu secara valid mengukur apa yang sebenarnya diukur dalam model yang disajikan. Tabel dibawah ini secara keseluruhan menunjukkan nilai $C.R > 2.SE$, jadi setiap indikator yang diestimasi secara valid mengukur dimensi dari konsep yang diuji sebagaimana yang diperlihatkan pada Tabel 4.8.

Tabel 4.8 *Regression Weight Measurement Model*

			Estimate	S.E.	C.R.	P
Kualitas	--->	Topografi	,882	,242	3,648	000
Topografi	--->	TRL	,779	,098	7,939	000
TRL	--->	SDM	,335	,095	3,517	000
SDM	--->	Politik	,437	,143	3,045	,002
Politik	--->	PKB	,783	,110	7,119	000
Kuantitas	--->	Pembiayaan	,228	,162	1,410	,159
PKB	--->	Pembiayaan	,746	,115	6,476	000
Kualitas	--->	Y1	1,000	000	000	000
Kualitas	--->	Y2	,809	,223	3,622	000
Kualitas	--->	Y3	,340	,222	1,528	,127
Kualitas	--->	Y4	1,272	,289	4,402	000
Kuantitas	--->	Y5	1,000	000	000	000
Pembiayaan	--->	X1.1	1,000	000	000	000
Pembiayaan	--->	X1.2	1,075	,116	9,296	000
PKB	--->	X2.1	1,000	000	000	000
PKB	--->	X2.2	,559	,118	4,724	000

			Estimate	S.E.	C.R.	P
PKB	--->	X2.3	,176	,099	1,780	,075
PKB	--->	X2.4	,634	,120	5,282	000
Politik	--->	X3.1	1,000	000	000	000
Politik	--->	X3.2	,844	,126	6,720	000
Politik	--->	X3.3	,905	,105	8,654	000
Politik	--->	X3.4	,110	,105	1,054	,292
SDM	--->	X4.1	1,000	000	000	000
SDM	--->	X4.2	,562	,165	3,414	000
SDM	--->	X4.3	1,152	,177	6,508	000
SDM	--->	X4.4	,978	,176	5,552	000
TRL	--->	X5.1	1,000	000	000	000
TRL	--->	X5.2	1,169	,109	10,689	000
TRL	--->	X5.3	1,145	,113	10,154	000
TRL	--->	X5.4	,959	,107	8,989	000
Topografi	--->	X9.1	1,000	000	000	000
Topografi	--->	X9.2	,850	,098	8,676	000

c. Uji Validitas Diskriminan

Validitas diskriminan dilakukan untuk menguji dua konstruk apakah memang berbeda dan merupakan sebuah konstruk yang independen (bebas). Hal ini dilakukan dengan memberikan konstrain pada parameter korelasi antar kedua konstruk yang diestimasi jika nilai sebesar 0.80 - 1,0 maka dinyatakan signifikan dan jika nilai sebesar 0 - 0.60 maka nilai dinyatakan tidak signifikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada *Output Measurement Model* Tabel 4.9.

Tabel 4.9 Angka Korelasi *Measurement Model*

Correlation			Estimate	Prob
Kualitas	--->	Topografi	0,882	0,000
Topografi	--->	TRL	0,779	0,000
TRL	--->	SDM	0,335	0,000
SDM	--->	Politik	0,437	0,002
Politik	--->	PKB	0,783	0,000
Kuantitas	--->	Pembiayaan	0,228	0,159
PKB	--->	Pembiayaan	0,746	0,000

Hubungan korelasi antar variabel telah menunjukkan hubungan yang signifikan, yaitu antara variabel kualitas dengan topografi sebesar 0,882; Topografi dengan TRL sebesar 0,779; TRL dengan SDM sebesar 0,335; SDM dengan politik sebesar 0,437; Politik dengan PKB sebesar 0,783; Kuantitas dengan Pembiayaan sebesar 0,228; PKB dengan Pembiayaan sebesar 0,746.

2. *Structural Equation Model (SEM)*

Measurement model setelah dianalisis melalui *Confirmatory Factor Analysis (CFA)* dan menghasilkan validitas konvergen dan validitas diskriminan, maka sebuah full-model SEM dapat dianalisis. Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh antara konstruk eksogen dengan konstruk endogen. *Structural Equation Model* juga dilakukan 2 macam pengujian yaitu, sebagai berikut:

a. Uji Kesesuaian Model (*Godness of Fit Test*)

Hasil rekapitulasi data dimasukkan ke dalam program IBM SPSS *Statistics 22* yang merupakan akses *entry* data dari SEM kemudian diolah dengan Program AMOS 20, didapatkan nilai *chi-square* sebesar 591,020; nilai probabilitasnya adalah 0,000; nilai CMIN/DF adalah 2,214; nilai RMSEA adalah 0,782; nilai GFI adalah 0,815; nilai AGFI adalah 0,775; nilai TLI adalah 0,755; dan nilai CFI adalah 0,782. Hasil tersebut dilakukan evaluasi berdasarkan *Goodness of Fit Indices* seperti pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10 *Godness of Fit* Hasil Uji Model dan *Cut Off Value*

<i>Goodness of Fit Indices</i>	Hasil Uji Model	<i>Cut of Value</i>	Keterangan
X ² Chi Square	591,020	*Diharapkan Kecil	Model Tidak fit
Probabilitas	0,000	≥0,05	Model tidak fit
CMIN/DF	2,214	≤2,00	Model tidak fit
RMSEA	0,782	≤0,08	Model fit
GFI	0,815	≥0,90	Model tidak fit
AGFI	0,775	≥0,90	Model tidak fit
TLI	0,755	≥0,95	Model tidak fit
CFI	0,782	≥0,95	Model tidak fit

Tabel 4.10 menunjukkan bahwa separuh kriteria yang digunakan mempunyai nilai yang baik (walaupun masih terdapat beberapa persyaratan uji model di bawah standar, namun nilainya merupakan nilai yang sudah paling mendekati standar), untuk mengharap model yang baik maka dilakukan suatu cara yaitu memodifikasi model supaya model ini dapat diterima dengan baik.

b. Uji Kausalitas (*Regression Weight*)

Hasil uji model di atas bila telah memenuhi persyaratan, kemudian dilanjutkan dengan uji *Regression Weight*, hasil uji *Regression Weight* dapat dilihat pada Tabel 4.11.

Tabel 4.11 Hasil Uji *Regression Weight*

			Estimate	S.E.	C.R.	P	Standardize Reg. weight (λ)
Kualitas	--->	Topografi	,882	,242	3,648	000	0,496
Topografi	--->	TRL	,779	,098	7,939	000	0,873
TRL	--->	SDM	,335	,095	3,517	000	0,374
SDM	--->	Politik	,437	,143	3,045	,002	0,362
Politik	--->	PKB	,783	,110	7,119	000	0,791
Kuantitas	--->	Pembiayaan	,228	,162	1,410	,159	0,191
PKB	--->	Pembiayaan	,746	,115	6,476	000	0,683

			Estimate	S.E.	C.R.	P	Standardize Reg. weight (λ)
Kualitas	--->	Y1	1,000	000	000	000	0,533
Kualitas	--->	Y2	,809	,223	3,622	000	0,415
Kualitas	--->	Y3	,340	,222	1,528	,127	0,145
Kualitas	--->	Y4	1,272	,289	4,402	000	0,511
Kuantitas	--->	Y5	1,000	000	000	000	0,769
Pembiayaan	--->	X1.1	1,000	000	000	000	0,801
Pembiayaan	--->	X1.2	1,075	,116	9,296	000	0,854
PKB	--->	X2.1	1,000	000	000	000	0,773
PKB	--->	X2.2	,559	,118	4,724	000	0,381
PKB	--->	X2.3	,176	,099	1,780	,075	0,144
PKB	--->	X2.4	,634	,120	5,282	000	0,506
Politik	--->	X3.1	1,000	000	000	000	0,741
Politik	--->	X3.2	,844	,126	6,720	000	0,618
Politik	--->	X3.3	,905	,105	8,654	000	0,713
Politik	--->	X3.4	,110	,105	1,054	,292	0,085
SDM	--->	X4.1	1,000	000	000	000	0,610
SDM	--->	X4.2	,562	,165	3,414	000	0,349
SDM	--->	X4.3	1,152	,177	6,508	000	0,701
SDM	--->	X4.4	,978	,176	5,552	000	0,609
TRL	--->	X5.1	1,000	000	000	000	0,721
TRL	--->	X5.2	1,169	,109	10,68 9	000	0,817
TRL	--->	X5.3	1,145	,113	10,15 4	000	0,790
TRL	--->	X5.4	,959	,107	8,989	000	0,682
Topografi	--->	X9.1	1,000	000	000	000	0,805
Topografi	--->	X9.2	,850	,098	8,676	000	0,669

Melihat hubungan antar variabel apakah positif atau negative dapat dilihat pada kolom Standardize Reg. Weight (λ). Apabila tidak terdapat tanda “-“ maka hubungan antar variabel tersebut adalah positif. Sedangkan untuk melihat uji

signifikansinya dapat dilihat pada kolom CR dengan ketentuan apabila signifikan, hasil dari nilai CR-nya $\geq 2,011$ (*t-tabel*) didapat dari $df=48$ dan $\alpha 0,005$.

5. Menilai Kemungkinan Munculnya (*Identification Problem*)

Problem identification dalam operasi program AMOS 22 akan diatasi langsung oleh program, bila estimasi tidak dapat dilakukan program akan memberikan pesan pada monitor komputer mengenai kemungkinan sebab-sebab mengapa program tidak dapat melakukan estimasi. Pengolahan data pada penelitian ini menggunakan program AMOS 22.

6. Evaluasi Model Struktural

Sebelum dilakukan pengujian secara statistik terhadap pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen dalam *fit* model, terlebih dahulu akan dilakukan evaluasi terhadap model struktural yang dihasilkan oleh *fit* model.

a. Ukuran Sampel

Ukuran sampel minimal berkisar antara 100-200 karena menggunakan teknik estimasi *Maximum Likelihood Estimation* (ML). Responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini berjumlah 200 responden, yang berarti asumsi untuk sampel telah terpenuhi.

b. Skala Pengukuran

Data yang digunakan untuk mengukur variabel dalam penelitian ini menggunakan skala *likert* dengan empat kategori yaitu 1 sampai 4. Skala *likert* yang digunakan kontiniu atau interval.

c. Analisis *direct efect*, *indirect efect*, dan *total efect*

Penelitian ini menganalisis kekuatan hubungan dan pengaruh antar konstruk baik hubungan langsung, tidak langsung maupun hubungan totalnya.

- Efek langsung (*direct efect*) adalah koefisien dari garis dengan anak panah satu ujung. Menunjukkan adanya efek langsung efek langsung dari model yang dibuat, Lebih jelasnya bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.5 Halaman 80.

- Efek tidak langsung (*indirect effect*) adalah efek yang muncul melalui sebuah variabel antara yang menunjukkan adanya efek tidak langsung antar konstruk dari model yang dibuat. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.6 Halaman 81.
- Efek total (*total effect*) adalah efek dari berbagai hubungan dengan menunjukkan adanya efek total antar konstruk dari model yang dibuat. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.7 Halaman 82.

d. Normalitas Data

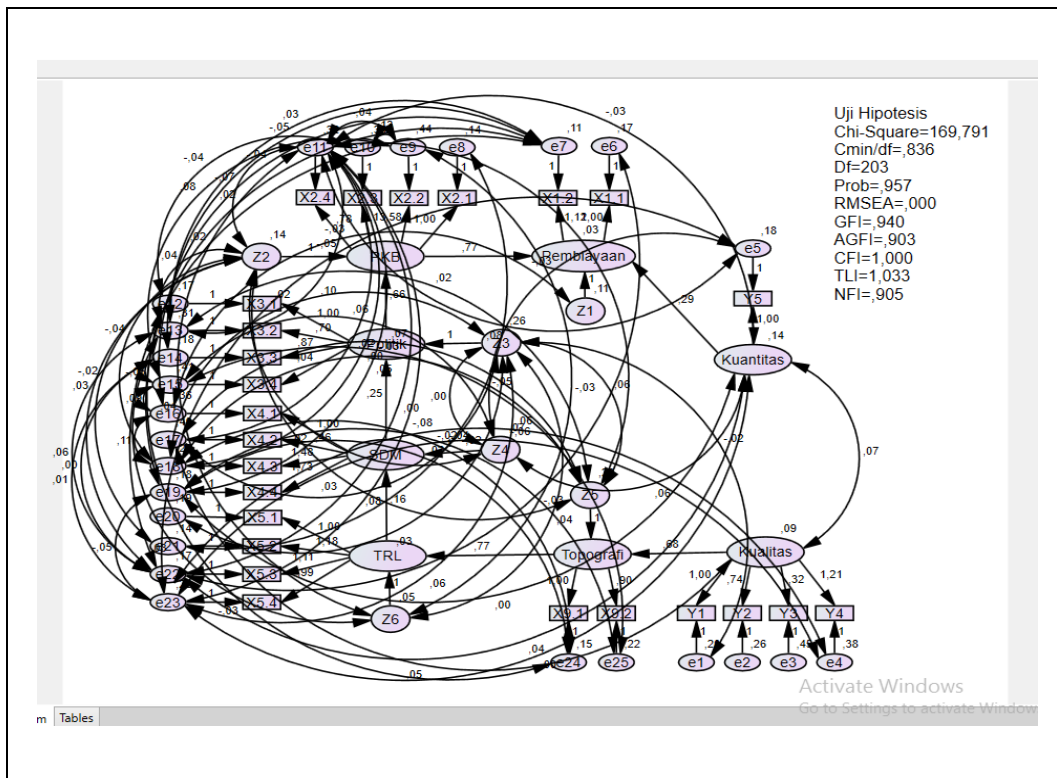
Estimasi dengan *Maximum Likelihood* menghendaki variabel *observed* harus memenuhi asumsi normalitas *multivariate*. Evaluasi normalitas *multivariate* dilakukan dengan menggunakan kriteria *critical ratio* (c.r) dari *multivariate* pada *kurtosis*, apabila berada pada rentang antara $\pm 2,58$ berarti data berdistribusi normal secara multivariat. Normalitas menunjukkan bahwa nilai *critical ratio* (c.r). untuk *multivariate* lebih kecil dari $\pm 2,58$, sehingga dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal secara *multivariate*. Untuk lebih jelasnya hasil pengujian normalitas data bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.8 Halaman 83.

e. Estimasi Nilai Parameter

Pengujian terhadap hipotesis yang diajukan dapat dilihat dari hasil koefisien *standardized regression*. Lebih jelasnya hasil *Output* bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.9 sampai dengan Tabel B.4.11 Halaman 84-86.

7. Interpretasi dan Modifikasi Model

Model setelah dilakukan estimasi masih dapat dilakukan modifikasi terhadap model yang dikembangkan apabila hasil estimasi model mempunyai residual yang besar. Modifikasi hanya dapat dilakukan bila peneliti mempunyai justifikasi teoritis yang cukup kuat. Hasil *Output* Modifikasi Model bisa dilihat pada Lampiran B Tabel B.4.12 sampai dengan Tabel B.4.13 Halaman 87-92. Langkah terakhir ini dilakukan modifikasi model. Hasil analisis SEM model modifikasi disajikan pada Gambar 4.3 sebagai berikut:



Gambar 4.3 Estimasi Persamaan Full Model (*Modifications*)

Hasil analisis tersebut didapatkan sebagai berikut :

Tabel 4.12 *Godness of Fit* Hasil Uji Model dan *Cut Off Value*

<i>Goodness of Fit Indices</i>	Hasil Uji Model	<i>Cut of Value</i>	Keterangan
X ² Chi Square	169,791	Kecil (*)	Model fit
Probabilitas	0,957	≥0,05	Model fit
CMIN/DF	0,836	≤2,00	Model fit
RMSEA	0,000	≤0,08	Model fit
GFI	0,940	≥0,90	Model fit
AGFI	0,903	≥0,90	Model fit
TLI	1,033	≥0,95	Model fit
CFI	1,000	≥0,95	Model fit

Keterangan (*) : X2 dengan df = 0,836 dengan $\alpha = 0,05\%$ adalah 237,240378 Langkah terakhir ini tidak lagi dilakukan modifikasi model akan tetapi langsung dilakukan interpretasi sebagaimana diperlihatkan pada Tabel 4.13.

Tabel 4.13 Hubungan Antar Variabel

Hubungan Antar variable			Korelasi
Kualitas	--->	Topografi	0,882
Topografi	--->	TRL	0,779
TRL	--->	SDM	0,335
SDM	--->	Politik	0,437
Politik	--->	PKB	0,783
Kuantitas	--->	Pembiayaan	0,228
PKB	--->	Pembiayaan	0,746

Tabel 4.13 diatas menunjukkan bahwa dari hasil pengolahan data dapat dilihat seberapa jauh masing-masing independen variabel menjelaskan dependen variabelnya.

4.2 Pembahasan

Pembahasan berdasarkan hasil perhitungan dari pengujian yang telah dilakukan dengan berbagai pengujian dari masing-masing indikator didapatkan nilai *chi-square* sebesar 169,791; nilai probabilitas adalah 0,957; nilai CMIN/DF adalah 0,836; nilai RMSEA adalah 0,000; nilai GFI adalah 0,940; nilai AGFI adalah 0,903; nilai TLI adalah 1,033; dan nilai CFI adalah 1,000. Berdasarkan pathdiagram menghasilkan beberapa hubungan antar variabel yang diuraikan pada Tabel 4.12.

Tabel 4.14 Pathdiagram Hubungan Kausalitas

			Estimate
Kualitas	--->	Topografi	0,496
Topografi	--->	TRL	0,873
TRL	--->	SDM	0,374
SDM	--->	Politik	0,362
Politik	--->	PKB	0,791
Kuantitas	--->	Pembiayaan	0,191
PKB	--->	Pembiayaan	0,683

Berdasarkan Tabel 4.14 diatas menghasilkan angka korelasi yang dapat diuraikan sebagai berikut :

4.2.1 Kualitas berpengaruh positif terhadap topografi

Kualitas berpegaruh terhadap Topografi dengan angka korelasi sebesar 0,496. Artinya faktor Kualitas sangat dibutuhkan karena kondisi di daerah Kecamatan Pante Ceureumen merupakan daerah yang didominasi dataran rendah dengan tanah dasar lunak yang mengharuskan kualitas dalam pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan harus memiliki kualitas yang bagus dari segi penempatan pembangunan maupun dari segi bahan proses pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan.

4.2.2 Topografi berpengaruh positif terhadap TRL

Topografi berpengaruh terhadap Tata Ruang dan Lingkungan (TRL) dengan angka korelasi sebesar 0,873. Bermakna bahwa keadaan wilayah baik itu dari bentuk suatu daerah yang memiliki tinggi rendah tanah yang berbeda akan mempengaruhi dalam penempatan tata ruang dan lingkungan menjadi salah satu faktor penghambat pada pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

4.2.3 TRL berpengaruh positif terhadap SDM

Tata Ruang dan Lingkungan (TRL) berpengaruh terhadap Sumber Daya Manusia (SDM) dengan angka korelasi sebesar 0,374. Artinya Kurang ketersediaan lahan atau pembebasan lahan yang rumit, Ini dikarenakan tidak adanya payung hukum yang jelas di tingkat lokal (lokasi proyek) meskipun ditingkat nasional telah tersedia peraturan perundang-undangan, namun masih bersifat umum, yang seharusnya dijabarkan secara spesifik dan detail per-daerah dimana lokasi proyek tersebut berada, guna menghindari praktek penyalahgunaan pembebasan lahan untuk kepentingan umum. Praktek penyalahgunaan pembebasan lahan ini seringkali terjadi dalam bentuk tabrakan kepentingan antara aparat pemerintah daerah setempat (Panitia Pembebasan Lahan) dengan warga

masyarakat sekitar lokasi proyek dan menjadi salah satu faktor penghambat pada pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

4.2.4 SDM berpengaruh positif terhadap politik

Sumber Daya Manusia (SDM) berpengaruh terhadap Politik dengan angka korelasi sebesar 0,362. Artinya sumber daya manusia di sistem struktural pemerintahan harus diperbaiki, Paling penting adalah pemerintah daerah dan pihak swasta sepatutnya bekerjasama dalam hal terhambatnya pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen. Dukungan politik yang kurang juga terlihat dari lamanya waktu dalam persetujuan anggaran dan prioritas pendanaan proyek.

4.2.5 Politik berpengaruh positif terhadap PKB

Politik berpengaruh terhadap Peraturan dan Kebijakan (PKB) dengan angka korelasi sebesar 0,791. Bermakna bahwa peraturan-peraturan daerah perlu lebih diperhatikan guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah. Sehingga dengan perbaikan dan peningkatan peraturan-peraturan daerah tersebut diharapkan dapat mengatasi terhambatnya pembangunan infrastruktur berupa jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

4.2.6 Kuantitas berpengaruh positif terhadap pembiayaan

Kuantitas berpengaruh terhadap Pembiayaan dengan angka korelasi sebesar 0,191. Artinya kuantitas pembiayaan atau pendapatan asli daerah yang rendah dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen, karena semakin panjang jalan dan banyaknya pembangunan jembatan maka akan membutuhkan pembiayaan yang tinggi.

4.2.7 PKB berpengaruh positif terhadap pembiayaan

Peraturan dan Kebijakan (PKB) berpengaruh terhadap Pembiayaan dengan angka korelasi sebesar 0,683. Artinya dengan pendapatan asli daerah yang rendah akan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan.

Pemerintah daerah hanya berpatokan pada peraturan dan pengetahuan yang terbatas sehingga tidak ada muncul inovasi baru dan gagasan baru untuk menciptakan suatu kerjasama yang saling menguntungkan, dimana dengan adanya kerja sama dengan instansi pemerintah dapat membantu proses pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil perhitungan dan pembahasan mengenai Analisis Faktor-Faktor Penghambat Infrastruktur Jalan dan Jembatan Menggunakan AMOS (Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat), maka berikut ini peneliti dapat memberikan beberapa kesimpulan beserta saran.

5.1 Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang paling utama mempengaruhi penghambatnya pembangunan jalan dan jembatan adalah disebabkan oleh faktor sebagai berikut :

1. Topografi berpengaruh positif signifikan terhadap Tata Ruang dan Lingkungan (TRL) dengan angka korelasi sebesar 0,873. Bermakna bahwa keadaan wilayah baik itu dari bentuk suatu daerah yang memiliki tinggi rendah tanah yang berbeda menjadi salah satu faktor penghambat pada pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen;
2. Politik berpengaruh positif signifikan terhadap Peraturan dan Kebijakan (PKB) dengan angka korelasi sebesar 0,791. Bermakna bahwa peraturan-peraturan daerah perlu lebih diperhatikan guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah. Upaya dalam mengatasi terhambatnya pembangunan infrastruktur berupa jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen;
3. Peraturan dan Kebijakan (PKB) berpengaruh positif signifikan terhadap Pembiayaan dengan angka korelasi sebesar 0,683. Artinya pendapatan asli daerah yang rendah dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

5.2 Saran

Hasil penelitian dengan menggunakan SEM, terdapat beberapa poin yang disarankan dan bisa menjadi perbaikan kepada instansi daerah.

1. Pemerintahan daerah lebih memperhatikan kondisi wilayah di Kecamatan Pante Ceureumen guna terjalannya pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan;
2. Peraturan-peraturan daerah lebih di perhatikan dan dijalankan sesuai dengan aturannya;
3. Pemerintah dapat memperhitungkan pendapatan asli daerah guna terbangunnya infrastruktur yang baik di Kecamatan Pante Ceureumen.

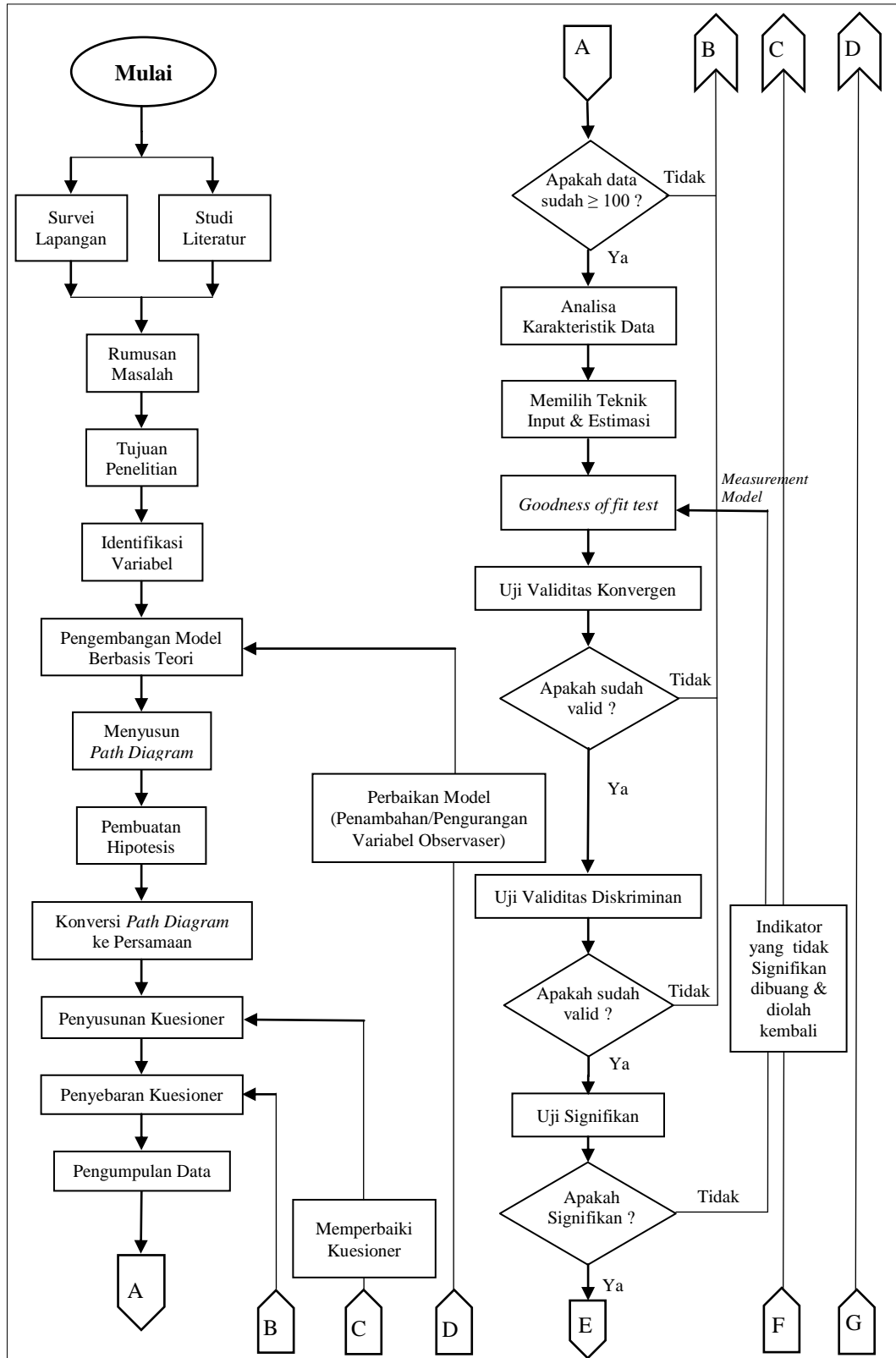
DAFTAR KEPUSTAKAAN

1. Aldillah, D. (2020). Fungsi Infrastruktur Jembatan Bagi Perubahan Masyarakat Kelurahan Lempake Kecamatan Samarinda Utara. *eJournal Sosiatri Sosiologi*, 8(1), 72–86.
2. Alexander Yogi, Purba Alexander, & Herianto Dwi. (2019). *Perencanaan Jembatan Beton Prategang Way Pengubuan Lampung Tengah*. 2, 361–370.
3. Amirullah. (2015). Populasi Dan Sampel. *Wood Science and Technology*, 16(4), 293–303.
4. Calderón, C., & Servén, L. (2014). Infrastructure, Growth, and Inequality: An Overview. U *World Bank Policy Research Working Paper* (Izdanje 7034).
5. Chotia, V., & Rao, N. V. M. (2017). Investigating the interlinkages between infrastructure development, poverty and rural–urban income inequality: Evidence from BRICS nations. *Studies in Economics and Finance*, 34(4), 466–484. <https://doi.org/10.1108/SEF-07-2016-0159>
6. Gultom, R. Z., & Tini, A. Q. (2020). Pembangunan Infrastruktur dalam Islam: Tinjauan Ekonomi dan Sosial. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 6(2), 203. <https://doi.org/10.29040/jiei.v6i2.912>
7. Hayati, N. (2017). Partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur di Desa Senyur Kecamatan Muara Ancalong Kabupaten Kutai Timur. *Administrasi Negara*, 5, 5375–5388. [https://ejournal.ap.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/02/JURNAL_\(02-13-17-04-19-07\).pdf](https://ejournal.ap.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/02/JURNAL_(02-13-17-04-19-07).pdf)
8. Intan Safitri. (2016). *„Pendidikan Dan Infrastruktur Terhadap Indeks Pembangunan Manusia Di Prov Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Sektor Kesehatan Aceh[1]. U Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unsyiah*.
9. KPUPR, B. (2004). UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38, 1(1), 3*.
10. Lestari, I. S., & Tinov, M. T. (2015). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pembangunan Infrastruktur (Jalan dan Jembatan) di Kecamatan Kampar Kiri Hulu Kabupaten Kampar Tahun 2011-2013. *Doctoral dissertation, Riau University*, 3(1), 5–24.

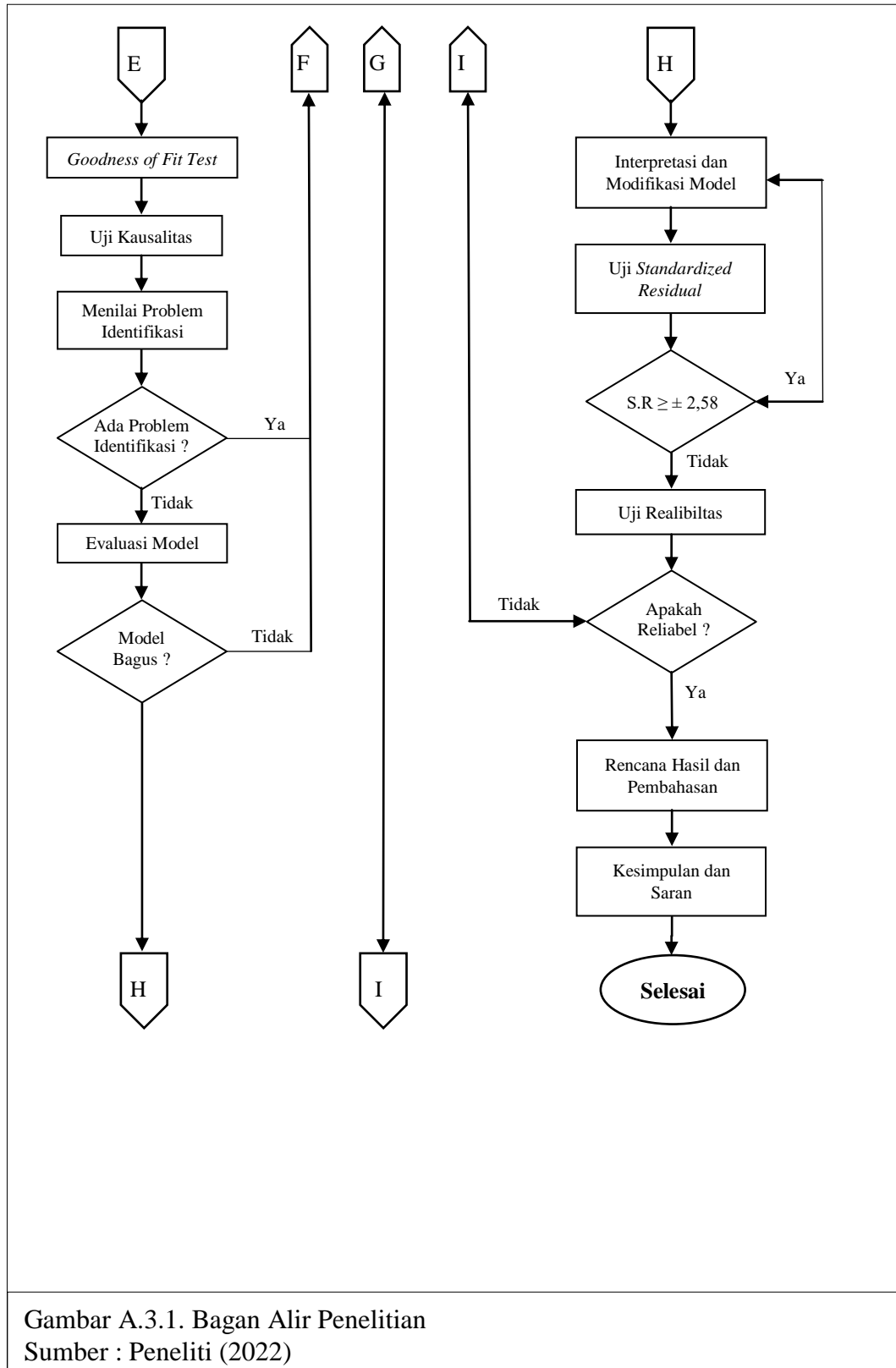
11. Mandaya, I., & Harintaka, H. (2020). Pemanfaatan Teknologi UAV (Unmanned Aerial Vehicle) Untuk Identifikasi dan Klasifikasi Jenis-jenis Kerusakan Jalan. *Rekayasa Sipil*, 14(3), 162–172. <https://doi.org/10.21776/ub.rekayasasipil.2020.014.03.1>
12. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2012 Tentang Jalan. *Vascular Embolotherapy*, 0(2), 107–118.
13. Palulun, Y. R., Pratasih, P. A. K., & Mangare, J. B. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Keterlambatan Pada Proyek Jalan Di (Provinsi Sulawesi Utara). *Jurnal Sipil Statik*, 5(7), 451–464. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/17633>
14. Rahman, M. H., & Wideasanti, I. (2019). Analisa Pelaksanaan Manajemen Aset Infrastruktur Gedung Dewi Sartika Universitas Negeri Jakarta. *Paduraksa: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 8(2), 156–168. <https://ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/paduraksa/article/view/1401/1024>
15. Rivalda, M Rayyan., dan Gunawan, E. (2019). Pengaruh Infrastruktur (Jembatan) Terhadap Perekonomian Di Provinsi Aceh. U *Jurnal Ilmiah Mahasiswa* (Sv. 4, Izdanje 2).
16. Santoso, S. (2018). Konsep Dasar dan Aplikasi SEM dengan Amos 24 - Singgih Santoso - Google Buku. U *PT Elex Media Komputindo*. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=BLFfDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Analisis+sem&ots=cWot4Ffsp&sig=r535bmqx4q5SinNvfQxKgV2Md8Y&redir_esc=y#v=onepage&q=Analisis sem&f=false
17. Song, Y. E., Morris, N. J., & Stein, C. M. (2016). Structural equation modeling with latent variables for longitudinal blood pressure traits using general pedigrees. *BMC Proceedings*, 10(Suppl 7). <https://doi.org/10.1186/s12919-016-0047-4>
18. Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 6(2), 115. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>

LAMPIRAN A

Gambar A.3.1. Bagan Alir Penelitian

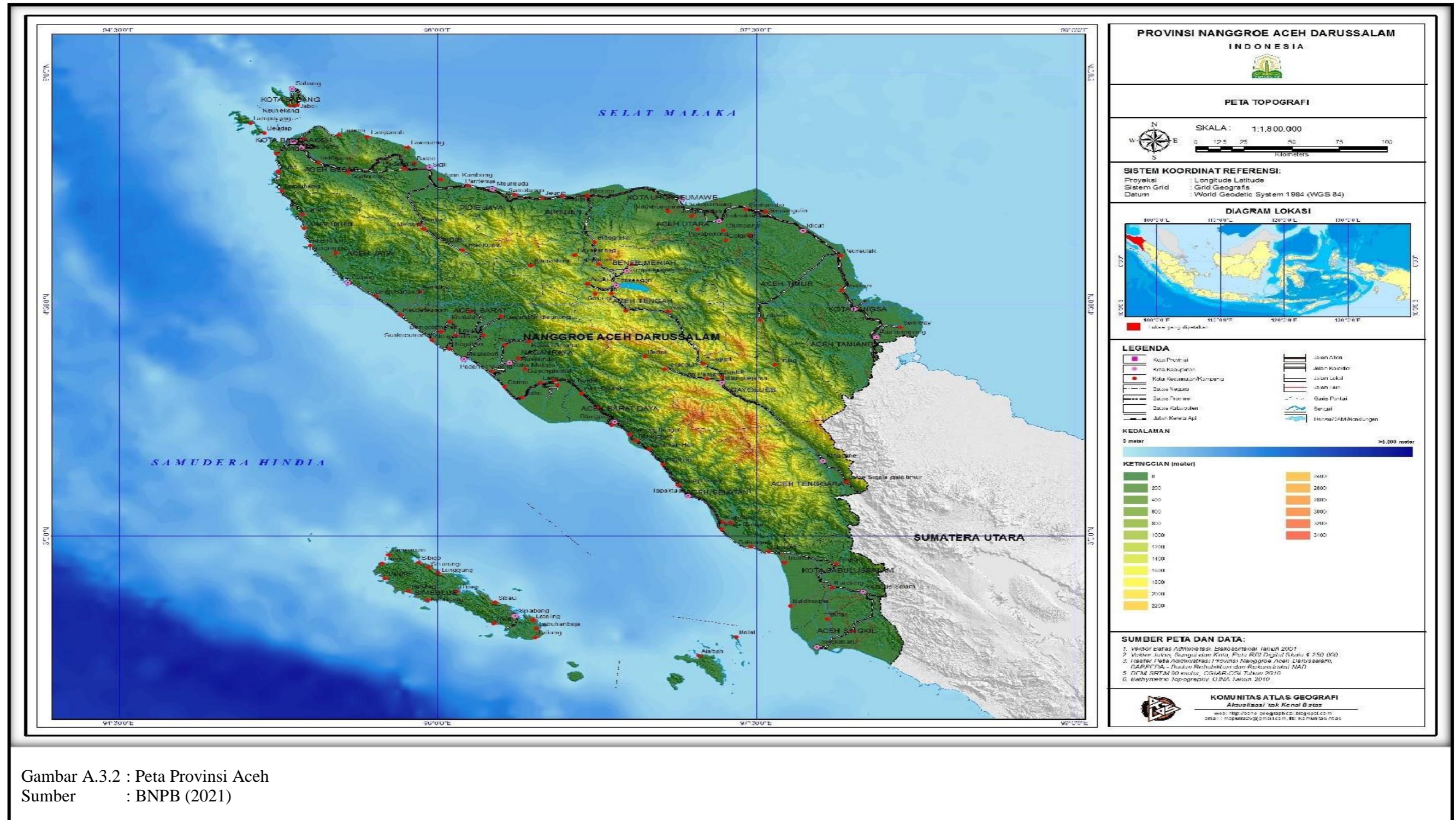


LAMPIRAN A



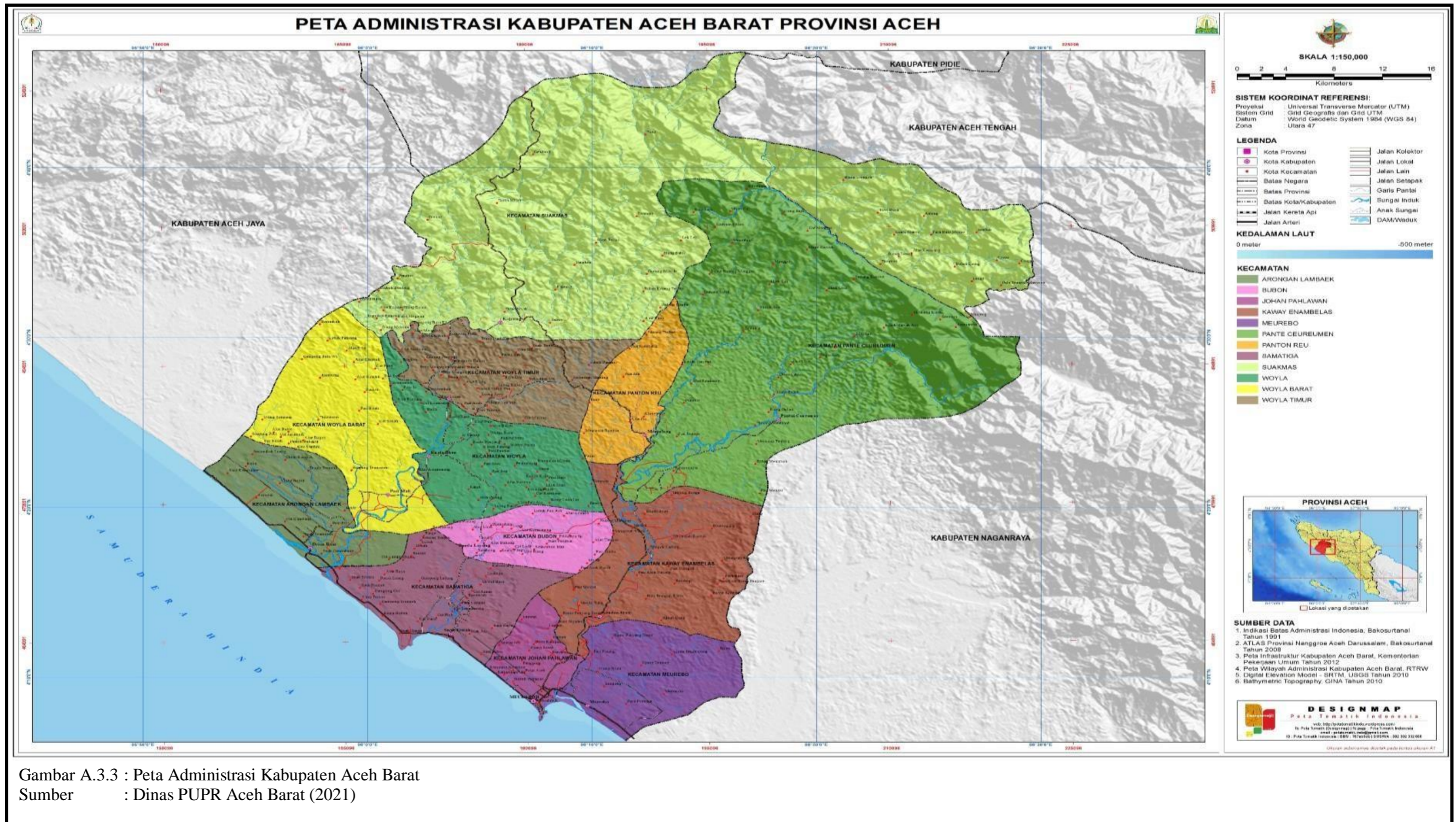
Gambar A.3.1. Bagan Alir Penelitian
 Sumber : Peneliti (2022)

LAMPIRAN A



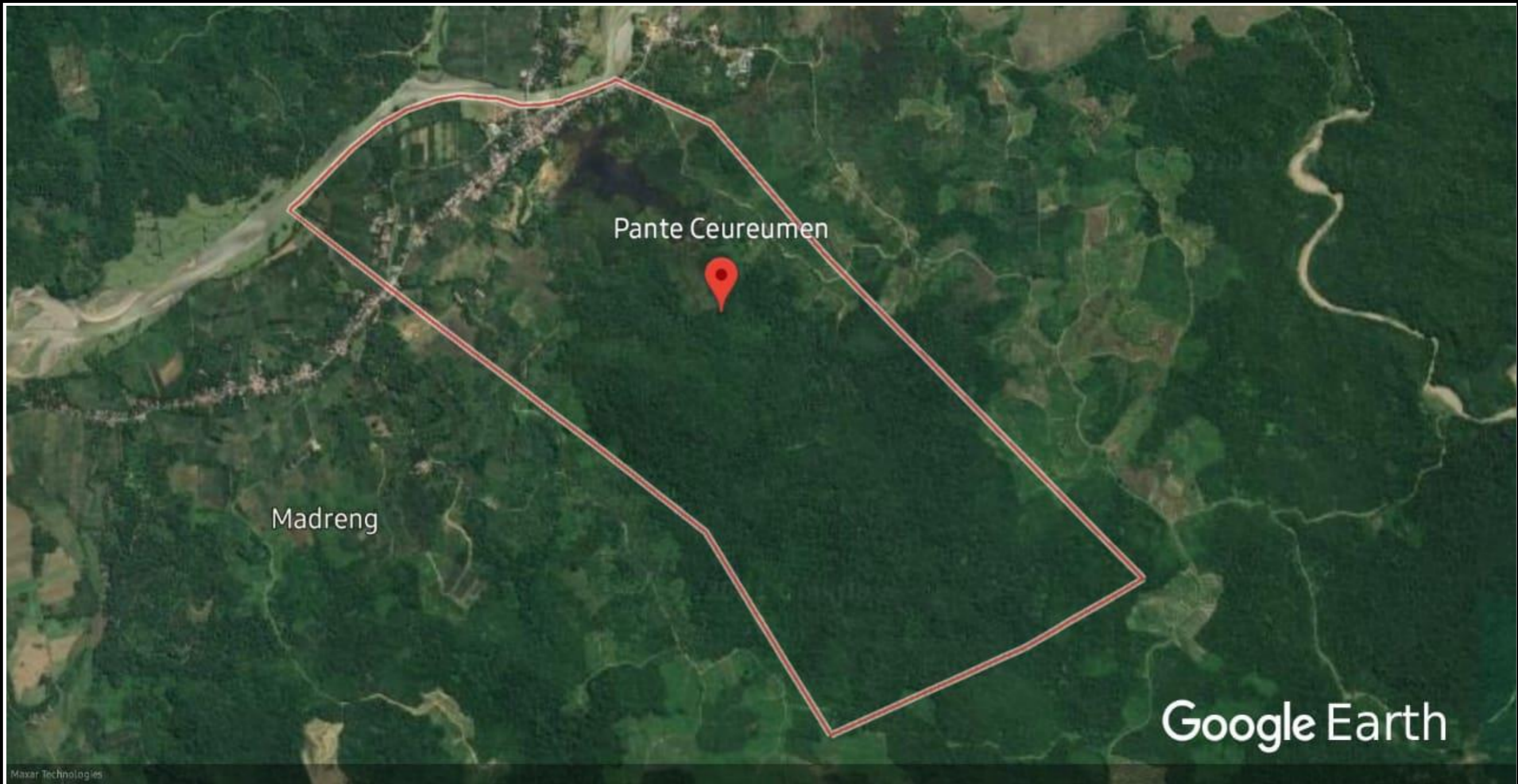
Gambar A.3.2 : Peta Provinsi Aceh
 Sumber : BNPB (2021)

LAMPIRAN A



Gambar A.3.3 : Peta Administrasi Kabupaten Aceh Barat
 Sumber : Dinas PUPR Aceh Barat (2021)

LAMPIRAN A



Gambar A.3.4 : Peta Kecamatan Pante Ceureumen
Sumber : Google Earth (2021)

LAMPIRAN A



Gambar A.4.1 Penyebaran dan Pengisian Kuisisioner



Gambar A.4.2 Penyebaran dan Pengisian Kuisisioner

LAMPIRAN A



Gambar A.4.3 Penyebaran dan Pengisian Kuisisioner



Gambar A.4.4 Penyebaran dan Pengisian Kuisisioner

LAMPIRAN B

Lampiran B.3.1 Formulir Kuesioner

KUESIONER PENELITIAN

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN MENGUNAKAN AMOS

(Studi Kasus Jalan dan Jembatan Kecamatan Pante Ceureumen Kabupaten Aceh Barat)

Responden Yang Terhormat

Sebagai Mahasiswa wajib melaksanakan Tri Darma Perguruan Tinggi yaitu: Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian Masyarakat sebagai syarat untuk menyelesaikan masa studi. Untuk itu saya memohon kepada Bapak/Ibu/Saudara/Saudari untuk dapat mengisi kuesioner ini sebagai bahan masukan dan kelengkapan data dalam melakukan penelitian.

Setiap jawaban Bapak/Ibu/Saudara/Saudari berikan merupakan bantuan yang tidak ternilai harganya bagi penelitian ini. Peneliti menjamin kerahasiaan semua informasi yang telah diberikan. Atas partisipasi yang Bapak/Ibu/Saudara/Saudari berikan dalam pengisian kuesioner ini, saya mengucapkan *Terima kasih*.

Hormat Saya,

Syahrul

NIM. 1705903020091

A. PERTANYAAN

A.1. Menurut pendapat Anda apakah “**Jalan Nasional di Kecamatan Pante Ceureumen**” pada kondisi sekarang sudah mantap (infrastruktur memadai dan nyaman saat melintasi jalan tersebut)?

SM = Sangat Mantap

TM = Tidak Mantap

M = Mantap

STM = Sangat Tidak Mantap

Faktor	Indikator	Kode	Tanggapan			
			SM	M	TM	STM
Kualitas Jalan dan Jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen	Kualitas kondisi Jalan dan Jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen kondisinya saat ini	Y1				
	Jalan dan Jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen kondisinya saat ini dalam kondisi mantap	Y2				
	Jalan dan Jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen kondisinya saat ini dalam kondisi mantap	Y3				
	Ditinjau dari kepadatan jalan, panjang jalan dalam Kecamatan Pante Ceureumen saat ini sudah sangat memadai	Y4				

A.2. Menurut pendapat Anda, ditinjau dari panjang keseluruhan ruas jalan dalam wilayah Kecamatan Pante Ceureumen apakah sudah memadai.

SM = Sangat Memadai

TM = Tidak Memadai

M = Memadai

STM = Sangat Tidak Memadai

Faktor	Indikator	Kode	Tanggapan			
			SM	M	TM	STM
Kuantitas Jalan di Kecamatan Pante Ceureumen	Sejauh mana tingkat kecukupan atau memadai jalan di Kecamatan Pante Ceureumen ditinjau dari kepadatan jalan, dan panjang jalan	Y5				

A.3. Penjelasan pada tabel berikut digunakan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan selanjutnya:

No	Kategori Penilaian	Keterangan
1	Sangat Tidak Berpengaruh (STB)	Pernyataan Sangat Tidak Berpengaruh (STB) terhadap dampak yang menghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.
2	Tidak Berpengaruh (TB)	Pernyataan Tidak Berpengaruh (TB) terhadap dampak yang menghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.
3	Berpengaruh (B)	Pernyataan Berpengaruh (B) terhadap dampak yang menghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.
4	Sangat Berpengaruh (SB)	Pernyataan Sangat Berpengaruh (SB) terhadap dampak yang menghambat pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Pante Ceureumen.

Isilah tanggapan saudara dengan tanda “√” pada kolom sesuai menurut persepsi anda (dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir)

Faktor	Indikator	Kode	Tanggapan			
			STB	TB	B	SB
Pembiayaan (X1)	Pemerintah daerah kurang tangguh memperjuangkan proyek-proyek di tingkat pusat, menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi darat di wilayah Aceh Barat	X1.1				
	Pihak swasta tidak tertarik untuk berinvestasi di pembangunan jalan raya, menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan pante Ceureumen	X1.2				
Peraturan dan Kebijakan (X2)	Produk-produk hukum di Indonesia menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X2.1				

	Produk-produk hukum Qanun daerah menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi darat di wilayah Aceh Barat	X2.2				
	Kawasan hutan lindung menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di wilayah Aceh Barat	X2.3				
	Proses birokrasi mulai perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X2.4				
Politik (X3)	Stabilitas politik saat ini menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X3.1				
	Praktek penyelewengan dan penyalahgunaan kekuasaan politik menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X3.2				
	Lembaga Swadaya (LSM) menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di	X3.3				
	Kecamatan Pante Ceureumen Sistem pilkada dan pilleg sering menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X3.4				
Sumber Daya Manusia (X4)	Kualifikasi dan kompetensi pekerja sering menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X4.1				
	Sumber daya manusia di perkantoran belum kompeten dan hal manajerial pembangunan infrastruktur menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X4.2				
	Proses penentuan pemenang tender belum sepenuhnya dilakukan dengan baik sering menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di	X4.3				

	Kecamatan Pante Ceureumen Penyedia jasa konstruksi minim pembinaan menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X4.4				
Tata Ruang dan Lingkungan (X5)	Nilai pembebasan lahan untuk pengembangan infrastruktur terlalu mahal menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X5.1				
	Terlalu rumit dan susah dalam pembebasan lahan menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X5.2				
	Banyaknya bencana alam menghambat pengembangan infrastruktur transportasi di kecamatan Pante Ceureumen	X5.3				
	Kondisi cuaca dan iklim menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di Kecamatan Pante Ceureumen	X5.4				
Topografi (X9)	Topografi wilayah Aceh Barat didominasi dataran rendah dengan tanah dasar lunak menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di wilayah Aceh Barat	X9.1				
	Aceh Barat didominasi dataran rendah menyebabkan kesulitan dalam penyediaan drainase jalan menghambat pengembangan infrastruktur transportasi darat di wilayah Aceh Barat	X9.2				

SARAN dan KOMENTAR dari responden jika diperlukan, dapat ditulis pada halaman paling belakang dari kuesioner ini. Terima Kasih

B. KARAKTERISTIK RESPONDEN

Berikut ini ada beberapa pertanyaan terkait dengan karakteristik responden, dengan memberikan tanda “√” pada kolom yang telah tersedia.

Karakteristik Responden

1. Jenis Kelamin
 - a. Laki-laki
 - b. Perempuan

2. Usia Anda
 - a. 10 – 19 tahun
 - b. 20 – 29 tahun
 - c. 30 – 39 tahun
 - d. 40 – 49 tahun
 - e. 50 - 59 tahun
 - f. 60 – 69 tahun
 - g. 70 -79 tahun
 - h. > 80 tahun

3. Pendidikan terakhir anda ?
 - a. SD/ Sederajat
 - b. SMP/ Sederajat
 - c. SMA/ Sederajat
 - d. Diploma/ I - III
 - e. S – 1/ D IV
 - f. S – 2/ Spesialis
 - g. S - 3

4. Pekerjaan Anda ?
 - a. PNS/POLRI/TNI
 - b. Pegawai Swasta
 - c. Wiraswasta
 - d. Mahasiswa/Pelajar
 - e. Swasta
 - f. Lainnya

X4.4	Pearson Correlation	,106	,180*	,059	,073	,267**	,116	,178*	,044	-,032	,045	,223**	,119	,133	,093	,250**	,329**	,204**	,475**	1	,194**	,143*	,224**	,018	,227**	,032	,411**
	Sig. (2-tailed)	,136	,011	,406	,303	,000	,101	,012	,540	,655	,523	,001	,095	,060	,188	,000	,000	,004	,000		,006	,044	,001	,802	,001	,654	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X5.1	Pearson Correlation	,153*	,173*	,061	,164*	,168*	,215**	,312**	,283**	,078	,087	,386**	,372**	,314**	,286**	,024	,094	,356**	,081	,194**	1	,607**	,543**	,511**	,509**	,386**	,642**
	Sig. (2-tailed)	,030	,014	,389	,020	,018	,002	,000	,000	,275	,221	,000	,000	,000	,000	,732	,186	,000	,257	,006		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X5.2	Pearson Correlation	,204**	,111	,079	,093	,240**	,177*	,227**	,141*	-,034	,007	,412**	,313**	,384**	,190**	,118	,170*	,345**	,112	,143*	,607**	1	,642**	,556**	,555**	,491**	,635**
	Sig. (2-tailed)	,004	,119	,265	,189	,001	,012	,001	,046	,636	,916	,000	,000	,000	,007	,095	,016	,000	,116	,044	,000		,000	,000	,000	,000	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X5.3	Pearson Correlation	,167*	,154*	,100	,254**	,332**	,232**	,423**	,308**	,034	-,004	,493**	,304**	,480**	,205**	,137	,119	,330**	,141*	,224**	,543**	,642**	1	,542**	,551**	,482**	,718**
	Sig. (2-tailed)	,018	,030	,157	,000	,000	,001	,000	,000	,630	,960	,000	,000	,000	,004	,053	,092	,000	,047	,001	,000	,000		,000	,000	,000	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X5.4	Pearson Correlation	,110	,084	,135	-,018	,041	,225**	,269**	,275**	,072	-,011	,240**	,367**	,389**	,323**	,131	,136	,218**	-,006	,018	,511**	,556**	,542**	1	,493**	,411**	,570**
	Sig. (2-tailed)	,120	,238	,056	,799	,567	,001	,000	,000	,314	,882	,001	,000	,000	,000	,065	,054	,002	,934	,802	,000	,000	,000		,000	,000	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X9.1	Pearson Correlation	,202**	,166*	,163*	,190**	,229**	,204**	,280**	,218**	,082	,019	,295**	,173*	,254**	,164*	,089	,155*	,330**	,047	,227**	,509**	,555**	,551**	,493**	1	,544**	,623**
	Sig. (2-tailed)	,004	,019	,021	,007	,001	,004	,000	,002	,246	,789	,000	,014	,000	,020	,212	,028	,000	,505	,001	,000	,000	,000	,000		,000	,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
X9.2	Pearson Correlation	,153*	,070	,060	,112	,174*	,162*	,166*	,126	,014	-,060	,189**	,148*	,105	,068	-,046	,128	,272**	,038	,032	,386**	,491**	,482**	,411**	,544**	1	,457**
	Sig. (2-tailed)	,031	,327	,401	,115	,014	,022	,019	,076	,845	,401	,007	,036	,140	,336	,518	,070	,000	,596	,654	,000	,000	,000	,000	,000		,000
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Total	Pearson Correlation	,285**	,347**	,164*	,343**	,464**	,495**	,539**	,515**	,320**	,198**	,562**	,572**	,571**	,467**	,296**	,371**	,520**	,344**	,411**	,642**	,635**	,718**	,570**	,623**	,457**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,020	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,005	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

LAMPIRAN B

Tabel B.4.2 Ouput Uji Reliabilitas

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	200	100,0
	Excluded ^a	0	,0
Total		200	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,842	,842	25

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1	71,65	52,800	,216	.	,842
Y2	71,71	52,225	,277	.	,840
Y3	71,79	53,604	,073	.	,848
Y4	71,68	51,664	,253	.	,842
Y5	71,71	51,150	,399	.	,836
X1.1	71,25	50,301	,421	.	,835
X1.2	71,30	49,819	,469	.	,834
X2.1	71,51	50,362	,448	.	,834
X2.2	71,69	51,912	,229	.	,843
X2.3	71,50	53,397	,119	.	,845
X2.4	71,53	50,059	,501	.	,833
X3.1	71,64	49,587	,506	.	,832
X3.2	71,52	49,537	,504	.	,832
X3.3	71,67	50,845	,396	.	,836
X3.4	71,61	52,389	,215	.	,843
X4.1	71,61	51,555	,289	.	,840
X4.2	71,51	50,140	,450	.	,834
X4.3	71,60	51,818	,260	.	,841
X4.4	71,47	51,226	,333	.	,839
X5.1	71,47	49,165	,587	.	,829
X5.2	71,48	49,065	,578	.	,830
X5.3	71,50	48,181	,670	.	,826
X5.4	71,42	49,773	,507	.	,832
X9.1	71,46	49,325	,566	.	,830
X9.2	71,59	50,815	,383	.	,837

LAMPIRAN B

Tabel B.4.3 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Bagian A

No	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
1	Perempuan	20-29 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
2	Laki-Laki	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Lainnya
3	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
4	Laki-Laki	40-49 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
5	Laki-Laki	50-59 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
6	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
7	Perempuan	30-39 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
8	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
9	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
10	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
11	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
12	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
13	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
14	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
15	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
16	Laki-Laki	50-59 Tahun	SD/Sederajat	Swasta
17	Laki-Laki	50-59 Tahun	SD/Sederajat	Swasta
18	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
19	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
20	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
21	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
22	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
23	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
24	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
25	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
26	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
27	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
28	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
29	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
30	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
31	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
32	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
33	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
34	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
35	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
36	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
37	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
38	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
39	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta

No	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
40	Laki-Laki	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Wiraswasta
41	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
42	Laki-Laki	60-69 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
43	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
44	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
45	Laki-Laki	40-49 Tahun	S-2/Spesialis	PNS/POLRI/TNI
46	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
47	Laki-Laki	40-49 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
48	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
49	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
50	Perempuan	50-59 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
51	Perempuan	20-29 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
52	Perempuan	20-29 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
53	Perempuan	50-59 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
54	Laki-Laki	40-49 Tahun	Diploma/I-III	Wiraswasta
55	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
56	Laki-Laki	20-29 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
57	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMA/Sederajat	PNS/POLRI/TNI
58	Perempuan	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Mahasiswa/Pelajar
59	Perempuan	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Mahasiswa/Pelajar
60	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
61	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
62	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
63	Perempuan	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Mahasiswa/Pelajar
64	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
65	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
66	Laki-Laki	20-29 Tahun	Diploma/I-III	Lainnya
67	Perempuan	50-59 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
68	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
69	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
70	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
71	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
72	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
73	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
74	Perempuan	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
75	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
76	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
77	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
78	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
79	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
80	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
81	Perempuan	60-69 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
82	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya

No	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
83	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
84	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
85	Perempuan	40-49 Tahun	SD/Sederajat	Lainnya
86	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
87	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
88	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
89	Laki-Laki	20-29 Tahun	S-1/D-IV	Lainnya
90	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
91	Perempuan	30-39 Tahun	Diploma/I-III	Lainnya
92	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
93	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
94	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
95	Laki-Laki	60-69 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
96	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
97	laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
98	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
99	Laki-Laki	40-49 Tahun	SD/Sederajat	Swasta
100	Perempuan	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
101	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
102	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
103	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
104	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
105	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
106	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
107	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
108	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
109	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
110	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
111	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
112	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
113	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
114	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
115	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
116	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
117	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
118	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
119	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
120	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
121	Perempuan	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Swasta
122	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
123	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
124	Laki-Laki	20-29 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
125	Laki-Laki	40-49 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI

No	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
126	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
127	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
128	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
129	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
130	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
131	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
132	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
133	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
134	Perempuan	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
135	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
136	Perempuan	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
137	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
138	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Wiraswasta
139	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
140	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
141	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
142	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
143	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
144	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
145	Perempuan	50-59 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
146	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
147	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
148	Laki-Laki	50-59 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
149	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
150	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
151	Perempuan	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
152	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Wiraswasta
153	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Wiraswasta
154	Laki-Laki	40-49 Tahun	S-1/D-IV	Wiraswasta
155	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Swasta
156	Laki-Laki	40-49 Tahun	SMA/Sederajat	Wiraswasta
157	Perempuan	40-49 Tahun	SMP/Sederajat	Wiraswasta
158	Perempuan	30-39 Tahun	SD/Sederajat	Wiraswasta
159	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
160	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
161	Laki-Laki	40-49 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
162	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
163	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
164	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Pegawai Swasta
165	Laki-Laki	30-39 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
166	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Pegawai Swasta
167	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
168	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta

No	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
169	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
170	Laki-Laki	30-39 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
171	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Pegawai Swasta
172	Laki-Laki	20-29 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
173	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Pegawai Swasta
174	Perempuan	20-29 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
175	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
176	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
177	Perempuan	20-29 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
178	Perempuan	30-39 Tahun	S-1/D-IV	PNS/POLRI/TNI
179	Laki-Laki	30-39 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
180	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
181	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
182	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
183	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
184	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
185	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
186	Perempuan	20-29 Tahun	Diploma/I-III	Pegawai Swasta
187	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
188	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
189	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
190	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
191	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Mahasiswa/Pelajar
192	Laki-Laki	30-39 Tahun	S-1/D-IV	Pegawai Swasta
193	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
194	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
195	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
196	Perempuan	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
197	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Pegawai Swasta
198	Laki-Laki	30-39 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya
199	Laki-Laki	20-29 Tahun	SMP/Sederajat	Lainnya
200	Perempuan	20-29 Tahun	SMA/Sederajat	Lainnya

LAMPIRAN B

Tabel B 4.4 Rekapitulasi Jawaban kuesioner Bagian B

No	Kualitas Jalan				Kuantitas Jalan	Pembiayaan (X1)		Peraturan dan Kebijakan (X2)				Politik (X3)				Sumber Daya Manusia (X4)				Tata Ruang dan Lingkungan (X5)				Topografi (X9)	
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	X1.1	X1.2	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X9.1	X9.2
1	4	4	4	4	4	3	3	2	2	2	1	4	1	2	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3
2	3	2	2	2	3	4	4	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3	3	4	3	3	3	2	2	3
3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3
4	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6	3	3	2	3	3	4	3	2	2	2	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
8	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
9	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3
10	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	2	2	2	3	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2
11	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	1	1	3	1	2	3	1	4	3	1	2	1	3	4
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3
13	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
14	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3
15	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	4	2	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3
16	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3
17	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	4	2	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3
18	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
19	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	2
20	3	3	4	2	3	3	3	4	3	2	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4
21	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	2
22	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3
23	3	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	2
24	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
25	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3
26	4	2	4	4	4	3	4	2	2	3	4	4	1	1	4	2	4	1	4	4	4	4	4	4	4
27	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
28	4	3	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
29	2	2	3	2	1	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	2	1	1	1	2	1	2	4	1	1
30	3	1	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3
31	3	2	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
32	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
33	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3
34	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
35	2	2	3	4	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3
36	3	3	2	4	3	4	4	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2
37	2	2	4	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3
38	4	2	4	3	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	3	4	1	2	1	4	4	1	4	4	4
39	3	2	2	2	1	4	3	3	4	1	1	4	2	3	3	3	4	3	2	2	3	1	4	4	4

No	Kualitas Jalan				Kuantitas Jalan	Pembiayaan (X1)		Peraturan dan Kebijakan (X2)				Politik (X3)				Sumber Daya Manusia (X4)				Tata Ruang dan Lingkungan (X5)				Topografi (X9)	
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	X1.1	X1.2	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X9.1	X9.2
40	2	2	3	3	2	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
41	3	3	2	2	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
42	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
43	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3
44	2	2	2	3	2	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3
45	2	2	2	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
46	2	2	3	3	2	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3
47	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3
48	2	2	3	3	2	4	4	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4
49	3	2	3	2	3	3	4	4	3	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3	3
50	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
51	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
52	1	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3
53	4	3	3	1	2	4	4	2	3	3	4	2	4	2	3	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4
54	3	3	1	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
55	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
56	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
57	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
58	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	2	2	3	4	4	4	4	4
59	3	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	4	3	2
60	3	2	3	2	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2
61	3	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	2	2	4	3	3	4	4	2	3	2	2
62	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	4	4	4	4	3
63	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
64	3	3	2	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
65	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3
66	2	3	3	1	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	3	3
67	3	3	1	3	3	4	4	3	4	2	3	3	3	3	2	1	3	1	1	3	3	3	3	3	3
68	1	2	3	1	1	4	4	4	3	3	2	4	4	4	3	3	1	3	3	2	1	2	4	1	1
69	3	2	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	1	2	3	1	2	3	3	3	3	3	3
70	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	2	1	1	1	3	3	1	3	4	1	1	1	1	2	1
71	3	1	2	3	3	4	4	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
72	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
73	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
74	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
75	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
76	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3
77	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3
78	3	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	1	2	3	3	3	3	3	3
79	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	1	2	4	1	3	3	3	2	2	2	1	3	4
80	3	3	2	3	3	3	3	3	2	1	3	2	3	1	3	3	2	3	3	2	2	4	3	3	4
81	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

No	Kualitas Jalan				Kuantitas Jalan	Pembiayaan (X1)		Peraturan dan Kebijakan (X2)				Politik (X3)				Sumber Daya Manusia (X4)				Tata Ruang dan Lingkungan (X5)				Topografi (X9)	
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	X1.1	X1.2	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X9.1	X9.2
82	3	3	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3
83	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
84	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3
85	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2
86	2	3	4	2	3	3	3	3	1	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
87	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3
88	4	3	3	4	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
89	3	4	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3
90	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4
91	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3
92	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	2
93	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	3	2	4	2	2	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4
94	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	4	2	4	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3
95	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	4	2	4	4	2	3	2	2	2	2
96	2	2	3	2	3	4	4	4	2	2	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4
97	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3
98	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2
99	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3
100	3	3	2	3	3	4	4	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4
101	3	3	2	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	2	2	2	3	4	3	3	3	3	3
102	2	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4
103	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3
104	4	2	4	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3
105	2	4	3	2	2	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
106	3	2	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4
107	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	1	1	3	1	1	3	4	4	4	4	4
108	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	1	1	1	1	4	1
109	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3
110	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
111	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	3	3	3	3	3	2
112	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
113	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3
114	3	3	3	1	2	3	3	2	3	3	4	2	4	3	3	1	3	1	3	3	4	3	4	4	3
115	2	3	3	3	2	3	4	2	2	3	3	4	3	4	2	2	3	4	3	4	3	4	3	4	2
116	3	2	3	3	3	4	2	1	1	3	2	2	2	2	3	4	3	3	3	1	2	2	2	2	3
117	3	3	3	3	2	4	4	3	2	3	3	3	3	3	1	1	4	4	4	4	4	3	3	3	3
118	3	3	2	3	2	3	4	2	3	3	4	2	4	3	2	3	4	2	2	4	4	4	4	4	4
119	3	3	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	3	4	3	4	2	3	2	2	2	2
120	2	3	3	2	3	4	4	4	2	2	3	1	3	2	4	2	3	2	3	4	4	4	4	4	4
121	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3
122	3	3	4	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2
123	4	3	3	4	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	1	4	4	1	3	3	3	3	2	3

No	Kualitas Jalan				Kuantitas Jalan	Pembiayaan (X1)		Peraturan dan Kebijakan (X2)				Politik (X3)				Sumber Daya Manusia (X4)				Tata Ruang dan Lingkungan (X5)				Topografi (X9)	
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	X1.1	X1.2	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X9.1	X9.2
124	3	4	3	3	2	4	4	4	2	3	4	4	4	3	2	2	3	2	4	4	2	2	4	4	3
125	2	3	2	3	3	3	2	2	4	4	2	3	2	3	4	3	3	3	3	3	1	1	2	1	2
126	3	2	3	2	4	3	4	4	1	1	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3
127	3	3	3	3	2	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3
128	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	2	1	3	2	3	3	3	3	3	2	3	4	3	4
129	3	2	2	3	2	3	3	3	2	4	4	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2
130	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3
131	2	4	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	4	4	3	3	3	3	3	3
132	3	3	2	2	3	2	3	4	3	3	3	4	4	1	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	4
133	4	3	2	2	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	2	2	3	2	3	4	3	3	4	4	3
134	3	2	2	2	3	3	3	3	2	4	2	2	2	2	3	3	3	3	4	2	2	2	2	2	2
135	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3
136	2	2	2	3	2	1	1	3	2	3	4	3	3	3	3	2	4	2	3	4	4	4	4	3	3
137	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
138	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
139	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3
140	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
141	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3
142	3	3	4	2	3	4	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3
143	3	3	1	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
144	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3
145	3	3	3	1	2	3	2	3	2	4	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3
146	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2
147	3	2	2	3	1	1	1	1	1	2	1	1	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2
148	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3
149	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
150	3	3	2	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
151	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
152	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
153	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3
154	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4
155	4	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3
156	3	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4
157	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4
158	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4
159	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4
160	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3
161	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
162	3	3	2	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
163	3	3	2	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
164	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3
165	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

No	Kualitas Jalan				Kuantitas Jalan	Pembiayaan (X1)		Peraturan dan Kebijakan (X2)				Politik (X3)				Sumber Daya Manusia (X4)				Tata Ruang dan Lingkungan (X5)				Topografi (X9)	
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	X1.1	X1.2	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X9.1	X9.2
166	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3
167	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3
168	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3
169	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4
170	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
171	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
172	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
173	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
174	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
175	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
176	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
177	1	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
178	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
179	3	3	3	1	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	4	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2
180	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	2	3	3
181	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4
182	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4
183	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3
184	3	3	2	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	2	2	4	3
185	3	3	2	2	3	3	3	3	4	3	2	2	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3
186	3	3	2	3	2	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	2
187	3	3	2	3	2	3	4	4	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	2
188	3	2	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2
189	3	3	3	2	3	4	3	3	4	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2
190	2	3	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
191	3	2	2	2	3	4	4	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3
192	3	2	2	3	3	4	3	3	2	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	2
193	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	2
194	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	2
195	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	2
196	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3
197	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	2
198	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3
199	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4
200	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	2

LAMPIRAN B

Tabel B.4.5 *Direct Effects*

	Kuantitas	Kualitas	Topografi	TRL	SDM	Politik	PKB	Pembiayaan
Topografi	,000	,882	,000	,000	,000	,000	,000	,000
TRL	,000	,000	,779	,000	,000	,000	,000	,000
SDM	,000	,000	,000	,335	,000	,000	,000	,000
Politik	,000	,000	,000	,000	,437	,000	,000	,000
PKB	,000	,000	,000	,000	,000	,783	,000	,000
Pembiayaan	,228	,000	,000	,000	,000	,000	,746	,000
X9.2	,000	,000	,850	,000	,000	,000	,000	,000
X9.1	,000	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000
X5.4	,000	,000	,000	,959	,000	,000	,000	,000
X5.3	,000	,000	,000	1,145	,000	,000	,000	,000
X5.2	,000	,000	,000	1,169	,000	,000	,000	,000
X5.1	,000	,000	,000	1,000	,000	,000	,000	,000
X4.4	,000	,000	,000	,000	,978	,000	,000	,000
X4.3	,000	,000	,000	,000	1,152	,000	,000	,000
X4.2	,000	,000	,000	,000	,562	,000	,000	,000
X4.1	,000	,000	,000	,000	1,000	,000	,000	,000
X3.4	,000	,000	,000	,000	,000	,110	,000	,000
X3.3	,000	,000	,000	,000	,000	,905	,000	,000
X3.2	,000	,000	,000	,000	,000	,844	,000	,000
X3.1	,000	,000	,000	,000	,000	1,000	,000	,000
X2.4	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,634	,000
X2.3	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,176	,000
X2.2	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,559	,000
X2.1	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,000	,000
X1.2	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,075
X1.1	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,000
Y5	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y4	,000	1,272	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y3	,000	,340	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y2	,000	,809	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y1	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000

LAMPIRAN B

Tabel B.4.6 *Indirect Effects*

	Kuantitas	Kualitas	Topografi	TRL	SDM	Politik	PKB	Pembiayaan
Topografi	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
TRL	,000	,687	,000	,000	,000	,000	,000	,000
SDM	,000	,230	,261	,000	,000	,000	,000	,000
Politik	,000	,101	,114	,146	,000	,000	,000	,000
PKB	,000	,079	,089	,115	,342	,000	,000	,000
Pembiayaan	,000	,059	,067	,085	,255	,584	,000	,000
X9.2	,000	,749	,000	,000	,000	,000	,000	,000
X9.1	,000	,882	,000	,000	,000	,000	,000	,000
X5.4	,000	,659	,747	,000	,000	,000	,000	,000
X5.3	,000	,787	,892	,000	,000	,000	,000	,000
X5.2	,000	,803	,911	,000	,000	,000	,000	,000
X5.1	,000	,687	,779	,000	,000	,000	,000	,000
X4.4	,000	,225	,255	,328	,000	,000	,000	,000
X4.3	,000	,265	,301	,386	,000	,000	,000	,000
X4.2	,000	,130	,147	,189	,000	,000	,000	,000
X4.1	,000	,230	,261	,335	,000	,000	,000	,000
X3.4	,000	,011	,013	,016	,048	,000	,000	,000
X3.3	,000	,091	,103	,133	,395	,000	,000	,000
X3.2	,000	,085	,096	,124	,369	,000	,000	,000
X3.1	,000	,101	,114	,146	,437	,000	,000	,000
X2.4	,000	,050	,057	,073	,217	,497	,000	,000
X2.3	,000	,014	,016	,020	,060	,138	,000	,000
X2.2	,000	,044	,050	,064	,191	,437	,000	,000
X2.1	,000	,079	,089	,115	,342	,783	,000	,000
X1.2	,245	,063	,072	,092	,274	,628	,802	,000
X1.1	,228	,059	,067	,085	,255	,584	,746	,000
Y5	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y4	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y3	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y2	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y1	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000

LAMPIRAN B

Tabel B.4.7 *Total Effects*

	Kuantitas	Kualitas	Topografi	TRL	SDM	Politik	PKB	Pembiayaan
Topografi	,000	,882	,000	,000	,000	,000	,000	,000
TRL	,000	,687	,779	,000	,000	,000	,000	,000
SDM	,000	,230	,261	,335	,000	,000	,000	,000
Politik	,000	,101	,114	,146	,437	,000	,000	,000
PKB	,000	,079	,089	,115	,342	,783	,000	,000
Pembiayaan	,228	,059	,067	,085	,255	,584	,746	,000
X9.2	,000	,749	,850	,000	,000	,000	,000	,000
X9.1	,000	,882	1,000	,000	,000	,000	,000	,000
X5.4	,000	,659	,747	,959	,000	,000	,000	,000
X5.3	,000	,787	,892	1,145	,000	,000	,000	,000
X5.2	,000	,803	,911	1,169	,000	,000	,000	,000
X5.1	,000	,687	,779	1,000	,000	,000	,000	,000
X4.4	,000	,225	,255	,328	,978	,000	,000	,000
X4.3	,000	,265	,301	,386	1,152	,000	,000	,000
X4.2	,000	,130	,147	,189	,562	,000	,000	,000
X4.1	,000	,230	,261	,335	1,000	,000	,000	,000
X3.4	,000	,011	,013	,016	,048	,110	,000	,000
X3.3	,000	,091	,103	,133	,395	,905	,000	,000
X3.2	,000	,085	,096	,124	,369	,844	,000	,000
X3.1	,000	,101	,114	,146	,437	1,000	,000	,000
X2.4	,000	,050	,057	,073	,217	,497	,634	,000
X2.3	,000	,014	,016	,020	,060	,138	,176	,000
X2.2	,000	,044	,050	,064	,191	,437	,559	,000
X2.1	,000	,079	,089	,115	,342	,783	1,000	,000
X1.2	,245	,063	,072	,092	,274	,628	,802	1,075
X1.1	,228	,059	,067	,085	,255	,584	,746	1,000
Y5	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y4	,000	1,272	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y3	,000	,340	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y2	,000	,809	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Y1	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000

LAMPIRAN B

Tabel B.4.8 *Assessment of normality*

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
X9.2	1,000	4,000	-,384	-2,216	,562	1,621
X9.1	1,000	4,000	-,419	-2,418	,738	2,129
X5.4	1,000	4,000	-,562	-3,247	1,131	3,266
X5.3	1,000	4,000	-,560	-3,236	,964	2,782
X5.2	1,000	4,000	-,707	-4,084	1,554	4,487
X5.1	1,000	4,000	-,408	-2,354	,746	2,154
X4.4	1,000	4,000	-,599	-3,457	1,139	3,288
X4.3	1,000	4,000	-,816	-4,709	1,525	4,401
X4.2	1,000	4,000	-,655	-3,783	1,304	3,765
X4.1	1,000	4,000	-,609	-3,516	,985	2,844
X3.4	1,000	4,000	-,620	-3,581	1,251	3,611
X3.3	1,000	4,000	-,627	-3,619	1,203	3,473
X3.2	1,000	4,000	-,800	-4,621	1,589	4,587
X3.1	1,000	4,000	-,487	-2,810	,678	1,958
X2.4	1,000	4,000	-,656	-3,787	1,822	5,259
X2.3	1,000	4,000	-,581	-3,353	1,870	5,398
X2.2	1,000	4,000	-,503	-2,903	,397	1,145
X2.1	1,000	4,000	-,381	-2,197	,700	2,021
X1.2	1,000	4,000	-,721	-4,164	,810	2,337
X1.1	1,000	4,000	-,805	-4,649	1,020	2,946
Y5	1,000	4,000	-,745	-4,303	1,488	4,295
Y4	1,000	4,000	-,267	-1,541	-,075	-,217
Y3	1,000	4,000	-,036	-,210	-,261	-,754
Y2	1,000	4,000	-,537	-3,098	1,048	3,026
Y1	1,000	4,000	-,652	-3,766	1,867	5,391
Multivariate					235,224	45,269

LAMPIRAN B

Tabel B.4.9 *Regression Weights*

			Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Kualitas	--->	Topografi	,882	,242	3,648	***	par_20
Topografi	--->	TRL	,779	,098	7,939	***	par_21
TRL	--->	SDM	,335	,095	3,517	***	par_22
SDM	--->	Politik	,437	,143	3,045	,002	par_23
Politik	--->	PKB	,783	,110	7,119	***	par_24
Kuantitas	--->	Pembiayaan	,228	,162	1,410	,159	par_19
PKB	--->	Pembiayaan	,746	,115	6,476	***	par_25
Kualitas	--->	Y1	1,000				
Kualitas	--->	Y2	,809	,223	3,622	***	par_1
Kualitas	--->	Y3	,340	,222	1,528	,127	par_2
Kualitas	--->	Y4	1,272	,289	4,402	***	par_3
Kuantitas	--->	Y5	1,000				
Pembiayaan	--->	X1.1	1,000				
Pembiayaan	--->	X1.2	1,075	,116	9,296	***	par_4
PKB	--->	X2.1	1,000				
PKB	--->	X2.2	,559	,118	4,724	***	par_5
PKB	--->	X2.3	,176	,099	1,780	,075	par_6
PKB	--->	X2.4	,634	,120	5,282	***	par_7
Politik	--->	X3.1	1,000				
Politik	--->	X3.2	,844	,126	6,720	***	par_8
Politik	--->	X3.3	,905	,105	8,654	***	par_9
Politik	--->	X3.4	,110	,105	1,054	,292	par_10
SDM	--->	X4.1	1,000				
SDM	--->	X4.2	,562	,165	3,414	***	par_11
SDM	--->	X4.3	1,152	,177	6,508	***	par_12
SDM	--->	X4.4	,978	,176	5,552	***	par_13
TRL	--->	X5.1	1,000				
TRL	--->	X5.2	1,169	,109	10,689	***	par_14
TRL	--->	X5.3	1,145	,113	10,154	***	par_15
TRL	--->	X5.4	,959	,107	8,989	***	par_16
Topografi	--->	X9.1	1,000				
Topografi	--->	X9.2	,850	,098	8,676	***	par_17

LAMPIRAN B

Tabel B.4.10 *Standardized Regression Weights*

			Estimate
Kualitas	--->	Topografi	,496
Topografi	--->	TRL	,873
TRL	--->	SDM	,374
SDM	--->	Politik	,362
Politik	--->	PKB	,791
Kuantitas	--->	Pembiayaan	,191
PKB	--->	Pembiayaan	,683
Kualitas	--->	Y1	,533
Kualitas	--->	Y2	,415
Kualitas	--->	Y3	,145
Kualitas	--->	Y4	,511
Kuantitas	--->	Y5	,769
Pembiayaan	--->	X1.1	,801
Pembiayaan	--->	X1.2	,854
PKB	--->	X2.1	,773
PKB	--->	X2.2	,381
PKB	--->	X2.3	,144
PKB	--->	X2.4	,506
Politik	--->	X3.1	,741
Politik	--->	X3.2	,618
Politik	--->	X3.3	,713
Politik	--->	X3.4	,085
SDM	--->	X4.1	,610
SDM	--->	X4.2	,349
SDM	--->	X4.3	,701
SDM	--->	X4.4	,609
TRL	--->	X5.1	,721
TRL	--->	X5.2	,817
TRL	--->	X5.3	,790
TRL	--->	X5.4	,682
Topografi	--->	X9.1	,805
Topografi	--->	X9.2	,669

LAMPIRAN B

Tabel B.4.11 *Variances*

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Kualitas	,083	,028	2,951	,003	par_26
Kuantitas	,198	,135	1,465	,143	par_27
Z5	,197	,039	5,117	***	par_28
Z6	,050	,018	2,794	,005	par_29
Z4	,144	,040	3,590	***	par_30
Z3	,212	,043	4,972	***	par_31
Z2	,089	,034	2,623	,009	par_32
Z1	,139	,031	4,514	***	par_33
e1	,209	,028	7,343	***	par_34
e2	,260	,030	8,640	***	par_35
e3	,448	,046	9,837	***	par_36
e4	,380	,050	7,614	***	par_37
e5	,137	,132	1,033	,302	par_38
e6	,159	,031	5,163	***	par_39
e7	,122	,033	3,717	***	par_40
e8	,161	,032	5,055	***	par_41
e9	,437	,046	9,400	***	par_42
e10	,346	,035	9,910	***	par_43
e11	,279	,033	8,435	***	par_44
e12	,200	,031	6,374	***	par_45
e13	,281	,036	7,811	***	par_46
e14	,193	,028	6,909	***	par_47
e15	,406	,041	9,953	***	par_48
e16	,282	,038	7,380	***	par_49
e17	,381	,042	9,103	***	par_50
e18	,229	,043	5,314	***	par_51
e20	,192	,023	8,371	***	par_52
e21	,142	,020	6,988	***	par_53
e22	,165	,022	7,492	***	par_54
e23	,220	,025	8,701	***	par_55
e24	,142	,027	5,321	***	par_56
e25	,233	,029	8,143	***	par_57
e19	,271	,036	7,520	***	par_58

LAMPIRAN B

Tabel B.4.12 *Covariances*

			M.I.	Par Change
Z4	<-->	Kuantitas	6,746	,045
Z3	<-->	Z5	17,903	,085
Z3	<-->	Z6	27,409	,071
Z3	<-->	Z4	5,758	-,042
Z2	<-->	Z5	4,576	,037
Z2	<-->	Z4	5,606	-,036
e23	<-->	Kuantitas	6,498	-,048
e23	<-->	Z3	13,000	,068
e22	<-->	Kuantitas	7,583	,047
e22	<-->	Z2	7,948	,042
e21	<-->	Z2	6,107	-,035
e20	<-->	Z3	6,087	,044
e19	<-->	Kuantitas	4,228	,044
e19	<-->	e25	4,997	-,047
e19	<-->	e24	5,229	,042
e19	<-->	e23	6,624	-,052
e18	<-->	Z5	14,065	-,079
e18	<-->	Z3	5,493	-,050
e18	<-->	Z2	9,478	-,057
e18	<-->	e24	4,137	-,037
e17	<-->	Kualitas	11,293	,054
e17	<-->	Z5	10,304	,076
e17	<-->	Z3	8,798	,071
e16	<-->	Z1	7,558	-,056
e16	<-->	e18	5,015	,050
e15	<-->	Z4	20,330	,095
e15	<-->	e25	4,814	-,052
e15	<-->	e16	15,236	,103
e14	<-->	e23	4,218	,036
e14	<-->	e22	4,157	-,033
e14	<-->	e15	4,929	-,050
e13	<-->	Z5	8,475	,062
e13	<-->	Z6	16,206	,058
e13	<-->	Z2	7,004	,049
e13	<-->	e22	12,682	,065
e12	<-->	e24	4,967	-,038

			M.I.	Par Change
e11	<-->	Kuantitas	4,129	,042
e11	<-->	Z5	10,980	,069
e11	<-->	Z6	14,102	,052
e11	<-->	Z2	10,921	-,058
e11	<-->	e23	6,603	-,050
e11	<-->	e22	8,778	,053
e11	<-->	e21	6,204	,042
e11	<-->	e19	4,377	,046
e11	<-->	e18	4,954	-,049
e11	<-->	e17	7,120	,065
e11	<-->	e13	35,339	,131
e10	<-->	e12	6,051	-,053
e9	<-->	Z6	5,372	-,040
e9	<-->	e15	5,551	,072
e9	<-->	e11	9,936	-,083
e9	<-->	e10	20,437	,127
e8	<-->	e21	6,951	-,040
e7	<-->	e22	12,912	,054
e7	<-->	e19	4,642	,041
e7	<-->	e16	11,191	-,065
e7	<-->	e14	9,321	-,050
e7	<-->	e13	5,953	,046
e6	<-->	e22	6,878	-,040
e5	<-->	Z4	8,846	,052
e5	<-->	e23	6,965	-,049
e5	<-->	e22	5,861	,041
e5	<-->	e11	5,414	,048
e4	<-->	e23	6,335	-,059
e4	<-->	e22	5,857	,052
e1	<-->	Z3	4,975	-,042

LAMPIRAN B

Tabel B.4.13 *Regression Weights*

			M.I.	Par Change
Kuantitas	--->	SDM	8,947	,276
Kualitas	--->	SDM	5,326	,336
Topografi	--->	Politik	17,244	,340
TRL	--->	Politik	27,243	,464
Topografi	--->	PKB	4,710	,154
X4.4	--->	X9.2	4,815	-,124
X3.4	--->	X9.2	5,359	-,134
X3.2	--->	X9.2	5,484	-,128
Kuantitas	--->	X5.4	9,126	-,297
Kualitas	--->	X5.4	5,726	-,373
Politik	--->	X5.4	7,393	,218
PKB	--->	X5.4	4,125	,166
X4.4	--->	X5.4	7,039	-,142
X4.3	--->	X5.4	4,205	-,108
X3.3	--->	X5.4	9,009	,169
X3.2	--->	X5.4	4,124	,106
X3.1	--->	X5.4	6,182	,131
Y5	--->	X5.4	9,298	-,186
Y4	--->	X5.4	8,841	-,146
Kuantitas	--->	X5.3	8,474	,263
Kualitas	--->	X5.3	4,221	,294
Politik	--->	X5.3	4,219	,151
PKB	--->	X5.3	8,358	,217
Pembiayaan	--->	X5.3	10,079	,211
X3.2	--->	X5.3	14,017	,180
X2.4	--->	X5.3	14,053	,198
X2.1	--->	X5.3	5,875	,124
X1.2	--->	X5.3	15,017	,187
Y5	--->	X5.3	8,316	,161
Y4	--->	X5.3	7,620	,125
X2.1	--->	X5.2	5,176	-,111
Politik	--->	X5.1	5,336	,176
PKB	--->	X5.1	5,526	,182
X3.3	--->	X5.1	4,761	,116
X3.1	--->	X5.1	6,016	,123
Topografi	--->	X4.3	10,196	-,274

			M.I.	Par Change
TRL	--->	X4.3	9,473	-,287
Politik	--->	X4.3	4,503	-,192
PKB	--->	X4.3	9,373	-,283
Pembiayaan	--->	X4.3	5,042	-,183
X9.1	--->	X4.3	11,048	-,208
X5.4	--->	X4.3	10,638	-,202
X5.3	--->	X4.3	4,029	-,121
X5.2	--->	X4.3	5,398	-,142
X5.1	--->	X4.3	7,240	-,169
X2.4	--->	X4.3	10,328	-,209
X2.1	--->	X4.3	9,557	-,195
Kuantitas	--->	X4.2	13,493	,459
Kualitas	--->	X4.2	19,467	,871
Topografi	--->	X4.2	19,906	,429
TRL	--->	X4.2	18,151	,445
Politik	--->	X4.2	7,138	,272
PKB	--->	X4.2	6,051	,255
X9.2	--->	X4.2	10,457	,222
X9.1	--->	X4.2	13,001	,254
X5.4	--->	X4.2	5,366	,161
X5.3	--->	X4.2	11,096	,225
X5.2	--->	X4.2	13,558	,252
X5.1	--->	X4.2	15,684	,279
X3.2	--->	X4.2	5,492	,155
X3.1	--->	X4.2	5,592	,159
X2.4	--->	X4.2	10,968	,242
Y5	--->	X4.2	8,614	,227
Y4	--->	X4.2	5,727	,149
Y2	--->	X4.2	5,697	,190
Y1	--->	X4.2	5,097	,187
Pembiayaan	--->	X4.1	5,660	-,201
X3.4	--->	X4.1	14,679	,247
X1.2	--->	X4.1	9,971	-,194
Kuantitas	--->	X3.4	5,406	,294
Kualitas	--->	X3.4	6,194	,498
SDM	--->	X3.4	21,230	,601
X4.4	--->	X3.4	11,022	,229
X4.3	--->	X3.4	11,728	,231
X4.1	--->	X3.4	27,081	,351

			M.I.	Par Change
X2.2	--->	X3.4	4,422	,133
Y5	--->	X3.4	4,557	,167
X3.4	--->	X3.3	4,888	-,122
X1.2	--->	X3.3	5,549	-,123
Topografi	--->	X3.2	6,560	,222
TRL	--->	X3.2	12,102	,328
X5.4	--->	X3.2	7,416	,171
X5.3	--->	X3.2	20,396	,275
X5.2	--->	X3.2	12,099	,214
X2.4	--->	X3.2	29,899	,360
X1.2	--->	X3.2	5,581	,142
X2.3	--->	X3.1	6,143	-,153
Kuantitas	--->	X2.4	9,683	,339
Kualitas	--->	X2.4	8,799	,511
Topografi	--->	X2.4	15,391	,329
TRL	--->	X2.4	20,642	,414
SDM	--->	X2.4	4,377	,235
X9.1	--->	X2.4	7,258	,165
X5.3	--->	X2.4	24,755	,293
X5.2	--->	X2.4	22,240	,281
X5.1	--->	X2.4	11,680	,210
X4.4	--->	X2.4	6,731	,154
X4.2	--->	X2.4	9,423	,181
X3.2	--->	X2.4	29,259	,312
X2.2	--->	X2.4	8,198	-,156
Y5	--->	X2.4	8,796	,200
X2.2	--->	X2.3	16,811	,240
X5.2	--->	X2.2	4,421	-,154
X3.4	--->	X2.2	5,305	,172
X2.4	--->	X2.2	6,857	-,204
X2.3	--->	X2.2	19,920	,358
X4.3	--->	X2.1	4,574	-,110
X5.3	--->	X1.2	11,310	,168
X4.1	--->	X1.2	7,553	-,136
X3.3	--->	X1.2	6,278	-,133
X5.3	--->	X1.1	5,003	-,114
SDM	--->	Y5	8,945	,323
Politik	--->	Y5	4,525	,181
PKB	--->	Y5	4,532	,185

			M.I.	Par Change
X4.4	--->	Y5	7,321	,154
X4.3	--->	Y5	5,532	,131
X4.2	--->	Y5	5,037	,128
X3.1	--->	Y5	4,441	,118
X2.4	--->	Y5	8,302	,176
X5.4	--->	Y4	4,792	-,160
Politik	--->	Y1	4,465	-,169
PKB	--->	Y1	6,277	-,204
X2.1	--->	Y1	6,914	-,146

LAMPIRAN B

Tabel B 4.14 Distribusi Nilai R tabel

DISTRIBUSI NILAI r_{tabel} SIGNIFIKANSI 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

LAMPIRAN B

Tabel B 4.15 Distribusi-T

Degrees of Freedom	Probability of a larger value of x^2								
	0.99	0.95	0.90	0.75	0.50	0.25	0.10	0.05	0.01
1	0,000	0,004	0,016	0,102	0,455	1,323	2,706	3,841	6,635
2	0,020	0,103	0,211	0,575	1,386	2,773	4,605	5,991	9,210
3	0,115	0,352	0,584	1,213	2,366	4,108	6,251	7,815	11,345
4	0,297	0,711	1,064	1,923	3,357	5,385	7,779	9,488	13,277
5	0,554	1,145	1,610	2,675	4,351	6,626	9,236	11,070	15,086
6	0,872	1,635	2,204	3,455	5,348	7,841	10,645	12,592	16,812
7	1,239	2,167	2,833	4,255	6,346	9,037	12,017	14,067	18,475
8	1,646	2,733	3,490	5,071	7,344	10,219	13,362	15,507	20,090
9	2,088	3,325	4,168	5,899	8,343	11,389	14,684	16,919	21,666
10	2,558	3,940	4,865	6,737	9,342	12,549	15,987	18,307	23,209
11	3,053	4,575	5,578	7,584	10,341	13,701	17,275	19,675	24,725
12	3,571	5,226	6,304	8,438	11,340	14,845	18,549	21,026	26,217
13	4,107	5,892	7,042	9,299	12,340	15,984	19,812	22,362	27,688
14	4,660	6,571	7,790	10,165	13,339	17,117	21,064	23,685	29,141
15	5,229	7,261	8,547	11,037	14,339	18,245	22,307	24,996	30,578
16	5,812	7,962	9,312	11,912	15,338	19,369	23,542	26,296	32,000
17	6,408	8,672	10,085	12,792	16,338	20,489	24,769	27,587	33,409
18	7,015	9,390	10,865	13,675	17,338	21,605	25,989	28,869	34,805
19	7,633	10,117	11,651	14,562	18,338	22,718	27,204	30,144	36,191
20	8,260	10,851	12,443	15,452	19,337	23,828	28,412	31,410	37,566
21	8,897	11,591	13,240	16,344	20,337	24,935	29,615	32,671	38,932
22	9,542	12,338	14,041	17,240	21,337	26,039	30,813	33,924	40,289
23	10,196	13,091	14,848	18,137	22,337	27,141	32,007	35,172	41,638
24	10,856	13,848	15,659	19,037	23,337	28,241	33,196	36,415	42,980
25	11,524	14,611	16,473	19,939	24,337	29,339	34,382	37,652	44,314
26	12,198	15,379	17,292	20,843	25,336	30,435	35,563	38,885	45,642
27	12,879	16,151	18,114	21,749	26,336	31,528	36,741	40,113	46,963
28	13,565	16,928	18,939	22,657	27,336	32,620	37,916	41,337	48,278
29	14,256	17,708	19,768	23,567	28,336	33,711	39,087	42,557	49,588
30	14,953	18,493	20,599	24,478	29,336	34,800	40,256	43,773	50,892
40	22,164	26,509	29,051	33,660	39,335	45,616	51,805	55,758	63,691
50	29,707	34,764	37,689	42,942	49,335	56,334	63,167	67,505	76,154
60	37,485	43,188	46,459	52,294	59,335	66,981	74,397	79,082	88,379
70	45,442	51,739	55,329	61,698	69,334	77,577	85,527	90,531	100,425
80	53,540	60,391	64,278	71,145	79,334	88,130	96,578	101,879	112,329
90	61,754	69,126	73,291	80,625	89,334	98,650	107,565	113,145	124,116
100	70,065	77,929	82,358	90,133	99,334	109,141	118,498	124,342	135,807
150	112,668	122,692	128,275	137,983	149,334	161,291	172,581	179,581	193,208
175	134,438	145,406	151,493	162,045	174,334	187,229	199,363	206,867	221,438
200	156,432	168,279	174,835	186,172	199,334	213,102	226,021	233,994	249,445
203	159,084	171,032	177,643	189,071	202,334	216,203	229,213	237,240	252,793
225	178,609	191,281	198,278	210,352	224,334	238,922	252,578	260,992	277,269
250	200,939	214,392	221,806	234,577	249,334	264,697	279,050	287,882	304,940
267	216,199	230,161	237,847	251,072	266,334	282,202	297,010	306,113	323,680
275	223,399	237,595	245,406	258,840	274,334	290,434	305,451	314,678	332,480
300	245,972	260,878	269,068	283,135	299,334	316,138	331,789	341,395	359,906