

LAPORAN HASIL PENELITIAN



ANALISIS POTENSI TITIK RAMPA KEMACETAN DAN TITIK PARKIR SERTA ALTERNATIF PENANGGULANGANNYA DI KOTA MAKASSAR

KETUA TIM : N. H. Mubandha, S.T., M.T., Ph.D., PM

ANGGOTA : D. S. Dinda, S. J. A. M. T.

ANGGOTA : I. S. Nurfarida, J. H. A. S. T. M. T.

S. Rachman, ST

S. Anis, Sarana, SP

PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
KADISTRIK PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN DAERAH
DIBAGI PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PENGANGKUTAN DAERAH
Tahun 2020

DAFTAR ISI

Halaman:

Halaman Judul	i
Daftar Isi	ii
Abstrak	iv
Daftar Tabel	v
Daftar Grafik	vi
Daftar Gambar	vii
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penelitian	2
1.3 Manfaat Penelitian	3
1.4 Pemyataan Masalah	4
1.5 Batasan Penelitian	7
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Landasan Teori	8
2.2 Penelitian Terdahulu	12
BAB III. METODE PENELITIAN	17
3.1 Desain Penelitian	17
3.2 Populasi dan Sampel	19
3.3 Teknik Pengumpulan Data	21
3.4 Teknik Analisis Data	22
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	25
4.1 Hasil Analisis Data	26

4.2. Rumusan Masalah Penelitian	57
4.3. Maksud dan Tujuan Penelitian	59
BAB V. KE SAMPUHAN DAN REKOMENDASI KESELAKUKAN	62
5.1. Kesimpulan	62
5.2. Rekomendasi Penelitian	63

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Kategori dan Jarak di Kota Makassar	2
Tabel 2.1. Variabel Bebas Pada Identifikasi TBM Papan Mawelan Indikator	23
Tabel 2.2. Variabel Bebas pada Identifikasi TBM Papan Indikator	23
Tabel 2.3. Nilai Koefisien (η) Reaksi dan Pengaruh	24
Tabel 2.4. Daftar Aspek Pada Aspek Identifikasi TBM Papan Komposisi	25
Tabel 2.5. Daftar Aspek Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	25
Tabel 2.6. Daftar Identifikasi TBM Papan Mawelan TBM Papan Komposisi dan TBM Papan	29
Tabel 4.1. Variabel Pada Aspek Identifikasi TBM Papan Komposisi	27
Tabel 4.2. Variabel Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	27
Tabel 4.3. Daftar Aspek Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	30
Tabel 4.4. Daftar Aspek Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	30
Tabel 4.5. Rekapitulasi Identifikasi TBM Papan	45
Tabel 4.6. Rekapitulasi Identifikasi TBM Papan Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	51
Tabel 4.7. Rekapitulasi Identifikasi TBM Papan	51
Tabel 4.8. Rekapitulasi Identifikasi TBM Papan Pada Aspek Identifikasi TBM Papan	61
Tabel 4.9. Hasil Uji Korelasi dan Pengaruh dari Langkah Pengaruh pada Aspek Identifikasi TBM Papan	55
Tabel 4.10. Hasil Uji Korelasi dan Pengaruh dari Langkah Pengaruh pada Aspek Identifikasi TBM Papan	55
Tabel 4.11. Rumus dan Hasil Pengaruh pada Aspek TBM Papan	

Metode dan Pendukung Penelitian	37
Tabel 4.12. Rumusan dan Penelitian Pada Aspek Tindakan Terdapat Perang yang Keras	46

CHAPTER GUIDE

Unit 4.1	Percentages	90
Unit 4.2	Problems	95

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Peta Wilayah Kota Makassar	1
Gambar 2.1. KerangkaPi Penelitian	11
Gambar 2.1. KerangkaPi Penelitian Kualitatif	27
Gambar 2.2. KerangkaKonsep Penelitian kualitatif Riset Tipe	33
Gambar 2.3. KerangkaKonsep Penelitian kualitatif Riset	34

Kesimpulan

Perencanaan dan pengembangan pemukiman akan berdampak signifikan terhadap pertumbuhan secara signifikan, hal ini tidak terlepas pada perkembangan masyarakat yang semakin maju dan mendorong akibat pertumbuhan populasi yang semakin meningkat. Kota Makassar merupakan salah satu kota besar di Sulawesi Selatan, sampai saat ini memiliki populasi penduduk mencapai kurang lebih 1,7 juta jiwa dengan luas wilayah seluas 175,77 km², dan secara administratif mencakup 16 Kecamatan dan 155 Kelurahan. Pertumbuhan jumlah penduduk ini akan berdampak signifikan terhadap 1. Jarak tempaan, dengan moda 1, 2, juga berdampak signifikan moda dua dari segi efisiensi waktu tempaan moda tempa, dengan itu perkembangan mencapai 5-7% pertahun. Di sisi lain, Pengembangan kapasitas ruas jalan sebagai pemenuhan permintaan pada angka sebesar 1% dari 1998 tidak dapat diabaikan karena kondisi transportasi akan menimbulkan permasalahan yang semakin kompleks ketika masyarakat pada aspek transportasi akan semakin meningkat dengan upaya yang terus dilakukan oleh pihak terkait terkait dengan upaya transportasi. Tujuan penelitian ini, menganalisis TIR Kawasan Kecamatan dan TIR Perumahan Kecamatan Makassar. Melalui Alcorff Perumahan, Kecamatan dan Perumahan Di Kota Makassar. Metode penelitian dilakukan secara Kualitatif dan Kuantitatif pada TIR Kawasan Kecamatan dan TIR Perumahan yang diperoleh secara menggunakan data survey lapangan. Untuk TIR Maket dari 67 ruas jalan terdapat 502 tlr, dengan rencana simpang empat 67 tlr, simpang tiga 161 tlr dan bukaan median 34-100 27 tlr. Sedangkan TIR Perumahan terdapat 302 tlr, Perumahan terdapat 100 tlr, kawasan perumahan dan segitiga umum lainnya 100 tlr serta perumahan semi terdapat 100 tlr.

Kata Kunci: Penelitian, Kuantitatif, Kualitatif

1. Aspek Sarana Kendaraan

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Makassar. Berdasar data Bareskrim Makassar mencatat jumlah kendaraan bermotor tertinggi di tahun 2016 mencapai 1.425.150 unit kemudian dan 2017 mencapai 1.503.600 unit. Hingga Oktober 2018, kendaraan mencapai 1.503.600 unit. Pertumbuhan kendaraan di Makassar juga naik hingga 5-7 persen, dengan naiknya kendaraan roda dua yang mencapai 1.156.755 unit. Didusul mesin penumpang (212.986 unit), mobil barang (74.603 unit), bus (17.306 unit), dan kendaraan khusus (400 unit). Jumlah tersebut belum termasuk kendaraan baru yang dalam pajaknya belum terdaftar.

<http://www.wartakosambi.co.id/kabar/2018/10/24/jumlah-kendaraan-bermotor-di-makassar-tembus-140-juta-unit/>

2. Aspek Prasarana Jalan

Kota Makassar sebagai kota metropolitan terbesar di Indonesia Timur tak pelak bisa memiliki beberapa ruas jalan yang panjang, sebagai aset transportasi bagi masyarakat Kota Makassar. Berikut beberapa jalan poros utama yang memiliki dimensi dan kepadatan kendaraan, sebagai berikut:

Tabel 1.1
Kategori Jalan Utama di Kota Makassar

No	Jalan Utama	Panjang Jalan (km)	Letak
1	Aksi Pangerani Perdana	±6,1	Tersambung dari jalanayang (Pangkajene) di jalan Ringgo ke perbatasan jalan Sultan Abdulhalim di selatan
2	Ulu Onne harjo	±4,6	Tersambung dari jalan timur ke barat Kota Makassar dari perbatasan jalan raya, menuju Jalan A. Yani. Tersebut Ringgo diujung Bonolabang
3	Bukit Karamba	±5,5	Mengalir dari utara menuju perbatasan antara Kota Makassar dengan kabupaten Gowa
4	Kaduloh Dewa Raja	±2,0	Perhubungan antara jalan A.P. Perdana Ringgo ke kawasan PLTA Tana

No	Jarak Jarak	Panjang Jarak (km)	Letak
1	Perbukitan Kemendiknas	47,12	Tersambung dari bukit-bukit hingga di pertigaan Jember ke Ngajene.
2	Jalan Ujung-Setelan	44,1	Tersambung dari Jalan Ujung Ka- Vikanen setelah.
3	Werdang	42,0	Membujur dari timur ke barat, sambung jalan Werdang.
4	A. Pan	42,0	Tersambung dari Lapangan Kerdas ke Jalan dari Kerdas.
5	Dewastanang	40,700	Tersambung dari ujung Ujung Dewastanang.
10	Datar Masjid Raya	41,30	Tersambung dari Jalan. Ada di samping jalan Dewastanang.
11	Dewastanang	40,10	Tersambung dari Dataran Masjid sampai di ujung jalan.
12	Rikard	40,10	Tersambung dari lapangan RPR sampai Jalan dari ujung Lapangan Kerdas.
13	Rusman	40,10	Tersambung dari lapangan Dataran sampai di lapangan Dewastanang.

Sumber: Dinas Jalan Kabupaten

3. Aspek Karakter Masyarakat

Secara umum karakter akan nilai mas pada komunitas sebagai orang yang menggunakan pada tindakan seorang individu dalam bersikap, berting- sadat panjang, tingkah laku dan berucap sesuatu kondisi tertentu yang menjadi perbedaan seseorang dengan orang lainnya. Berfadaah rasa malu yang terdapat dalam diri-mas-mas ini dan membuat mereka, mas- dan-dan (dan hal ini yang berkaitan dengan kerangka sosial dan karga- din yang dipertanyakan). Jadi ini adalah sesuatu yang tidak bagi masyarakat di Bugis-Makassar dalam interaksi dengan orang lain.

Sedangkan paccupasse merupakan konsep yang membuat kita itu mampu menjaga kualitas-kualitas kelompok dan mampu melakukan perubahan serta inovasi. Paccupasse adalah sikap sosial, kead- dan perasaan menanggung beban dan paccupasse orang lain, menjadi berkesan dan

dan itu jadi, kalau paparan tersebut mengakibatkan pikiran yang dijung, beres serta tipikal ". Itulah cara satu aplikasi dari kata pado, jadi diri adanya dalam otak intern, sedang pado berarti intern dari elemen, sehingga berlaku untuk semua orang. Nilai filosofis diri na pado merepresentasikan pandangan hidup orang Dayak – Malawau mengenai sebagai seseorang manusia manusia (1) prototipe warna orang Malawau yang terdiri atas (a) realistik (b) imitan, (c) optimis, (d) konstan (e) loyal, (f) pembetani, dan (g) harmonis. Nilai diri na pado tercapai nilai-nilai diri na pado (1) legal/pendirian, (2) setia, (3) ikhlas, (4) bertaka (5) jujur, (6) tidak, (7) merendah, (8) ingkapan sikap untuk sang gadia, (9) cinta sesama : bu, dan (10) simpati.

(<https://id.scribd.com/doc/346100004/karakteristik-dan-gesam-kehidupan-diyak>)

2. Titik Rawan Miscal dan Titik Panti

2.1. Titik Rawan Miscal

Kondisi dari suatu atau keadaan teristimewanya atau kondisi teristimewanya pergerakan atau lintas yang disebabkan oleh besarnya jumlah kondisi melalui kapasitas nilai jalan atau faktor kondisi lainnya.

Titik rawan miscal atau potensi terjadinya kemacetan pada suatu di perparakan kemacetan, antara lain : Titik Medan Busan, Titik Perempatan Empat, Titik Perempatan Tiga, atau kemacetan antara busan dan busan medan dan lainnya.

2.2. Titik Panti

Panti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena dilipatkan dan pengendusnya. Terjadinya masalah panti di kota-kota besar merupakan salah satu transportasi untuk satu-satunya masalah panti, konsep dan karakteristik panti, analisis panti.

perencanaan geometri ruas jalan, dan kelompok panir merupakan panir bisa diimp meratakan untuk meratakan permukaan panir

Menurut pemerparanya panir dibagi menjadi

1. Panir di sisi jalan (off-wheel pading). Yaitu panir dengan menggunakan dasar jalan sebagai basis panir.
 - a. Mengganggu lalu lintas
 - b. Mengurangi kapasitas jalan, pengurangan lebar lajur lalu lintas
 - c. Meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.
2. Panir di luar badan jalan (off-wheel pading). Yaitu panir kendaraan di luar badan jalan bisa di gunakan sebagai pemarkiran, dapat parkir atau bisa untuk panir.
3. Menurut jenis tuas panir dibagi menjadi
 - a. Panir penampung: untuk menampung dan menurunkan pemampang
 - b. Panir barang: untuk kebutuhan barang atau muat barang
4. Menurut letaknya panir dibagi menjadi
 - a. Panir Ujung
 - b. Panir Khasus
 - c. Panir Dasar

1.2. Tujuan Penelitian

Sebagai tujuan penelitian, sebagai berikut.

1. Mengetahui Titik Rawan Kemacetan dan Titik Panir Di Kota Makassar
2. Mengetahui Alternatif Penganggulangan Kemacetan dan Perparkiran Di Kota Makassar

1.3. Manfaat Penelitian

Adapun bentuk hasil pemerintah ini, antara lain:

1. Hasil penelitian dapat menjadi dasar bagi pemerintah Kota Makassar
2. Hasil penelitian dapat ditindak lanjut untuk menentukan alternatif untuk Penanggulangan Kemacetan dan Parkir Kota Makassar
3. Hasil Penelitian dengan Model Penanggulangan dapat dibandingkan dengan berbagai alternatif lainnya

1.4. Penyajian Masalah

Permasalahan dalam penelitian yang dihadapi, antara lain:

1. Permasalahan Kemacetan

Kemacetan di Kota pada jam sibuk pagi dan sore hari, sejumlah ruas jalan dipadati kendaraan. Kondisi yang demikian yaitu waktu yang terbuang dan lingkungannya Baya Operasional Kendaraan (BOK).

Secara umum, Kemacetan dapat dihyalakan, antara lain:

1. Kemacetan dipengaruhi oleh peningkatan jumlah volume kendaraan
2. Kemacetan terjadi akibat parkir pada badan jalan
3. Kemacetan terjadi akibat penyempitan ruas jalan pada ruas persilahan
4. Kemacetan dipengaruhi oleh karakter pengemudi lokalitas
5. Kemacetan terjadi baik terjadinya kecelakaan lalu lintas
6. Kemacetan dipengaruhi oleh keadaan medan yang belum dipertimbangkan aspek kelayakan teknis
7. Kemacetan sangat dipengaruhi oleh kendaraan angkutan umum, modal yang berlebihan dan menurunkan penumpang
8. Kemacetan khususnya pada jam sibuk sangat dipengaruhi oleh kempek jenis kendaraan, dan sebatnya kendaraan besar beroperasi dalam perjalanan

9. Rencanakan penggunaan mobil pribadi dengan menggunakan anggaran nasional
10. Pengatur alintas secara lar yang diarah dengan jalan Pak
11. Masih banyaknya mobil pribadi berdimensi non city car yang digunakan sebagai tolak dalam kota

2. Permasalahan Pakir

Secara umum masalah pakir, mencakup beberapa faktor antara lain

1. Pada Aspek Karakter manusia sebagai pelaku atau pengendali kendaraan
2. Pada Aspek Ketersediaan infrastruktur Jalanbu-Maka sebagai pendukung/pengantar dalam komunitas
3. Pada Aspek Keterpenuhan lahan pakir bagi seluruh sektor pasar kegiatan pakir

3.5. Sistematika Penulisan

Sebagai dasar penulisan, maka sistematika penulisan sebagai berikut

1. Bab I : Pendahuluan Berisikan Latar Belakang, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Pernyataan Masalah dan Sistematika Penulisan
2. Bab II : Tinjauan Pustaka Berisikan Landasan Teori dan studi dari berbagai kaitkan terkait TDR Masalah Ketersediaan dan TDR Pakir di Kota Penelitian Penelitian
3. Bab III : Metode Penelitian, mencakup Desain Penelitian, Populasi dan Sampel, Teknik Pengumpulan Data dan Teknik Analisis Data
4. Bab IV : Analisis dan Pembahasan, mencakup Analisis dan Pembahasan secara Kualitatif dan Kuantitatif, Memuat Penelitian dan implikasi penelitian
5. Bab V : Kesimpulan dan Rekomendasi Kebijakan

TUGAS II
TEKNOLOGI PUSTAKA

2.1. Layanan Teks

1. Uraian

Secara Umum Transportasi adalah sebagai perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut ilmu: Pengertian transportasi ini merupakan suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau juga mengalirkan suatu objek dari satu (1) tempat ke tempat lainnya yang mana di tempat itu objek yang dipindahkan itu telah bermanfaat atau juga bermanfaat untuk tujuan tertentu.

2. Beberapa Test/Pengujian

1. Test / Pengujian Analisa

Pengujian analisa merupakan uji dan secara umum [terbaca] dalam ilmu sosial, analisis didefinisikan sebagai suatu proses menyediakan sebuah pemecahan dan berbagai hal yang ada di dalamnya. Dalam ilmu sains, analisis adalah kegiatan yang dilakukan untuk dapat menganalisis suatu bahan menjadi bagian-bagiannya.

2. Test / Pengujian Kerasukan

Kerasukan adalah kondisi dimana suatu atau imas yang kuat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut berkurang atau melambat di bagian selangpanselangkupan terpadunya aliran. Pada saat terpadunya kerasukan, rata-rata kecepatan pada ruas jalan akan ditinjau dimana kerasukan akan terjadi bila nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0.5 (Juku, 1997).

Jika arus lalu lintas melebihi kapasitas, kerasukan ruas terpadu kerasukan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya

sehingga kendaraan sangat berbahaya satu sama lain, komposisi lalu lintas seperti kendaraan berat seperti bus atau bergerak sangat lambat (Tahir, 2008)

3. Taktik / Pergerakan Titik Parkir

Menurut Penelitian Taktik Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, DirektoratJenderal Perhubungan Darat (1996) yang menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak beresolusi sementara. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu pendek atau lama, sesuai dengan kebutuhan pengemudi. Parkir merupakan salah satu unsur sarana transportasi yang tidak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi, sehingga pengalokasian parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan, terutama jaringan jalan raya. Sedangkan Jolo Munro(1986) berpendapat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak beresolusi sementara dan bertujuan menempatkan kendaraannya termasuk seperti orang memarkir dan menurunkan orang atau barang.

4. Taktik / Pergerakan Alternatif Pemenggalan

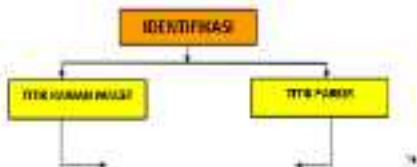
Pemenggalan alternatif adalah satu dari dua atau lebih cara untuk mencapai tujuan atau akhir yang sama. Alternatif tidak harus menjadi pengganti awal untuk pilihan pertama (jasa alternatif lain), atau harus memecahkan masalah dengan cara berbeda. Sedangkan Penyelesaian atau pemecahan masalah adalah bagian dari proses berpikir. Sering dianggap merupakan proses yang kompleks di antara semua fungsi kecerdasan, pemecahan masalah telah diidentifikasi sebagai proses kognitif tingkat tinggi yang memerlukan metode dan kontrol lebih dari

kegiatan proses-kegiatan lainnya atau dasar. Proses ini terjadi jika suatu organisasi atau sistem

3. Kerangka Riset Penelitian

Berikut judul penelitian, yaitu "Analisis Persepsi Tuli Rawan Bencana dan Tindakan Pertolongan Terhadap Tanggungjawabnya di Kota Makassar"

Adapun kerangka pikir pada pelaksanaan penelitian dapat dijelaskan secara skematis dan terstruktur, sebagaimana pada kerangka berikut





Gambar 2.1

Penelitian TBS Macor dan Parik

2.2. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh para peneliti terkait Macor dan Parik di pertambangan, sebagai berikut:

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu Pada Aspek Macor dan Parik

No	Urutan	Pengertian
1	Pendati	Ann Mucharini, Salsabiyah
	Judul Penelitian	ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN JALAN LINTAS DI SEPANGKUNG JALAN MRAIS A RAYHAN (SUNJING) KOTA PONTIANAK
	Tujuan Penelitian	untuk mengetahui (1) faktor yang mempengaruhi tingkat kemacetan di kawasan (2) upaya yang harus dilakukan untuk mencegah dan mengurangi kemacetan di Jalan H. Rolo A. Rahmat.
	Metode Penelitian	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah desain kuantitatif. Teknik sampling yang digunakan yaitu teknik purposive sampling dengan sampel penelitian sebanyak 20 orang. Teknik pengumpulan data adalah observasi, wawancara (mengikuti konsep wawancara) dan studi dokumenter.
	Hasil penelitian	Hasil penelitian sebagai berikut: (1) Faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas faktor jalan (lebaran jalan, kurva kendaraan, jarak antara lalu lintas yang dipasang cukup banyak dan berlebihan dan penempatan jalur penyeberangan) dan faktor manusia (kegiatan pasar tradisional dan pasar modern, kegiatan parkir sembarangan); dan (2) upaya yang dilakukan untuk dan mencegah/mengurangi kemacetan lalu lintas: memperbaiki jalan, memperbaiki jumlah volume kendaraan, menerapkan peraturan yang lebih ketat sebagai upaya pencegahan dan pengendalian kemacetan. Sedangkan upaya pencegahan dan faktor manusia seperti: pengaturan pengalihan jalan untuk kegiatan pasar, penertiban parkir, pengaturan jalan raya untuk arus lalu lintas dan menerapkan upaya untuk menahan laju kendaraan dan perilaku (habit) and

No	Unsur	Pengisian
		bersarang yang secara ini diisikan secara bebas.
	Sumber :	Jurnal Edukat, Vol. 12, No. 1, Juni 2018 file:///C:/Users/Ace/Desktop/Local/Temp/220-1419-1-FB-1.pdf
2	Peneliti	Fajar Fira Angra dan Gendro
	Jenis Penelitian	PENYAMPAHAN KEMANCETAN LALU LINTAS DI KORIDOR JALAN KEMAMART GANTUNG, SUMBAWA
	Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui nilai kapasitas jalan bendung aktivitas pada ruas jalan Kemamart Gantung Sumbawa
	Metode Penelitian	Metode yang digunakan sebagai Analisa deskriptif kualitatif melalui survey lapangan
	Hasil penelitian	Kapasitas Jalan Kramat Gantung di pertibangan dalam dua keadaan, yaitu pada keadaan kapasitas jalan 2 lajur karena ada satu lajur yang dipergunakan untuk parkir yang disebut kapasitas ekisting dimana nilai $C = 2304.5445$ simp/jam dan pada kondisi kapasitas jalan 3 lajur (diatamahkan baik ada parkir di pagar) yang disebut kapasitas sebenarnya dimana $C = 4357.2672$ simp/jam. Pada intensitas pelayanan jalan kondisi ekisting ternyata memiliki kecenderungan terjadinya kemacetan, atau keadaan intensitas pelayanan jalan tidak sebanding pada intensitas pelayanan jalan kondisi sebenarnya. Ternyata nilai di kecenderungan itu tidak linear dan baik terjadi kemacetan atau tidak intensitas pelayanan jalan tidak. Intensitas pelayanan jalan yang diukur melalui perbandingan antara intensitas ekisting dan intensitas sebenarnya, terdapat outlier yang cukup signifikan yaitu untuk i ekisting menghasilkan 0,90 simp/jam sedangkan i sebenarnya adalah 0,67 simp/jam yang artinya kondisi intensitas.

No	Urutan	Pengertian
		2. Berdasarkan letupan: perbandingan informasi pelayanan jalan, pengaruh jenis kegiatan dan on street parking di sepanjang bantaran penampang koridor atau ruas yang berada di koridor Jalan KramatGantung yaitu: a) Penanaman Kegiatan di Koridor Jalan KramatGantung b) Penanaman Jenis Kegiatan di Koridor Jaramarat Gantung c) Penanaman Intensitas Pelayanan Jalan Melalui Fasilitas Ruang Parkir Tepi Jalan (on street parking)
	Sumber	JURNAL TEKNIK PERALIS VOL. 3, NO. 1 (2014) ISSN 2237-3539 (2301-4071PENG http://core.ac.uk/download/pdf/80703074.pdf
3	Peneliti	Dan Kurnaningrum
	Judul Penelitian	IDENTIFIKASI PENGARUH PARKIR DI BAWAH JALAN TERHADAP THYKAT PELAYANAN JALAN AT SARAHAN TANGGAPAN
	Tujuan Penelitian	Untuk mengetahui pengaruh parkir pada badan jalan terhadap arus lalu lintas Jalan K: Saran Tangaran
	Metode Penelitian	Analisis kuantitatif melalui survey lapangan dengan tiga tahapan yaitu Survei Awal, Survei Utama dan Analisis
	Hasil penelitian	Berdasarkan hasil identifikasi yang telah dilakukan menunjukkan bahwa parkir di badan jalan tersebut sangat mempengaruhi arus lalu lintas terlihat dari nilai nilai UTC tersebut saat pengamatan pada jam sibuk hari kerja adalah 1,05 dan juga kendaraan menjadi tertahan/macet. Maka berdasarkan standar level of service (Tingkat pelayanan jalan) ruas jalan K Saran di kategorikan ke dalam tingkat pelayanan jalan F artinya tingkat pelayanan jalannya buruk pada jam sibuk

No	Urutan	Pembahasan
	Sumber	Jurnal FLUIDA SATM Volume 1, Nomor 2, November 2010 http://media.neliti.com/neliti/publications/213127/identifikasi-pengaliran-pasir-di-badan-jalan.pdf
4	Peneliti	Aji An Bati
	Jenis Penelitian	ANALISIS DAMPAK TERAKHIR TERHADAP KINERJA LALU LINTAS DI RUMUS JALAN SIKITAN MALL PAMAKUDANG NATA LAKASSAR
	Tujuan Penelitian	Tujuan dan penelitian ini yaitu: 1. Mengetahui dampak aktivitas parkir terhadap kinerja lalu lintas sekitar di Mall Pamakudang 2. Mengetahui alternatif upaya pengendalian parkir di badan jalan di Sekita Mall Pamakudang.
	Metode Penelitian	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pengarsipan langsung di lapangan, pengamatan langsung pengarsipan data di lapangan berupa data volume lalu-lintas dan volume parkir, serta kinerja ruas jalan. Pengamatan dilakukan pada hari Sabtu dan hari Senin.
	Hasil penelitian	Hasil analisis kinerja ruas jalan didapatkan bahwa volume lalu-lintas yang ada di ruas jalan sektoral Pamakudang pada Jalan Pergayaman ruas jalan I dan II yaitu 1.095,85 kendaraan/jam, Jalan Bougwendik ruas jalan I yaitu 1.306 kendaraan/jam ruas jalan II yaitu 1.436,8 kendaraan/jam, serta Jalan Bougware ruas jalan yaitu 1.406,85 kendaraan/jam ruas jalan II yaitu 1.305,85 kendaraan/jam, dengan Indeks tingkat pelayanan terendah berada pada kategori C dan indeks pelayanan tertinggi berada pada kategori F. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa parkir pada badan jalan mengakibatkan penurunan kapasitas ruas jalan yang berdampak pada penurunan kinerja ruas jalan.

No	Urutan	Pengisian
5	Sumber	file:img00000001- a4a0d9f4ac-07732013A06965000a91.pdf
	Peneliti	Takma (Medika), Sofyan V. Saleh, Anwar
	Judul Penelitian	ANALISIS KEMACETAN LAJU – LINTAS PADA KAWASAH RONDORAN (STUDI KASUS) ALAN POCUT BARENKOTA BANDA ACEH
	Tujuan Penelitian	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kemacetan laju lintas yang terjadi pada kawasan penelitian disamping ruas jalan Pocut Barek
	Metode Penelitian	Metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997
	Hasil penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan kawasan penelitian terhadap ruas Jalan Pocut Barek terjadi volume puncak pada hari Senin pagi dimana volume lalu lintas (Q) = 1958 kendaraan/menit satu arah, lebar jalan (W) = 11 (lenggi), kapasitas (C) = 2349 kendaraan dengan nilai derajat kejenuhan (DO) = 0,83 yang mengkonversi tingkat pelayanan jadi termasuk kategori D (memerlukan tata laksana).
	Sumber	Jurnal Teknik Sipil ISSN 2058- 8321/Universitas Syiah Kuala ISSN e-2500- 0293pp. 243-250/volume 1 Special Issue Minor 1, September 2017/transportasi dan Perencanaan-243 file:///C:/Users/Anwar/AppData/Local/Temp/ 2002-27615-1-SM.pdf

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Desain Penelitian

A. Metode Kualitatif

Secara umum penelitian ini bertujuan mengenai Tiki Rantai Kermadon dan Tiki Parir, dengan menggunakan dua metode, yaitu Metode Kuantitatif dan Metode Kualitatif. Adapun alur berikut ini rencana analisis dan pembahasan penelitian, sebagai berikut :

TAHAP PERTAMA : JANGKA KONSTRUKSI TIKI RANGKAI JAKSI DAN JOKI Parir Menggunakan Metode Kualitatif

Sebagai penelitian pada tahap pertama, digunakan metode kualitatif yaitu metode dimana seluruh variabel dan interaksinya tidak dapat diukur secara langsung sehingga untuk dapat mengukur maka dibuat alat ukur berupa kuisioner terhadap sejumlah sampel responden sesuai kebutuhan besarnya populasi pada wilayah penelitian. Adapun pendekatan dan jenis penelitian, sebagai berikut :

1. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Jenis penelitian merupakan penelitian dengan pendekatan Analisis kualitatif. Menurut Moleong, (2007), penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena mengenai apa yang dialami dan subjek penelitian secara keseluruhan, dan dengan cara deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan menggunakan berbagai metode ilmiah. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha untuk mendeskripsikan permasalahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data. Jenis penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini yang bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang Perilaku Tiki Rantai Kermadon dan Tiki Parir di kota Makassar.

2. Objek dan Lokasi Penelitian

Objek Penelitian: Sebagai fokus atau subjek pada penelitian ini, yaitu pada aspek Identifikasi Persepsi Tiki-Rawan Kermatan dan Identifikasi Tiki Perak Kota Makassar. Lokasi Penelitian: Wilayah penelitian adalah area penelitian transportasi di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan.

3. Variabel dan Indikator Penelitian

Sebagai Penelitian deskriptif kualitatif yang menjadikan variabel sebagai objek analisis yang mencakup variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Berdasarkan pendapat Sugiyono (2015:23) variabel penelitian adalah sesuatu atau sifat atau manusia dan orang, objek atau kejadian yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Variabel penelitian mencakup variabel bebas dan variabel terikat, dapat diartikan sebagai berikut:

- a. Variabel Independen (variabel bebas), menurut Sugiyono (2015:23) mendefinisikan variabel bebas adalah "variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat)". Variabel Independen pada penelitian ini, mencakup:
 - 1) Variabel Kemacetan (X1)
 - 2) Variabel Tiki Besar (X2)
 - 3) Variabel Waktu Macet (X3)
 - 4) Variabel Durasi Variasi (X4)
- b. Variabel dependen (variabel terikat), menurut Sugiyono (2015:23) mendefinisikan pengertian dependen yaitu "variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas". Adapun variabel dependen (Y) pada penelitian ini yaitu: Substansi Penanganan Kemacetan di Kota Makassar.

3.2 Populasi dan Sampel

2. Populasi

Populasi bisa diukur dengan suatu objek dan benda-benda lain yang lain, populasi juga meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh suatu subjek atau objek. Menurut Sugiyono (2010:68) populasi merupakan "latarbelak generalisasi yang berlatar objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya".

Pada penelitian ini populasi diidentifikasi adalah masyarakat Kota Makassar selaku pengendara roda dua dan roda empat yang berlatarbelak kendaraan setiap hari di Kota Makassar, jumlah populasi berdasarkan jumlah kendaraan, dalam bentuk persentase per jumlah

3. Sampel/Hsamporan

Menurut Sugiyono (2010:61) sampel merupakan "bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar dan penelitian tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (representative)". target sampel di lapangan adalah orang yang mempunyai riwayat arti variabel dan indikator penelitian yang dilakukan, sehingga dapat memberikan respon yang jujur terhadap lembar kuisioner yang diberikan

Jumlah Sampel di lapangan berdasar pendapat ahli:

$$n = N / (1 + (N \times e^2))$$

Keterangan

- n = Jumlah Sampel
- N = Jumlah Populasi
- e = Margin of error (5%) atau 0,05

berdasarkan Formula: besar sampel penelitian antara dan diarah data, maka apabila kita memprediksi 1 juta orang pengemudi dalam keseluruhan populasi, maka kita bisa tentukan minimal sampel yang akan diambil. Dengan Margin of error yang ditetapkan adalah 5% atau Setengah Persentase. Nilai Sampel sebagai responden Berbasis Formula: Diarah, sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 n &= N / (1 + (N \times e^2)) \\
 \text{Setinggi } n &= 1.000.000 / (1 + (1.000.000 \times 0,05^2)) \\
 n &= 1.000.000 / (1 + (1.000.000 \times 0,0025)) \\
 n &= 1.000.000 / (1 + 2.500) \\
 n &= 1.000.000 / 2501 \\
 n &= 224,22 = 225 \text{ Sampel sebagai responden}
 \end{aligned}$$

Merunut pendapat Cohen (2001), dan Rosena, yang memberikan alternatif terhadap jumlah populasi yang cukup banyak, yaitu antara 30 sampel rendah dan sampai 500 sampel tertinggi. dengan demikian maka pada penelitian ini diambil sampel sebanyak 300 sampel, tentunya sebagai pertimbangan faktor besarnya biaya, waktu yang dibutuhkan dan tenaga yang digunakan.

Lumber dan Kerkel mengumpukan data, secara garis besar data di arahkan atas dua, yaitu Data Primer sebagai data langsung melalui survey tal dicover dan survey pengukuran langsung di lapangan, dan data sekunder bertait data populasi oleh pihak pemerintah kota, dan data lainnya dan data pendukung kota Makassar.

3.1. Teknik Pengumpulan Data

metode yang digunakan dalam pengumpulan informasi dan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Participatory Rapid Appraisal (PRA)* meliputi:

a. **Data Primer**

Pada penelitian lektur yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan menggunakan instrumen kuisioner. Dan data pengukuran angket didapatkan. Selanjutnya kuisioner akan dibagikan kepada target responden sebagai sampel kepada responden yang dipilih secara acak berdasarkan bentuk hasil penelitian jumlah sampel melalui formula Slovic atau berdasarkan Cohen dan Fleiss, dengan target sebanyak 100 responden. Sedangkan data primer kuantitatif diukur angket didapatkan

b. **Data Sekunder**

Merupakan data-data yang terkait dengan penelitian dan diperoleh dari pihak dinas perhubungan, kesehatan, dan kependudukan di Kota Makassar.

1. **Penggunaan Instrumen Kuisioner**

Penelitian kualitatif merupakan penelitian dengan menggunakan instrumen kuisioner dengan cara metode angket, dimana hasil data yang dilakukan menggunakan skala Likert berdasarkan pilihan jawaban: sangat setuju skor 5, setuju skor 4, ragu-ragu skor 3, tidak setuju skor 2 dan sangat tidak setuju skor 1. Seluruh hasil angket responden selanjutnya diolah dan tabulasi data untuk menjadi data report bagi program komunikasi, dengan metodologi dan pendataan dengan *Participatory Rapid Appraisal Under Bergada*.

Instansi penelitian melakukan data dengan menggunakan data untuk mengukur nilai variabel yang diuji dengan tujuan menghasilkan data

kuadrat yang akurat. Untuk itu diperlukan instrumen penentuan nilai dengan banyaknya variabel dengan tingkat detail disusun ke-10 instrumen penentuan untuk 5 variabel Besak dan 1 variabel Tedak serta sub-variabel atau indikator variabel, sebagai berikut:

Adapun tabel susunan variabel dan indikator penentuan, sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 5.1
Variabel Besak Pada 10c (tribes) Tipe Rumah Melayu dan Indikator

No	Indikator	Sub-variabel	Indikator	Indikator
1	Pondokan (P1)	Aspek Dapur	X1.1	Induker Pondakan
			X1.2	Jenis Pondakan
			X1.3	Konstruksi Pondakan
		Aspek Pemasangan	X1.4	Kondisi Pemasangan
			X1.5	Penempatan Jarak
			X1.6	Kondisi Pemasangan Jarak
		Aspek Pemasangan Dinding	X1.7	Konstruksi Dinding-Dinding
			X1.8	Konstruksi Pondakan
			X1.9	Konstruksi Pondakan
			X1.10	Konstruksi Pondakan
			X1.11	Konstruksi Pondakan
			X1.12	Konstruksi Pondakan
2	Tipe Rumah (P2)	Aspek Pagar Pondakan	X1.13	Pagar Pondakan
			X1.14	Pagar Jarak
			X1.15	Pagar Dinding
			X1.16	Pagar Dinding
		Aspek Pondasi Pondasi	X2.1	Gedung Pondasi
			X2.2	Gedung Pondasi
			X2.3	Gedung Pondasi
			X2.4	Gedung Pondasi
		Aspek Pondasi Pondasi	X2.5	Gedung Pondasi
			X2.6	Gedung Pondasi
			X2.7	Gedung Pondasi
			X2.8	Gedung Pondasi
3	Variasi Rumah (P3)	Aspek Variasi Rumah	X3.1	Variasi Rumah
			X3.2	Variasi Rumah
			X3.3	Variasi Rumah
			X3.4	Variasi Rumah
			X3.5	Variasi Rumah
4	Aspek Dapur Dapur	Aspek Dapur Dapur	X4.1	Dapur Dapur Dapur
			X4.2	Dapur Dapur Dapur

No	variabel	Subvariabel	Detail	Indikator
	Durasi Melewat (jam)		K4.2	Durasi Melewat jam Dulu
			K4.3	Durasi Melewat jam Setelah

Tabel 2.2
Variabel Faktor Pada Identifikasi Risiko Perilaku dan Kesehatan

No	variabel	Detail	Indikator
1	Perilaku (D)	K1.1	Risiko Lemas/lelah
		K1.2	Risiko Tired
		K1.3	Risiko Uter
		K1.4	Risiko Jantung
2	Tipe Perilaku (D)	K2.1	Risiko Perilaku Beres/jelek
		K2.2	Risiko kadar gula darah Tinggi Rendah Risiko
		K2.3	Risiko Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
		K2.4	Risiko Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
3	Waktu Faktor (D)	K3.1	Waktu Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
		K3.2	Waktu Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
		K3.3	Waktu Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
		K3.4	Waktu Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
		K3.5	Waktu Perilaku Berakut/akut Dengan Risiko/Perilaku
4	Durasi Faktor (jam)	K4.1	Durasi perikar/akut/Perilaku/Perilaku/Perilaku
		K4.2	Durasi perikar/akut/Perilaku/Perilaku/Perilaku
		K4.3	Durasi perikar/akut/Perilaku/Perilaku/Perilaku
		K4.4	Durasi perikar/akut/Perilaku/Perilaku/Perilaku

2.4. Teknik Analisis Data

Pembahasan Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda adalah hubungan secara linear antara dua atau lebih variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_k$) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen berpengaruh positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen, apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio.

- Persamaan regresi linear berganda, sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan:

- Y' = Variabel dependen (nilai yang diprediksi)
 X₁ dan X₂ = Variabel independen
 a = Konstanta (nilai Y' apabila X₁, X₂, ..., X_n = 0)
 b = Koef. regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

b. Akaiah Korelasi Ganda (R)

Analisa ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua atau lebih variabel independen (X₁, X₂, ..., X_n) terhadap variabel dependen (Y) secara serentak. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variabel independen (X₁, X₂, ..., X_n) secara serentak terhadap variabel dependen (Y). nilai R berkisar antara 0 sampai 1, nilai semakin mendekati 1 berarti hubungan yang terjadi semakin kuat, sebaliknya nilai semakin mendekati 0, maka hubungan yang terjadi semakin lemah.

Widianti Sugiyono (2007) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut.

Tabel 3.5
 Nilai koefisien r^2 kekuatan hubungan

Angka Koefisien	Tingkat Pengaruh
0.00 – 0.10	kurang kuat
0.10 – 0.30	rendah
0.40 – 0.50	sedang
0.60 – 0.70	kuat
0.80 – 1.00	sangat kuat

Sumber: Widianti (2007)

2. Analisis Determinasi (R^2)

Analisis determinasi dalam regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_k$) secara simultan terhadap variabel dependen (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar persentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel dependen. R^2 sama dengan 0, maka tidak ada kontribusi persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen, atau variabel variabel independen yang digunakan dalam model tidak menjelaskan sekupun variasi variabel dependen. Sebaliknya R^2 sama dengan 1, maka persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen sudah sempurna, atau variabel variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan 100% variasi variabel dependen.

2.45. Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (U_j / F)

U_j ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_k$) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Atau untuk mengetahui apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen atau tidak. Tahap-tahap untuk melakukan uji F adalah sebagai berikut:

1. Menentukan Hipotesis

- H_0 : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Variabel X_1 dan X_2 sed secara bersama-sama terhadap Variabel Y .
- H_1 : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Variabel X_1 dan X_2 sed secara bersama-sama terhadap Variabel Y .

2. Menentukan tingkat signifikansi

Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)

3. Menentukan F hitung

Berdasarkan tabel diperoleh F hitung sebesar 25,465

4. Menentukan F tabel

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95%, $\alpha = 5\%$, df_1 (jumlah variabel-1) = 2, dan df_2 ($n-k-1$) atau $18-3-1 = 14$ (jumlah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel independen), nilai diperoleh untuk F tabel sebesar 3,683 (Nilai pada lampiran) atau dapat dicari di Ms Excel dengan cara pada cell kosong ketik = Finv(0,05,2,14) lalu enter.

5. Membuat keputusan

- H_0 diterima jika F hitung < F tabel
- H_0 ditolak jika F hitung > F tabel

6. Membandingkan F hitung dengan F tabel

Nilai F hitung > F tabel ($25,465 > 3,683$), maka H_0 ditolak.

a. Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (β_j)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_k$) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Y).

2. Metode Kuantitatif

1. Analisis pembelajaran

Pertemuan penelitian pada Aspek kuantitatif 1.38 Kajian Kelembagaan dan Tika Fariz, dengan penggunaan metode kuantitatif. Metode kuantitatif merupakan metode yang seluruh variabelnya dapat diukur secara langsung melalui survey lapangan.

Adapun Contoh penelitian pada Tahap kedua, dengan metode kuantitatif, sebagai berikut :

**TAHAP KEDUA : Tahap Identifikasi Titik Kritis Model dan cara
Peneliti Menggunakan Metode Kuantitatif**

2. Variabel Penelitian

Desain penelitian pada tahap kedua, digambarkan metode Kuantitatif, yaitu metode dimana dimana seluruh variabel dapat diukur secara langsung ataupun tidak. Berdasarkan judul identifikasi Titik Kritis Model Kuantitatif dan Titik Perik, maka peneliti menentukan variabel yang memiliki korelasi yang kuat terhadap judul untuk mencapai tujuan, sebagai berikut:

Tabel 5.4
Daftar Variabel Pada Aspek Identifikasi Titik Kritis Kuantitatif

No	Jenis Variabel	Skor	Variabel Terikat
1	Model Titik Kritis	3,1	Skor di Identifikasi Penelitian dengan Kuantitatif
2	Penelitian Titik Kritis	3,2	
3	Model Model	3,3	
4	Daftar Model	3,4	

Tabel 5.5
Daftar Variabel Pada Aspek Identifikasi Titik Perik

No	Variabel Bebas	Skor	Variabel Terikat
1	Model Titik Perik	3,1	Skor di Identifikasi Penelitian dengan Kuantitatif
2	Penelitian Titik Perik	3,2	
3	Penelitian	3,3	
4	Penelitian Model	3,4	
5	Penelitian Penelitian, Kritis	3,5	

3. Objek Kuantitatif

Identifikasi Titik Kritis dan Titik Perik, merupakan pada beberapa objek yang utama yang memiliki pengaruh terhadap kuantitatif dan berbagai aktivitas masyarakat. Adapun Rata-rata objek yang menjadi objek identifikasi model dan perik, sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 5.6
Daftar Identifikasi Objek Rata-rata Objek Terhadap Titik Kuantitatif dan Titik Perik

Copied from Jalan Penobatan

No	Identifikasi Teks Kajian	Identifikasi Teks Pahlawan
	Kategori	
1	A. Rendra Kemerdekaan	A. Rendra Kemerdekaan
2	A. Uly Sunahaji	A. Uly Sunahaji
3	A. Senang Berakhlak	A. Senang
4	A. Karthi	A. Ratu Rapi
5	A. Kijakidlo	A. Landa
6	A. Sukicanderson	A. Kijakidlo
7	A. Hasmawati	A. Kijakidlo
8	A. Aidi Ratu	A. Aidi Ratu
9	A. Sultan Hassanudin	A. Sultan Hassanudin
10	A. Pahlawan	A. Pahlawan
11	A. Dinar Rasyid	A. Dinar Rasyid
12	A. Rikardi	A. Rikardi
13	A. Ahmad Yudi	A. Rikardi
14	A. Waskasari	A. Ahmad Ratu
15	A. Masli Ratu	A. Kijakidlo
16	A. Sudirman	A. Sukicanderson
17	A. Rikardi	A. Karthi
18	A. Landa Landa	A. Panglima
19	A. Mardiana	A. Mardiana
20	A. Gondowangi	A. Datarul
21	A. Mardiana	A. Datarul
22	A. Tanih Maimun Pahlawan	A. Lida Gondowangi
23	A. Kijakidlo	A. Kijakidlo
24	A. Kijakidlo Baru	A. Titi Gondowangi
25	A. Kijakidlo	A. Gondowangi
26	A. Pahlawan	A. Victoria Maimun
27	A. Dr. Landa	A. Kijakidlo
28	A. Kijakidlo Baru	A. Victoria Gondowangi
29	A. Tanih Maimun Pahlawan	A. Masli Ratu
30	A. Tanih Maimun Pahlawan	A. Mardiana
31	A. Tanih Maimun Pahlawan	A. Rikardi
32	A. Mardiana	A. Mardiana Maimun
33	A. Rikardi	A. Lida Gondowangi
34	A. Kijakidlo	A. Kijakidlo
35	A. Lida Gondowangi	A. Tanih Maimun Pahlawan
36	A. Sudirman	A. Aidi Ratu
37	A. Rikardi	A. Rikardi
38	A. Dinar Rasyid	A. Dinar Ratu
39	A. Dinar Rasyid Baru	A. Kijakidlo
40	A. Kijakidlo	A. Tanih Maimun Pahlawan
41	A. Kijakidlo Baru	A. Kijakidlo
42	A. Mardiana	A. Rikardi
43	A. Rikardi	A. Gondowangi

Daftar Raza Jalan Penobatan		
No	Identifikasi TIK Rawan Kerusakan	Identifikasi TIK Panti Kerusakan
11	J. Lelaka Kari	J. Taisurajung
12	J. Tinku Peldar	J. Tynin Tuskuf
13	J. Kalmaran	J. Manganen
14	J. Buling	J. Kariola
15	J. Gonda	J. Gadrinasa
16	J. Hec Cokkalemba	J. Kasaad
17	J. Walidde	J. Lank Og Porsung
18	J. Cakalang	J. Wulakur
19	J. Sangi	J. Mongodi
20	J. Pasa Gita	J. G. Latmang
21	J. Peldang	J. Tungal Geklong Bon
22	J. Lamadukewang	J. Tungal Geklong Laka
23	J. Waj Wai	J. Pella
24	J. Ponglaka	J. And Gidema
25	J. Pasa Bua	J. Pasa Caku
26	J. Rajavul	J. Cakalang
27	J. Katarua	J. Kaleran
28	J. Pusekema	J. Buling
29	J. Kulewa	J. Taisurajung
30	J. Peldang	J. Gonda
31	J. Videran Utau	J. Videran Geklong Laka
32	J. Videran Tinku	J. Hec Cokkalemba
33	J. Gudan Kaudin	J. Sangi
34	J. Waj Wai	J. Geklong
35	-	J. Manganen
36	-	J. K. P. Peldang
37	-	J. Geklong
38	-	J. Kaleran

4. Model Format Survei

Desain format instrumen pelaksanaan survei, mencakup dua model, yaitu Model Format Survei Identifikasi TIK Rawan Mael dan Model Format Survei Identifikasi TIK Panti, sebagaimana pada model berikut.

- Contoh : Model Format Survei Identifikasi TIK Rawan Mael
Raza Jalan : Panti Kerasukan

No	Tahun Menor	Minat	Informasi	Status	Foto Dok.
1.	2014-2015	Minat	Minat		
2.	2016-2017	Minat	Minat		
3.	2018-2019	Minat	Minat		
4.	2020-2021	Minat	Minat		
5.	2022-2023	Minat	Minat		

84 5726289

- | | |
|--------------------|---|
| 1. Nama Mekanisme | Titik Kajian: Analisis Risiko dan Mitigasi Risiko |
| 2. Status Risiko | Metode: Analisis AP-TO, Papan Pengawasan, Papan Kajian Risiko |
| 3. Informasi | Penelitian: Risiko dan Mitigasi Risiko dan Risiko |
| 4. Sistem Lokal | Informasi: Risiko dan Mitigasi Risiko |
| 5. Peta dan Lokasi | Garis: Risiko dan Mitigasi Risiko |

2. Model Format Survey Identifikasi Tindakan Perilaku
Edukasi, Perilaku, dan Pengetahuan

No	Tipe Papan	Material	Kemungkinan	Keuntungan	Kerugian	Potensi Dampak
1	Papan Komposit	Papan Komposit	Papan Komposit	Keuntungan		
2				Keuntungan		
3						
4						
5						

References

1. **Tipe Parik** : Tipe parik ada dua parik yaitu jenggot dan parik.
2. **Stas Parik** : Parik Stas Jelek, parik Jempolan, parik parik dan lain-lain
3. **Kondisi Parik** : Parik Liris, Parik Tenda Tenda liris dan dengan liris liris
4. **Informasi** : Penjelasan informasi tentang parik
5. **Stas Parik** : Parik Stas Jelek, parik Jempolan, parik parik dan lain-lain
6. **Parik Parik** : Parik Parik Liris, Parik Tenda Tenda liris dan dengan liris liris

B. Teknik Operasional Survei

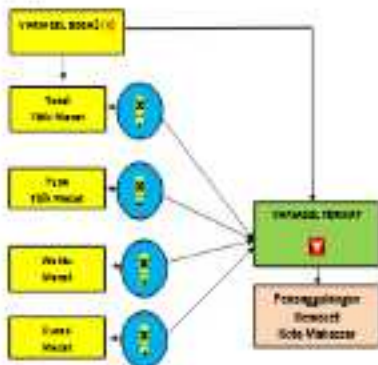
Pada operasional pelaksanaan survei, dilakukan berdasar pada metode survei lapangan, sebagai berikut :

- a. Penjelasan Formil Survei dan kelengkapan operasional survei
- b. Memberi arahan pada surveyor baik model 1a) formal/pencakilan
- c. Melakukan survey pada masing-masing ruas jalan utama yang telah ditentukan sebelumnya
- d. Setiap ruas jalan utama dimulai pada titik nol, keduanya memulai melakukan identifikasi, bagi surveyor 1 untuk titik ruasan model dan surveyor 2 mengidentifikasi titik parkir
- e. Setiap pendekatan identifikasi pada titik model dan parkir kedua surveyor mendiskusikan koordinat masing-masing titik masuk kategori titik model dan kategori titik parkir sebelum masuk pada timer survey
- f. Hasil survey selanjutnya dituliskan tabel dan rekapitulasi, baik jumlah titik model maupun titik parkir
- g. Model, status dan informasi masyarakat menjadi kualitatif terhadap bentuk titik model dan titik parkir
- h. Mengajukan solusi alternative penanganan kendaraan secara kuantitatif
- i. Kesimpulan dan hasil analisis

C. Konsep Pelaksanaan Penelitian (Metode Kuantitatif)

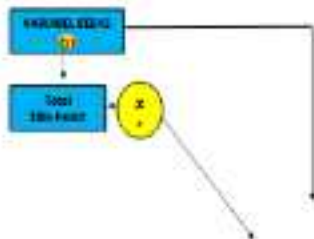
Pada pelaksanaan penelitian ini, dapat diuraikan dalam bentuk konsep pelaksanaan, yang mudah dipahami, berdasarkan antara objek penelitian sebagai variabel terhadap rumus penanganan kendaraan arus lalu lintas, dalam hal ini, model konsep terdiri atas dua aspek permasalahan terhadap bentuk penanganan kendaraan di perbatasan, khususnya Kota Makassar.

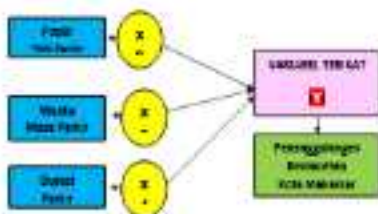
a. Kerangka Konsep Penelitian Post Aspek Identifikasi Tisk Rawan Mayor



Gambar 3.2
Kerangka Konsep Penelitian Kuantitatif
Tisk Rawan Mayor

b. Kerangka Konsep Penelitian Post Aspek Identifikasi Tisk Rawan





Gambar 5.5.
Struktur Instrumen Penelitian Kuantitatif
Tingkat Rangsang

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

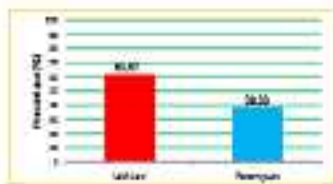
4.1. Hasil Analisis Data

1. Deskripsi Karakteristik Responden

Desкрип response merupakan gambaran dari sampel yang diberikan menjadi populasi, deskripsi ini bertujuan untuk menggambarkan bagaimana karakter response yang diberikan dalam penelitian ini, karakter response sangat menentukan terjadinya validasi data yang diambil dari sampel yang diambil sesuai dengan pemahaman konsep hasil karakter dari indikator penelitian. Pada penelitian ini karakter response dilihat pada 4 (empat) kategori yaitu kategori : jenis kelamin, usia, pendidikan dan pekerjaan. Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuisioner kepada 500 responden. Adapun karakteristik response yang diberikan dari hasil kuisioner adalah seperti Bar Chart berikut.

a. Deskripsi Response Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin, deskripsi response sebagaimana digambarkan pada diagram berikut.



Grafik 4.1.

Persentase Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Terdapat responden pada aspek jenis kelamin menunjukkan persentase laki-laki memiliki nilai 60,57% dan ini ditambah sebagai grup bahwa responden memiliki status tanggungjawab yang akan baik dibanding dengan persentase lainnya dengan pembagian jabatan kusiner, yang diharapkan terwujudnya validitas data yang diperoleh.

b. Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

Berdasarkan data, deskripsi responden dapat digambarkan pada diagram berikut.



Grafik 4.2.

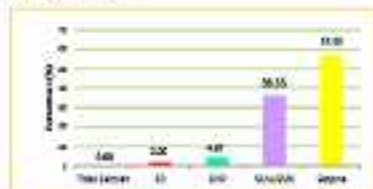
Persentase Responden Berdasarkan Usia

Berdasarkan pada aspek usia menunjukkan angka usia antara 20-50 tahun dengan persentase / persentase kurang lebih 70%, hal ini menunjukkan bahwa usia ini merupakan kategori usia muda karena dengan variabel dari indikator materi kusiner, sehingga validitas data dapat diwujudkan.

c. Deskripsi Responden Berdasarkan Pendidikan

Mengacu pada aspek pendidikan responden data menunjukkan, bahwa tingkat pendidikan tertinggi mendominasi sebagai responden sebesar 57% dan SLTA sebesar 36,33%, artinya kategori responden cukup memiliki wawasan terkait materi subtema sehingga dapat menjawab variasi data.

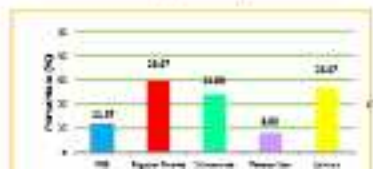
Berdasarkan pendidikan, deskripsi responden dapat digambarkan pada diagram berikut.



Grafik 4.2
Persentase Responden Berdasarkan Pendidikan

d. Deskripsi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan pekerjaan, deskripsi responden dapat digambarkan pada diagram berikut. Berdasarkan data aspek Pekerjaan responden didominasi oleh responden berwastanawisata, dengan nilai tertinggi ialah 60%, artinya responden memiliki pergerakan dengan legasinya memiliki jalan terhadap materi subtema secara umum baik beresolusi dan permasalahan diperbaiki.



bagian 4.4.
Persentase Response Berdasarkan Pekerjaan

**2. Persentase Jawaban Responden Yang Berhubungan Dengan
Judul Penelitian**

Adapun pertanyaan dan persentase jawaban responden yang diajukan sesuai dengan judul penelitian dapat dilihat pada Tabel berikut:

3. Analisis Hasil dan Pembahasan Metode Kualitatif

3.1. Analisis Kualitatif Pada Aspek Tipe Rowan Kemacetan

a. Distribusi Jawaban Kuisioner Terhadap Variabel Penelitian

Distribusi jawaban kuisioner terhadap variabel penelitian diperoleh dari penyebaran kuisioner kepada 300 responden dimana kuisioner tersebut memiliki bentuk pilihan jawaban atau pertanyaan berdasarkan skala likert yaitu Sangat Setuju (SS) dengan nilai 5, Setuju (S) dengan nilai 4, Ragu-Ragu (RR) dengan nilai 3, Tidak Setuju (TS) dengan nilai 2 dan Sangat Tidak Setuju (STS) dengan nilai 1. Adapun hasil distribusi jawaban kuisioner terhadap korabel penelitian dapat dilihat dari sebagai berikut.

1) Variabel Kemacetan (X1)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Kemacetan, sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.1
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Kemacetan

Indikator	Distribusi Jawaban Variabel Kemacetan									
	SS		S		RR		TS		STS	
	f	N	f	N	f	N	f	N	f	N
K1.1	8	0,03	1	0,00	12	0,04	117	0,39	106	0,35
K1.2	8	0,03	8	0,03	9	0,03	27	0,09	12	0,04
K1.3	11	0,04	10	0,03	30	0,10	134	0,45	20	0,07
K1.4	9	0,03	12	0,04	21	0,07	142	0,47	16	0,05
K1.5	9	0,03	9	0,03	11	0,04	147	0,49	10	0,03
K1.6	9	0,03	0	0,00	10	0,03	110	0,37	70	0,23
K1.7	9	0,03	0	0,00	11	0,04	134	0,45	50	0,17
K1.8	9	0,03	10	0,03	17	0,06	107	0,36	54	0,18
K1.9	9	0,03	10	0,03	31	0,10	148	0,49	10	0,03
K1.10	1	0,00	10	0,03	40	0,13	144	0,48	90	0,30
K1.11	8	0,03	11	0,04	28	0,09	138	0,46	13	0,04
K1.12	4	0,01	8	0,03	1	0,00	124	0,41	16	0,05
K1.13	8	0,03	0	0,00	11	0,04	170	0,57	11	0,04
K1.14	2	0,01	1	0,00	11	0,04	127	0,42	57	0,19
K1.15	2	0,01	0	0,00	17	0,06	133	0,44	10	0,03
K1.16	3	0,01	1	0,00	21	0,07	170	0,57	58	0,19

Indikator	Distribusi jawaban variabel kemacetan									
	K1		K2		K3		K4		K5	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
K1.1	3	0,50	10	1,67	4	0,67	100	16,67	17	2,83
K1.8	8	0,50	0	0,00	11	0,50	20	10,00	14	2,50

Source : Regresian, data 2021

Berdasarkan Tabel 4.2, pilihan jawaban responden terhadap variabel kemacetan yang mendominasi adalah Sekaja (K) dengan persentase rata-rata 66,73%, kemudian diikuti dengan jawaban Sanggi Sekaja (SK), rata-rata 34,74%, jawaban Raga-Raga (RR) 6,67%, jawaban Tidak Sekaja (TS) 2,57% dan jawaban Sanggi Tidak Sekaja (STS) 0,67%.

2) Variabel Tiba Maksimal (K2)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Tiba Maksimal sebagaimana pada tabel berikut

TABEL 4.3
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Tiba Maksimal

Indikator	Distribusi jawaban variabel Tiba Maksimal									
	K1		K2		K3		K4		K5	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
K2.1	0	0,00	3	1,00	22	7,70	104	36,30	130	45,00
K2.2	1	0,30	3	1,70	11	5,70	87	50,30	80	52,00
K2.3	2	0,70	4	1,30	7	2,00	98	50,30	50	22,30
K2.4	3	0,70	0	0,00	24	8,70	87	48,70	27	14,90
K2.5	0	0,00	27	8,00	34	1,00	173	57,70	78	22,30
K2.6	1	0,30	28	8,30	38	10,00	80	43,00	70	20,90
K2.7	0	0,00	38	11,70	38	10,70	138	48,30	88	25,30
K2.8	0	0,00	18	5,00	30	10,00	168	51,00	80	22,30
K2.9	0	0,00	4	1,00	38	9,70	180	50,00	11	3,00
K2.10	1	0,30	11	3,30	18	5,00	168	47,80	110	30,60
K2.11	0	0,00	2	0,50	8	2,00	178	49,00	117	32,50

Source : Regresian, data 2021

Berdasarkan Tabel 4.3, pilihan jawaban responden terhadap variabel Tiba maksimal yang mendominasi adalah Sekaja (K)

dengan persentase rata-rata 57,71%, kemudian diikuti dengan jawaban Sangat Setuju (SS), rata-rata 32,14%, jawaban Ragu-Ragu (RR) 7,36%, jawaban Tidak Setuju (TS) 4,38% dan jawaban Sangat Tidak Setuju (STS) 0,21%.

3) Variabel Waktu Menev (X3)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Waktu Menev, sebagaimana data tabel berikut.

Tabel 4.4.
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Waktu Menev

Jawaban	Distribusi Jawaban Variabel Waktu Menev									
	STS		TS		RR		S		SS	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
STS	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TS	1	0,01	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00
RR	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00

Sumber: Angket, 10 Mei 2020

Berdasarkan Tabel 4.4, pilihan jawaban responden terhadap variabel waktu menev yang mendominasi adalah Setuju (S) dengan persentase rata-rata 0,00%, kemudian diikuti dengan jawaban Sangat Setuju (SS), rata-rata 0,00%, jawaban Ragu-Ragu (RR) 0,00%, jawaban Tidak Setuju (TS) 0,01% dan jawaban Sangat Tidak Setuju (STS) 0,00%.

4) Variabel Durasi Menev (X4)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Durasi Menev, sebagaimana data tabel berikut.

Tabel 4.5.
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Durasi Menev

Indikator	Distribusi jawaban responden Quis 1									
	SB		TS		KS		S		SS	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Q1.1	2	1,00	1	0,50	10	5,00	170	84,20	15	7,30
Q1.2	4	1,50	3	0,70	15	0,30	155	92,30	117	34,80
Q1.3	1	0,20	0	0,00	17	0,70	150	82,80	27	24,80

Sumber: Pengolahan data, 2023

Berdasarkan Tabel 4.3, pilihan jawaban responden terhadap variabel Dukuk-masak yang mendominasi adalah Sesuai (S) dengan persentase rata-rata 57,77%, kemudian sesuai dengan jawaban Sangat Sesuai (SS), rata-rata 32,22%, jawaban Raga-Raga (RS) 0,57%, jawaban Tidak Sesuai (TS) 2,47% dan jawaban Sangat Tidak Sesuai (STS) 0,67%.

b. Uji Instrumen Data

1) Uji Validitas

Aspek hasil uji validitas data yang diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 4.4
Hasil Uji Validitas Titem Permen Kemendiknas

Sampel/Indikator	r_{hitung}	r_{tabel}	Signifikansi	Keterangan
Kemendiknas (28)				
21.1	0,793	0,7109	0,000	valid
21.2	0,894		0,000	valid
21.3	0,799		0,000	valid
21.4	0,895		0,000	valid
21.4	0,897		0,000	valid
21.6	0,719		0,000	valid
21.7	0,734		0,000	valid
21.8	0,793		0,000	valid
21.9	0,882		0,000	valid
21.10	0,840		0,000	valid
21.11	0,895		0,000	valid
21.12	0,895		0,000	valid
21.12	0,719		0,000	valid
21.14	0,734		0,000	valid
21.15	0,895		0,000	valid
21.16	0,824		0,000	valid

Kategori Indikator	Faktor	Time	Significant	Keterangan	
Tipe Negeri (SD)	11.17	0,820	0,000	net	
	11.10	0,887	0,000	net	
	11.1	0,887	0,1133	0,000	net
	11.1	0,784	0,000	net	
	11.1	0,694	0,000	net	
	11.4	0,887	0,000	net	
	11.5	0,886	0,000	net	
	11.6	0,784	0,000	net	
	11.7	0,716	0,000	net	
	11.1	0,680	0,000	net	
	11.9	0,648	0,000	net	
	11.10	0,684	0,000	net	
	11.11	0,820	0,000	net	
	Rural Negeri (SD)	11.1	0,820	0,1133	0,000
11.1		0,770	0,000	net	
11.1		0,780	0,000	net	
Desa Negeri (SD)	11.1	0,887	0,1133	0,000	net
	11.1	0,820	0,000	net	
	11.1	0,887	0,000	net	

Sumber: Pengolahan Data 2020

Berdasarkan tabel hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi r hitung > dari nilai r tabel dan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$ adalah semua item pertanyaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan memiliki reliabilitas.

3) Uji Reliabilitas

Adapun hasil uji reliabilitas yang diperoleh dalam penelitian dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 4.7
Hasil Uji Reliabilitas Tipe Rawaan Kearsidan

Reliability Statistics

Contrast Alpha	Significance
.002	.4

Sumber: Regresikan Data, 2021

Tabel 4.7 menunjukkan nilai Contrast Alpha yaitu 0,002 > 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan reliabel.

c. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Asupan hasil uji normalitas pada penelitian ini yang telah dengan aplikasi SPSS ver. 21 adalah sebagai berikut.

Tabel 4.8.
Hasil Uji Normalitas TSS, R² dan R² Adjusted

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test ^a		Unadjusted Normal
N		100
Kolmogorov-Smirnov ^b	Less	.00000
	More	.00000
Lilliefors	Normal	.001
	Skewed	.001
Kolmogorov-Smirnov Z	negative	-.001
		.001
Asymp. Sig. (2-tailed)		.001

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated for each.

Tabel 4.8 menunjukkan bahwa nilai significant (2-tailed) sebesar 0,001 > 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk digunakan.

2) Uji Multikolinearitas

Adapun hasil uji multikolinearitas pada persamaan ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4.8
Hasil Uji Multikolinearitas: Kasus Homoskedastis

Varabel	Tolera	VIF
Konsumsi (X1)	0,421	1,177
Tek. Darah Bled (X2)	0,106	1,127
Waktu Bled (X3)	0,190	1,089
Darah Bled (X4)	0,211	1,114

Sumber: Regresion Data, 2022

Tabel 4.8 menunjukan nilai VIF masing-masing variabel dibawah 10 dan nilai toleransi lebih besar dari 0,10, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinearitas.

3) Uji Heteroskedastisitas

Adapun hasil uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4.10
Hasil Uji Heteroskedastisitas: T-BS: Kasus Homoskedastis

Varabel	Hasil Sig.	Tingkat kepercayaan
Konsumsi (X1)	0,110	$p < 0,05$
Tek. Darah (X2)	0,712	$p < 0,05$
Waktu Bled (X3)	0,147	$p < 0,05$
Darah Bled (X4)	0,143	$p < 0,05$

Sumber: Regresion Data, 2022

Tabel 4.10 menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk semua variabel $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

a. Uji hipotesis

1) Uji t

Adapun hasil uji t dalam penelitian ini yang diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 4.11
Hasil uji t – Uji t Dua Sampel Homoscedastic

Model		Uncentered Coefficients		Centered Coefficients		t	Sig.
		B	Std. Error	B	Std. Error		
1	Constant	238	381			.058	.954
	KEBANGKITAN	.761	.888	.821	1.140	.888	.388
	TIKUS MACEP	213	.838	2.16	1.633	.388	.388
	SAKSI/PEKASAP	.387	.848	.341	8.832	.388	.388
	PEKASAP/PEKASAP	.388	.837	.388	4.888	.388	.388

a. Descriptive Statistics: KEBANGKITAN, TIKUS MACEP, SAKSI/PEKASAP, PEKASAP/PEKASAP

Source: Hasil pengolahan data SPSS

Berdasarkan tabel 4.11 dapat dijelaskan sebagai berikut:

a) Hasil uji t variabel KEBANGKITAN (X1)

Pada variabel KEBANGKITAN dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0.05$), angka signifikansi (p-value) sebesar 0.888 > 0.05 , maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a diterima yang berarti variabel KEBANGKITAN secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

b) Hasil uji t variabel TIKUS MACEP (X2)

Pada variabel TIKUS MACEP dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0.05$), Angka signifikansi (p-value) sebesar 0.888 > 0.05 , maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a diterima yang berarti variabel TIKUS MACEP secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

c) Hasil uji t variabel Waktu Masok (X3)

Pada variabel waktu masok dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p -value) sebesar 0,000 < 0,05, maka dapat ditimpulkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel waktu masok secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggungan Kemacetan (Y).

d) Hasil uji t variabel Durasi Masok (X4)

Pada variabel durasi masok dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p -value) sebesar 0,000 < 0,05, maka dapat ditunjukkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel durasi masok secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggungan Kemacetan (Y).

2) Uji F

Adapun hasil uji F dalam penelitian ini yang dapat dengan menggunakan aplikasi SPSS ter. 21, sebagai berikut.

Tabel 4.12
Hasil Uji - F Trial Faktor Kemacetan

Model		ANALYSIS			
		Sum of Squares	df	Mean Square	F
1	Regression	71244,444	4	17811,111	147,428
	Residual	15500,000	35	442,857	
	Total	86744,444	39		

a. Dependent Variable: PENANGGULANGAN KEMACETAN

b. Predictors: (Constant), DARI MASOK, JALAN MASOK, WAKTU MASOK, DARI MASOK

Source: SPSS Statistics Data Editor

Tabel 4.12 menunjukkan hasil uji F pada penelitian ini memiliki angka signifikansi (p -value) sebesar 0,000. Dengan tingkat

signifikan 95% ($\alpha = 0.05$). Angka signifikan (p value) sebesar 0.000 < 0.05. Berdasarkan perbandingan tersebut, maka H_0 ditolak dan H_a diterima atau berarti variabel lamaoran, total macet, waktu macet dan durasi macet mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel peranggungan kendaraan (Y).

3) Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Adapun hasil uji koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel berikut.

TABEL 4.12
Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2) Tipe Rawan Remacoran

Model	R	Koefisien		
		T-Value	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.877 ^a	8.77	.878	54.1

a. Predictors: (Constant), DURASI MACET, KAWASIHAN WAKTU MACET, TOTAL MACET

Sumber: Data pengamatan hasil SPSS

Tabel 4.12 menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.877 atau 87.7%. Hal ini dapat diartikan bahwa variabel independen lamaoran, total macet, waktu macet dan durasi macet dapat menjelaskan variabel dependen peranggungan kendaraan sebesar 87.7% dan sisanya sebesar 12.3% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak melibatkan pada penelitian ini.

4) Uji Korelasi Ganda (R)

Adapun hasil uji korelasi ganda (R) pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.14

Hasil uji Korelasi Ganda (R) Tmbl Pasien Kanker Jantung

Model	Model Summary			
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate

1	.937 ^a	.877	.875	1.01
---	-------------------	------	------	------

a. Predictors: (Constant), Durasi Infeksi, Kelelahan, Waktu Spasi, Efektifitas

Source: hasil pengujian data 2021

Tabel 4.14 menunjukkan bahwa nilai uji korelasi ganda (R) sebesar 0,937. Nilai koefisien tersebut berdasarkan Sugiyono (2007), nilai ini pengujian sangat kuat karena berada di atas angka 0,85 - 1,000.

• Uji Regresi Linier Berganda

Hasil uji regresi dengan menggunakan SPSS ver. 21 diperoleh koefisien regresi seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.15
Hasil Uji Regresi Tmbl Pasien Kanker Jantung

Model		Coefficients ^a		t	Sig.
		Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients		
		B	Std. Error		

1	(Constant)	.883	.301	.875	.394
	DURASI INFEKSI	.331	.036	9.02	<.001
	KELELEHAN	.210	.040	5.15	<.001
	WAKTU SPASIAL	.290	.038	7.61	<.001
	EKTIVITAS	.090	.027	3.26	<.001

a. Dependent Variable: Tmbl Pasien Kanker Jantung

Source: hasil pengujian data 2021

Adapun persamaan regresi berganda yang diperoleh berdasarkan tabel 4.15 adalah sebagai berikut.

$$Y = 0,883 + 0,331X_1 + 0,210X_2 + 0,290X_3 + 0,090X_4$$

Dari persamaan tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa:

1. Variabel kemacetan (X1) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,361 atau 26,1%.
 2. Variabel tllk macet (X2) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,213 atau 21,3%.
 3. Variabel waktu macet (X3) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,207 atau 20,7% dan
 4. Variabel durasi macet (X4) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,108 atau 10,8%.
- Keempat variabel memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penanggulangan kemacetan.

Keempat variabel kemacetan (X1), Tllk kemacetan (X2), Waktu macet (X3) dan durasi macet (X4) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel (Y) Penanggulangan kemacetan (Y).

2. Analisis Kuantitatif Pada Kajian tllk Pabrik

- a. Distribusi Jawaban Kuisioner Terhadap Variabel Penelitian
Distribusi jawaban kuisioner terhadap variabel penelitian diperoleh dari penyebaran kuisioner kepada 300 responden dimana kuisioner tersebut memiliki pilihan jawaban atas pertanyaan berdasarkan skala likert yaitu Sangat Setuju (SS) dengan nilai 6, Setuju (S) dengan nilai 4, Ragu-Ragu (RR) dengan nilai 3, Tidak Setuju (TS) dengan nilai 2 dan Sangat Tidak Setuju (STS) dengan nilai 1. Adapun hasil distribusi jawaban kuisioner terhadap kuesioner penelitian dapat dilihat sebagai berikut.

1) Variabel Pabrik (X1)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Perfor, sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.16
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Perfor

Indikator	Distribusi Jawaban Variabel Perfor									
	RTA		TR		PR		S			
	f	%	f	%	f	%	f	%		
RT1	1	0,30	2	0,70	20	0,70	150	20,70	50	27,70
RT2	0	0,00	3	1,70	2	0,00	150	70,00	70	25,00
RT3	0	0,00	1	0,30	30	10,70	150	47,00	130	30,00
RT4	0	0,00	2	1,00	15	0,70	150	20,00	17	10,70

Sumber: Pengolahan data SPSS

Berdasarkan Tabel 4.16, pilihan jawaban responden terhadap variabel perfor yang mendominasi adalah Selaju (S) dengan persentase rata-rata 70,60%, kemudian dikuti dengan jawaban Sangat Selaju (SS), rata-rata 31,10%, jawaban Mau-Mau (MG) 7,00%, jawaban Tidak Selaju (TS) 1,43% dan jawaban Sangat Tidak Selaju (STS) 0,30%.

2) Variabel Tindak Perfor (X2)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Tindak Perfor, sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.17
Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Tindak Perfor

Jawaban	Distribusi Jawaban Variabel Tindak Perfor									
	RTA		TS		SS		S			
	f	%	f	%	f	%	f	%		
RTA	3	0,00	7	0,00	10	0,00	150	66,70	74	24,70
RT2	0	0,00	7	2,00	10	0,00	150	64,00	21	21,00
RT3	2	0,00	7	2,00	12	4,00	150	66,70	70	24,00
RT4	1	0,00	1	0,00	10	1,00	150	65,70	22	21,00

Sumber: Pengolahan data SPSS

Berdasarkan Tabel 4.17, pilihan jawaban responden terhadap variabel Tindak perfor yang mendominasi adalah Selaju (S)

dengan persentase rata-rata 66,10%, kemudian diikuti dengan jawaban Sangat Baik (SB), rata-rata 25,75%, jawaban Ragu-Ragu (RR) 6,23%, jawaban Tidak Baik (TB) 1,80% dan jawaban Sangat Tidak Baik (STB) 0,08%.

3) Variabel Waktu Kerja (K3)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Waktu Kerja (K3) sebagaimana akan dapat dilihat:

Tabel 4.10

Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Waktu Kerja

Jawaban	Distribusi Jawaban Variabel Waktu Kerja									
	STB		TB		RR		SB		K3	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
STB	1	5,28	1	5,28	17	9,70	18	10,00	34	20,28
TB	1	5,28	0	0,00	4	4,70	20	12,50	10	6,10
RR	8	4,38	2	0,70	1	2,30	200	77,70	18	10,00
SB	8	4,38	10	5,28	8	4,70	22	12,70	10	6,10
K3	8	4,38	4	2,30	20	9,70	18	10,00	30	16,38

Sumber: Pengamatan, Data, 2021

Berdasarkan Tabel 4.10, pilihan jawaban responden terhadap variabel waktu kerja yang mendominasi adalah Baik (B) dengan persentase rata-rata 68,70%, kemudian diikuti dengan jawaban Sangat Baik (SB), rata-rata 22,72%, jawaban Ragu-Ragu (RR) 4,45%, jawaban Tidak Baik (TB) 1,90% dan jawaban Sangat Tidak Baik (STB) 0,12%.

4) Variabel Durasi Kerja (K4)

Adapun distribusi jawaban responden terkait Variabel Durasi Kerja (K4) sebagaimana akan dapat dilihat:

Tabel 4.11

Distribusi Jawaban Responden Terhadap Variabel Durasi Kerja

Jawaban	Distribusi Jawaban Variabel Durasi Kerja									
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	A1A		T1		A2		B		B2	
	f	h	f	h	f	h	f	h	f	h
D01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	178	58,72	88	30,72
D02	0	0,00	4	1,30	7	2,40	177	58,03	111	36,50
D03	1	0,30	0	0,00	23	7,30	174	56,88	97	32,00
D04	0	0,00	1	0,30	0	0,00	207	67,72	48	16,00

Sumber: Pengolahan Data, 2021

Berdasarkan Tabel 4.19, pilihan jawaban responden terhadap durasi waktu parkir yang mendominasi adalah Deku (D) dengan persentase rata-rata 62,50%, kemudian diikuti dengan jawaban Bangri Deku (BD), rata-rata 30,42%, jawaban Roga-Roga (RR) 8,33%, jawaban Titek Deku (TD) 1,66% dan jawaban Gergel Titek Deku (GTD) 0,00%.

b. Uji Instrumen Data

1) Uji Validitas

Agar hasil uji validitas data yang baik dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 4.20
Hasil Uji Validitas Item Parkir

Variable / Indikator	Value	Total	Significance	Interpretasi
Parkir (P)				
P11	0,767	0,7784	0,000	Valid
P12	0,710		0,000	Valid
P13	0,767		0,000	Valid
P14	0,839		0,000	Valid
Titik Parkir (T)				
T11	0,802	0,7101	0,000	Valid
T12	0,860		0,000	Valid
T13	0,808		0,000	Valid
T14	0,740		0,000	Valid
Waktu Parkir (W)				
W11	0,887	0,7101	0,000	Valid
W12	0,819		0,000	Valid
W13	0,804		0,000	Valid
W14	0,839		0,000	Valid
Durasi Parkir (D)				
D11	0,702		0,000	Valid

Varabel / Indikator	Mean	Stand	Signifikan	Keabsahan
041	0,712	0,101	0,000	Valid
042	0,661	0,099	0,000	Valid
043	0,700	0,099	0,000	Valid
044	0,700	0,099	0,000	Valid

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan tabel hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi r masing-masing lebih dari nilai r tabel dan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$ untuk semua item pertanyaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan memiliki kevalidan.

2) Uji Reliabilitas

Adapun hasil uji reliabilitas yang diperoleh dengan penelitian dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut.

Tabel 4.21
Hasil Uji Reliabilitas TIKR Perse

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	0,954
Item	11

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Tabel 4.21 menunjukkan nilai Cronbach's Alpha yaitu 0,954 $>$ 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan reliabel.

c. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Adapun hasil uji normalitas pada penelitian ini yang telah dengan aplikasi SPSS ver. 21 akan sebagai berikut.

Tabel 4.22
Hasil Uji Normalitas TIKR Perse

Das Sarana Kategori Animal Feed			Unilateral Residual
N			400
Kategori Parameter	jenis		300000
	dan Sejenis		271600
Kategori	jenis		190
	jenis		120
Kategori	jenis		190
	jenis		120
Kategori Animal Feed			190
Kategori Animal Feed			410

a. Toleransi < 0,05
b. Data tidak ada

Tabel 4.22 menunjukkan bahwa nilai signifikan (Z-tailed) sebesar 0,002 < 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk digunakan.

3) Uji Multikolinearitas

Adapun hasil uji multikolinearitas pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

TABEL 4.23
HASIL Uji Multikolinearitas TBS Petak

variabel	tolerance	vif
Model (1)	0,40	2,50
TBS Petak (2)	0,20	5,00
TBS Petak (3)	0,20	5,00
TBS Petak (4)	0,20	5,00

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Tabel 4.23 menunjukkan nilai VIF masing-masing variabel di bawah 10 dan nilai toleransi lebih besar dari 0,10, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas.

3) Uji Heteroskedastisitas

Adapun hasil uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4.24
Hasil Uji Heteroskedastisitas Model Persaingan

variabel	Nilai Sig.	Tingkat kepercayaan
Indeks (X1)	0,334	$\alpha < 0,05$
Indeks (X2)	0,285	$\alpha < 0,05$
Waktu Persaingan (X3)	0,701	$\alpha < 0,05$
Barat Persaingan (X4)	0,387	$\alpha < 0,05$

Source: Hasil penelitian, 2020

Tabel 4.24 menunjukkan bahwa nilai signifikan untuk semua variabel $\alpha < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

d. Uji Hipotesis

1) Uji t

Adapun hasil uji t dalam penelitian ini yang dapat dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut.

Tabel 4.25
Hasil Uji t Model Persaingan

Model	Koefisien ^a		t	Sig.
	Unstandardized	Standardized		
	B	Beta		
(Constant)	384	112	3,47	0,00
INDKOR	174	121	1,47	0,178
WTKPERSA	224	140	1,61	0,124
BARATPERSA	202	121	1,64	0,129
OUTKOR	152	122	1,24	0,222

a. Dependent Variable: PERUBAHAN LARVARI (Y)

Source: Hasil penelitian, 2020

di halaman tabel 4.25 dapat dipakai sebagai berikut:

g) hasil uji t variabel Partir (X1)

Pada variabel partir dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0.05$), angka signifikan (p value) sebesar $0.000 < 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a dimana yang berarti variabel partir secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

h) hasil uji t variabel Titik Partir (X2)

Pada variabel titik partir dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0.05$), angka signifikan (p value) sebesar $0.000 < 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a dimana yang berarti variabel titik partir secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

i) hasil uji t variabel Waktu Partir (X3)

Pada variabel waktu partir dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0.05$), angka signifikan (p value) sebesar $0.000 < 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a dimana yang berarti variabel waktu partir secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

j) hasil uji t variabel Durasi Partir (X4)

Pada variabel durasi partir dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0.05$), angka signifikan (p value) sebesar $0.000 < 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a dimana yang berarti variabel durasi partir secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Penanggulangan Kemacetan (Y).

2) Uji F

Adapun hasil uji F dalam penelitian ini yang dapat dilihat dengan menggunakan aplikasi SPSS-ver. 21, sebagai berikut

Tabel 4.28
Hasil Uji – F Teks Paragraf

Model	ANOVA				
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	81.840	1	81.840 ^a	100.002	.000
Residual	10.248	100	.102		
Total	92.087	101			

a. Dependent Variable: PENANGGUNGJAWAB KEMACATAN

b. Predictors: (Constant), DUKAAN PAKSI, PAKSI, SUKSES PAKSI, TITIK KUNCI

Source: Hasil pengolahan data, 2020

Tabel 4.28 menunjukkan hasil uji F pada penelitian ini memiliki angka signifikansi (p value) sebesar 0.000. Dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0.05$). Angka signifikansi (p value) sebesar 0.000 < 0.05. Berdasarkan pertbandingan tersebut, maka H_0 ditolak dan H_a diterima atau berarti variabel paksi, DUKA PAKSI, SUKSES PAKSI dan SUKSES PAKSI mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel Penanggungjawab Kemacetan (Y).

3) Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Adapun hasil uji koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel berikut,

Tabel 4.27
Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2) TMS Paksi

Model	Model Summary			Sig. of the Overall F
	R	R Square	Adjusted R Square	
1	.929 ^a	.864	.854	.000

a. Predictors: (Constant), OLAKA PAKSI, PAKSI, AKTU PAKSI, TMS PAKSI

Sumber: Data pengamatan dan olah.

Tabel 4.27 menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,864 atau 86,4%. Hal ini dapat diartikan bahwa variabel independen (paksi, tms paksi, waktu paksi dan durasi paksi) dapat menjelaskan variabel dependen PA tangkapan ikan (Y) sebesar 86,4% dan sisanya sebesar 13,6% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak terdapat pada penelitian ini.

4) Uji Koefisien Ganda (R)

Adapun hasil uji koefisien ganda (R) pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.28
Hasil Uji Koefisien Ganda (R) TMS Paksi

Model	Model Summary			Sig. of the Overall F
	R	R Square	Adjusted R Square	
1	.929 ^a	.864	.854	.000

a. Predictors: (Constant), OLAKA PAKSI, PAKSI, AKTU PAKSI, TMS PAKSI

Sumber: Data pengamatan dan olah.

Tabel 4.28 menunjukkan bahwa nilai uji koefisien ganda (R) sebesar 0,929. Nilai koefisien tersebut berdasarkan Sugiyono (2007), memiliki pengaruh yang kuat karena berada di antara angka 0,80 - 1,000.

a. Uji Regresi Linier Berganda

Hasil uji regresi dengan menggunakan SPSS ver. 21 diperoleh koefisien regresi seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.28
Hasil Uji Regresi Titik Partir

Model	Coefficients ^a		t	Sig.
	Unstandardized coefficients	Standardized coefficients		
	B	Beta		
1. (Constant)	.995		.117	.916
MARKER	.179	.391	.207	.840
TTK PAROK	.333	.349	.207	.840
SAKTI	.334	.357	.386	.700
PAROK			.2	
SLAB	.333	.333	.148	.886
MARKER				

a. Dependent Variable: PERANGKUTAN KEMACEAN

Source: data hasil pengolahan, 2021.

Adapun persamaan regresi berganda yang diperoleh berdasarkan tabel 4.29 adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,995 + 0,179X_1 + 0,333X_2 + 0,334X_3 + 0,333X_4$$

Dari persamaan tersebut dapat capai dijelaskan bahwa :

1. Variabel parkir (X1) mempunyai pengaruh terhadap penggunaan kemacean (Y) sebesar 0,179 atau 17,9%.
2. Variabel titik parkir (X2) mempunyai pengaruh terhadap penggunaan kemacean (Y) sebesar 0,333 atau 33,3%.
3. Variabel waktu parkir (X3) mempunyai pengaruh terhadap penggunaan kemacean (Y) sebesar 0,334 atau 33,4%.
4. Variabel rintang parkir (X4) mempunyai pengaruh terhadap penggunaan kemacean (Y) sebesar 0,333 atau 33,3%.

keempat variabel Panel (X1), Tdk Panel (X2), Waktu Panel (X3) dan durasi Panel (X4) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel (Y1) Penanggulangan bencana (Y)

3. Rekapitulasi Hasil Analisa Metode Kwalitatif

Adapun rekapitulasi hasil analisis kualitatif dengan cara uji regresi yang menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 dapat diuraikan seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.23
Rekapitulasi Hasil Uji Regresi

NO	Hasil Uji	SPSS/STIS Kualitatif KORASATAN	SPSS/STIS Kuantitatif	Keterangan
A. Uji Efektivitas Data				
1	Uji validasi	$\text{Nilai} = \text{Rang} + \text{Rang}$ $\text{Nilai} = 100 + 100$	$\text{Nilai} = \text{Rang} + \text{Rang}$ $\text{Nilai} = 100 + 100$ $\text{Signifikan} = 0,00$	Valid
2	Uji Reliabilitas	$\text{Nilai} = \text{Correlation K}$ $\text{Nilai} = 0,92 + 0,93$	$\text{Nilai} = \text{Correlation K}$ $\text{Nilai} = 0,92 + 0,93$	Reliabel
B. Uji Asumsi Statistik				
1	Uji normalitas	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0$ $\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0$ $\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	Distribusi normal
2	Uji ketahanan	VP = menginterpretasi data dengan 0 atau lebih dari 0 $\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	VP = menginterpretasi data dengan 0 atau lebih dari 0 $\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	tidak terdapat multikolinearitas
4	Uji Heteroskedastisitas	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$	tidak terdapat Heteroskedastisitas
C. Uji Hipotesis				
1	Uji t	$\text{Signifikan} = \text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Signifikan} = 0,00$	$\text{Signifikan} = \text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Signifikan} = 0,00$	Signifikan secara statistik
2	Uji F	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Nilai} = 0,00 + 0,00$	$\text{Nilai} = \text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Nilai} = 0,00 + 0,00$	Signifikan secara statistik
3	Uji koefisien Determinasi (R ²)	$\text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Signifikan} = 0,00$	$\text{Signifikan} = 0,00$ $\text{Signifikan} = 0,00$	- Nilai signifikansi adalah 0,00 - R ² adalah 0,77 - R ² adalah 0,77

No	Verbalisasi	Pencapaian
1	Konsep Keseluruhan [0.0]	Pengertian umum terhadap isi dan bentuk keseluruhan materi sebagai satu kesatuan, sebagai hasil rangkaiannya terhadap apa yang disajikan. Ideanya konsep dan terdapat pada level awal. Tidak ada unsur di atas konsep keseluruhan yang ada dan disajikan, ada hal dan terdapat unsur di atas keseluruhan yang tidak ada di atas keseluruhan yang disajikan.
2	Perubahan Awal [0.1]	Pada awalnya terdapat 1 atau lebih kata yang menunjukkan apa yang ada pada awal. Ada 1 atau lebih kata yang menunjukkan perubahan awal yang ada pada awal. Ada 1 atau lebih kata yang menunjukkan perubahan awal yang ada pada awal.
3	Pemahaman Awal [0.5]	Pada awal pemahaman awal terdapat 1 atau lebih kata yang menunjukkan awal yang ada pada awal. Ada 1 atau lebih kata yang menunjukkan awal yang ada pada awal. Ada 1 atau lebih kata yang menunjukkan awal yang ada pada awal.
4	Keterbacaan Awal [0.5]	Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal.
5	Keterbacaan Awal [0.5]	Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal.
6	Keterbacaan Awal [0.5]	Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal.
7	Keterbacaan Awal [0.5]	Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal.
8	Keterbacaan Awal [0.5]	Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal. Keterbacaan awal yang ada pada awal.

[illegible]

TABLE 4.2.2
FUNDAMENTAL POLYMERIZATION THERMODYNAMIC DATA: MIXED

No	Nature of Issue	Penjelasan
1	Waktu Rasio ROE Sama dengan Rasio ROA	Verdict: False. Rasio ROE menunjukkan ukuran tingkat pengalangan leverage (1) sebesar 1,25 atau 25% lebih tinggi dari Rasio ROA. Hal ini menunjukkan bahwa leverage yang digunakan oleh perusahaan dapat meningkatkan tingkat keuntungan.
2	Waktu Rasio ROE Sama dengan Rasio ROA	Verdict: False. Rasio ROE menunjukkan ukuran tingkat pengalangan leverage (1) sebesar 1,25 atau 25% lebih tinggi dari Rasio ROA. Hal ini menunjukkan bahwa leverage yang digunakan oleh perusahaan dapat meningkatkan tingkat keuntungan.

No	Paragraf Indikator	Pernyataan
1	Hasil wawancara dan studi (G12)	Fakta bahwa tidak ada punca mengapa mimpi terwujud atau tidak terwujud karena itu adalah bagian dari sifat manusia. Manusia akan dituntut bagaimana, karena manusia memiliki kemampuan, di dalam diri yang memiliki dan kemampuan lainnya yang akan menjadi jawaban atas pertanyaan.

Tabel 4.24
Penjabaran Rencana Indikator Terhadap Variabel Dasar Model

[illegible]

2. MATCH THE PHASE

Peraturan Penguasa Perikanan Rakyat, sebagai berikut:

$$Y = 3.000X_1 + 3.178X_2 + 3.306X_3 + 0.225X_4 + 0.120X_5$$

Dari permasalahan tersebut, dapat disimpulkan sebagai berikut:

[illegible]

Tabel 4.3.7
Fenomenologi Persepsi Indikator Terpadan Variabel Wajibu Daurin

[illegible]

No	Variabel Indikator	Pembahasan
(DA)		proses yang sangat sederhana dengan penentu utama, serta perlu dilakukan pada setiap saat dan di lingkungan yang berbeda-beda

Tabel 4.13
Pembahasan Pengaruh indikator Terhadap variabel Dasar Pasar

No	Variabel Indikator	Pembahasan
	Dasar Pasar (DA)	semen, Dasar Pasar (DA) merupakan aspek yang sangat penting indikator (Y) dalam DA dan DA.
1	Dasar Pasar Sistem/Perangin Perdagangan (DA 1)	Dasar pasar yang pada dasarnya merupakan aspek yang sangat penting indikator (Y) dalam DA dan DA. Dasarnya adalah aspek yang sangat penting indikator (Y) dalam DA dan DA.
2	Dasar Pasar Sistem/Perangin Perdagangan/Relasi (DA2) (DA3) (DA4)	Dasar pasar yang pada dasarnya merupakan aspek yang sangat penting indikator (Y) dalam DA dan DA. Dasarnya adalah aspek yang sangat penting indikator (Y) dalam DA dan DA.

2) Analisis Matriks Dasar Perangin/Perdagangan Komoditas

Mengacu pada hasil analisis, melalui persamaan Regresi berganda, baik pada : Aspek Titi Rowan Karsadana maupun pada Titi Parkir, melalui hasil koefisien signifikan yang dapat pengaruh tidak aspek melalui masing-masing aspek variabelnya terhadap kemungkinan munculnya beberapa alternatif atau sebagai berikut.

3. Pada Aspek Titi Rowan Karsadana

Kemudian Variabel yang menjadi objek pada permasalahan komedon, dengan nilai koefisien pengaruh yang diberikan, maka terdapat pada hasil 1 penelitian, bahwa matriks penelitian tersebut pada dua hal pokok, antara lain :

1. Variabel Teoritis, bahwa hasil penelitian ini, mampu mengidentifikasi suatu teori baru dan beberapa teori-teori sebelumnya, yang merupakan, 1. Dalam Variabel Karsadana, ini berarti, bahwa indikator dan dasar indikator dapat

menjadi alternatif solusi dengan pemecahan masalah kemudian sebagai penanggungan kemudian dioperasikan

2. Manfaat Praktis: suatu hasil pengembangan teori yang dihasilkan, dapat menjadi referensi dalam rangka melakukan penerapan terhadap pemecahan dan juga dibuktikan oleh penelitian tersebut. Sebagai contoh penerapan penanggungan kemudian, dapat dilakukan sebagai berikut: "Jika aspek berkaitan dengan nilai koefisien yang berpengaruh, maka dapat dilakukan penanggungan kemudian dengan mengatur konsep kebijakan lainnya dengan indikator-indikator variabel kemudian

Adapun beberapa nilai alternatif penanggungan kemudian berdasarkan pengaruh nilai koefisien pada keempat variabel sebagai berikut

Menjadi pada persamaan regresi berganda yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = 4,858 - 0,351X_1 + 0,213X_2 + 0,287X_3 + 0,106X_4$$

Dari persamaan tersebut diatas dapat diketahui beberapa alternatif solusi penanggungan kemudian sebagai berikut:

1. Alternatif Pertama

Bahwa Variabel Kemudian (X_1) memberi pengaruh terhadap penanggungan kemudian (Y) sebesar 0,351 atau sebesar 35,1%. Berdasarkan Manfaat Praktis Penelitian, sebagai implementasi dalam melakukan pemecahan masalah, maka dibutuhkan adanya konsep kebijakan yang memberi pengaruh

nilai sendiri namunanya variabel kemandirian berpengaruh pada aspek penguasaan kemandirian.

Konsep Ketidapan mencakup besarnya pengaruh indikator variabel, sebagaimana dalam tabel berikut

Tabel 4.35
Uraian Kebijakan Pada Penerapan Isasi Penguasaan
Kemandirian di Sekolah Menel (A Bero B Pablen)

No	Indikator Variabel	Kebijakan	Kebijakan
1	Siswa Kendern	Visi dan Misi	Kebijakan pada siswa kendern, agar diketahui apa penguasaan kendern dalamnya pada jenjang penguasaan dan penguasaan kendern melalui penguasaan
		Jenis Kendern	Kebijakan pada jenis kendern, agar penguasaan diketahui jenis kendern pada jenjang penguasaan
		Kategori Kendern	Kebijakan pada kategori kemandirian, agar diketahui apa penguasaan pada jenjang penguasaan dan penguasaan pada jenjang penguasaan
2	Penerapan Jenis	Penerapan	Kebijakan pada penerapan penguasaan, agar diketahui penerapan dan penerapan penguasaan
		Kategori Penerapan	Kebijakan pada kategori penguasaan, agar diketahui penguasaan penguasaan
3	Kemandirian Penerapan	Kemandirian	Kebijakan pada kemandirian penguasaan, agar diketahui kemandirian penguasaan
		Kategori Penerapan	Kebijakan pada kategori penguasaan, agar diketahui penguasaan penguasaan
4	Kemandirian Penerapan	Kemandirian	Kebijakan pada kemandirian penguasaan, agar diketahui kemandirian penguasaan
		Kategori Penerapan	Kebijakan pada kategori penguasaan, agar diketahui penguasaan penguasaan
		Kategori Penerapan	Kebijakan pada kategori penguasaan, agar diketahui penguasaan penguasaan
5	Penerapan Kemandirian	Penerapan	Kebijakan pada penerapan penguasaan, agar diketahui penerapan penguasaan
		Kategori Penerapan	Kebijakan pada kategori penguasaan, agar diketahui penguasaan penguasaan

No	Indikator	Subsikap	Karakteristik
	Karakter		Adanya sikap positif terhadap diri sendiri dan saat ini, serta tetap menjadi siswa.

4. Alternatif Keempat

Variabel Durasi model (X4) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,133 atau 13,3%. Secara umum Durasi model atau lamanya terjadi macet berkait pada tiga variabel pertama, yaitu pagi, siang dan sore hari.

Tabel 4.4.2

Dukungan Kebijakan Pada Penanganan Sistem Penanggulangan Kemacetan pada Variabel Durasi Macet (Alternatif Keempat)

No	Indikator	Subsikap	Karakteristik
1	Cara Urad	Durasi Pagi dan Siang	Kelompok yang sudah durasi telah bisa saat adanya terjadi kemacetan, ini ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan jika ini ini kemacetan yang terjadi macetnya kemacetan terjadi. Sehingga dapat dipastikan bahwa perjalanan pada rute macet ini akan sangat lama durasi model yang terjadi, ini ini akan berdampak pada situasi. Gaya Organisasi kemudian 3000 pada situasi yang model terjadi.

Keempat Alternatif yang dikehendai berdasarkan pada empat variabel: Titik Kemacetan, yang memiliki kontribusi pengaruh yang besar yaitu pada aspek kemacetan, meliputi keempat variabel secara keseluruhan kemacetan memiliki kuat pengaruh pada penanggulangan kemacetan kurang lebih 30%, secara kualitatif kekuatan pengaruh keempat variabel ini mencapai 100%, sehingga kurang lebih 20% berada pada variabel yang akan didasarkan pada penelitian ini.

Keempat Alternatif Analisis Penanggulangan Kemacetan: Berdasarkan hasil analisis diatas pada alternatif pertama, yaitu / 1 Variabel Kemacetan (X1), dengan mendapat pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,331 atau sebesar 33,1% yang juga melibatkan dengan indikator secara komprehensif, meliputi demikian dapat direkomendasikan agar keempat variabel pada penanggulangan kemacetan dapat di sert dukungan dalam bentuk alternatif untuk memaksimalkan kekuatan pengaruh dalam mencapai penanggulangan kemacetan.

b. Pada Aspek TSB Parik

Kemipat Variabel yang menjadi objek pada permasalahan Parik, Mengacu pada persamaan regresi berganda yang diperoleh sebagai berikut:

$$Y = 5,885 + 0,178X_1 + 0,338X_2 + 0,103X_3 + 0,126X_4$$

Dari persamaan tersebut maka dapat didapatkan bahwa:

1. Alternatif Pertama:

Variabel Parik (X_1) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,178 atau 17,8%, berskala minimal pengaruh: saat penemuan, sebagai implementasi dalam melakukan pemecatan masalah, maka dibutuhkan adanya konsep kebijakan pada indikator variabel yang memiliki pengaruh kuat terhadap upaya penanggulangan kemacetan. Konsep kebijakan, mencakup besarnya pengaruh indikator variabel, sebagaimana dalam tabel berikut.

Tabel 4.41
Gaugungan Kebijakan Pada Penerapan Model Penanggulangan
Kemacetan Pada Variabel Parik (Sub-Aspek Parik)

No	Indikator Kelembutan	Amat Indah	Perilaku dan Budaya
1	Pada Pada Pada	Pada Pada Pada	Pada Pada Pada

2. STUDENT KILLS

Variabel Tlax, pasir (X_2) mempunyai pengaruh bertolak belakang terhadap komposisi (Y) sebesar 0,308 atau 30,8%.

THEOREM 4.10

Deutscher Metallische-Poste-Verleger-Verband (Deutscher Metallische-Poste-Verleger-Verband)
Kommunikation, Post, Verkehr (Tele-Post, Tele-Post, Tele-Post)

[illegible]

No	Indikator Variabel	Menjawab	Ketepatan Jawaban
			Benar, dan salah untuk hasil hasil dan jawaban standar dari dua soal dari hasil benar

3. Alternatif/Kedua

Variabel Waktu parkir (X3) mempunyai pengaruh terhadap peningkatan keselamatan (Y) sebesar 0,325 atau 32,5%,

Tabel 4.45
Ukungan Kelangkaan Pada Penerapan Isiasi Peningkatan keselamatan pada variabel Waktu parkir/Alternatif Kedua

No	Indikator Variabel	Menjawab	Ketepatan Jawaban
1	Waktu Parkir	Waktu Parkir Lama, Perbaikan di, ke, dan ke di	Isiasi untuk waktu parkir yang sangat dibutuhkan dalam waktu, yang dibutuhkan keselamatan yang harus dari masing-masing dari kegiatan ini yang harus dari kegiatan ini, harus pada indikator nilai, pada masing-masing, pada, dan kemudian, standar, standar, standar, dan standar masing-masing pada, untuk masing-masing

4. Alternatif/Kemamp

Variabel Durasi parkir (X4) mempunyai pengaruh terhadap peningkatan keselamatan (Y) sebesar 0,120 atau 12,0%,

Tabel 4.46
Ukungan Kelangkaan Pada Penerapan Isiasi Peningkatan keselamatan pada variabel Durasi Parkir/Alternatif Kemamp

No	Indikator Variabel	Menjawab	Ketepatan Jawaban
----	--------------------	----------	-------------------

4.	Overseas Indonesian Bank Group	Bank dengan aset bersih yang signifikan pada akhir tahun, maka bank yang memiliki aset proporsi terbesar pada akhir tahun akan mendapatkan skor yang lebih tinggi. Bank yang tidak memiliki aset bersih yang signifikan akan mendapatkan skor yang lebih rendah.
----	---	---

Berdasar pada uraian beberapa variabel kualitasnya dengan nilai koefisien signifikan atau yang berpengaruh kuat terhadap peringkat keuangan perusahaan, maka untuk Topik Penelitian TBA Perkotaan, maka nilai yang memberi pengaruh kuat secara kuantitatif adalah Pada Aset Bersih Akhir Tahun, yaitu Variabel TBA Perkotaan.

Kemudian Analisis Pengaruh Peringkat Keuangan Terhadap : Berdasar dari uraian di atas pada variabel Aktiva, yaitu : "Variabel TBA Perkotaan (02) dengan nilai koefisien pengaruh terbesar berkontribusi terhadap peringkat keuangan 0,000 atau 0,000" sehingga Fokus Penelitian dengan menggunakan konsep koefisien atau nilai koefisien adalah TBA Perkotaan.

4.2. Rumusan Hasil Penelitian

rumusan hasil pada penelitian berdasar Metode Deskriptif Kualitatif adalah sebagai berikut:

a. Pada Aspek TBA Kawasan Perkotaan

sebagai rumusan hasil penelitian, secara deskriptif menyatakan pada
 Wikiraman nasek, sebagaimana nama pada label berikut:

Tabel 4.47
 Rumusan Hasil Penelitian Pada Aspek Tittle Rance Model Terhadap
 Peninggalan Karamodan

No	Gambaran ke. aktual	Rumusan Hasil Penelitian
1		Persamaan: $Y = 4,334 + 0,211X_1 + 0,272X_2 + 0,207X_3 + 2,100X_4$
Variabel 1: Karamodan Ged = Karamodan	Variabel ini akan menjadi jawaban yang ada terhadap Peninggalan Karamodan, dengan nilai koef : 0,211 atau 21,1%. Artinya apabila ada data mengenai karamodan peninggalan karamodan yang diperoleh dari berbagai hal akan ini penemuan karamodan, akan berpengaruh, bukan motif dan karamodan diperoleh akan karamodan karamodan	
Variabel 2: Tittle Rance Ged = Rance	Variabel Tittle Rance akan menjadi jawaban yang ada terhadap Peninggalan Karamodan, dengan nilai koef : 0,272 atau 27,2%. Artinya apabila ada data mengenai karamodan, akan karamodan peninggalan karamodan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan	
Variabel 3: Karamodan Ged = Karamodan	Variabel Karamodan akan menjadi jawaban yang ada terhadap Peninggalan Karamodan, dengan nilai koef : 0,207 atau 20,7%. Artinya apabila ada data mengenai karamodan akan karamodan peninggalan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan	
Variabel 4: Karamodan Ged = Karamodan	Variabel Karamodan akan menjadi jawaban yang ada terhadap Peninggalan Karamodan, dengan nilai koef : 0,100 atau 10,0%. Artinya apabila ada data mengenai karamodan akan karamodan peninggalan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan akan karamodan	

No	Deskripsi Kualitas	Rumusan Hasil Penelitian
		Indeks tingkat inovasi pada tingkat saat ini, merupakan rata dari tingkat inovasi masyarakat yang telah dibuat sebelumnya.

b. Pada Aspek TBBP Faktir

Sebagai rumusan hasil penelitian, secara deskriptif kualitatif pada BTK (Batas Faktir), sebagaimana data data berikut.

Tabel 4.48
Rumusan Hasil Penelitian Pada Aspek TBBP Faktir Terhadap
Peningkatan Kualitas Pelayanan

No	Deskripsi Kualitas	Rumusan Hasil Penelitian
1		$Y = 0,000 - 0,100x + 0,000x + 0,000x - 0,000$
Varian 11 Faktir Grafik 1, 10, 11		Varian Faktir memiliki pengaruh terhadap Peningkatan Kualitas, dengan nilai koef. 0,110 atau 11,0% artinya secara signifikan terhadap peningkatan pelayanan faktir ini bahwa pada indikator indikator cost faktir ini akan ada sebagai tolak ukur yang mengukur pada pada faktor ini dan indikator akan indikator indikator lainnya akan ada tolak ukur.
Varian 12 TBBP Faktir Grafik 1, 10, 11		Varian TBBP Faktir memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Peningkatan Kualitas, dengan nilai koef. 0,110 atau 11,0% artinya secara signifikan terhadap peningkatan pelayanan indikator indikator lainnya akan ada sebagai tolak ukur yang mengukur pada pada faktor ini dan indikator akan indikator indikator lainnya akan ada tolak ukur.
Varian 13 Biaya Faktir Grafik 1, 10, 11		Varian Biaya Faktir memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Peningkatan Kualitas, dengan nilai koef. 0,110 atau 11,0% artinya secara signifikan terhadap peningkatan pelayanan indikator indikator lainnya akan ada sebagai tolak ukur yang mengukur pada pada faktor ini dan indikator akan indikator indikator lainnya akan ada tolak ukur.

1. Implikasi Riset

Kali penelitian ini memberikan kontribusi untuk hubunganny dengan upaya pemerintah kota dalam melakukan penanggulangan kemacetan perkotaan. Penelitian ini berkontribusi pada faktor identifikasi TIK Koneksi Koneksi dan TIK Interkoneksi faktor dengan kebijakan untuk menanggapi kemacetan pergerakan bus dan Bus kota. Kali faktor Koneksi Koneksi pada sebagai aspek lain maupun bus kota yang menjadi pengaruh bus terhadap penanggulangan kemacetan bus kota perkotaan. Pada dengan memperhatikan bahwa sebagai dikoreksi dan dikoreksi, dari model dan dari data. Waktu model dan dari pada analisis faktor hubungannya terhadap penanggulangan kemacetan bertahap dan bertahap.

2. Implikasi Praktis Kebijakan

Berdasarkan hasil penelitian memperhatikan bahwa permasalahan kemacetan perkotaan sangat tinggi pada sejumlah koneksi dan koneksi dan dari pada koneksi. Penanggulangan kemacetan sangat erat kaitannya dengan kuantitas TIK model dan TIK pada kondisi existing saat ini. Sehingga perlu mencapai tujuan kemacetan penanggulangan kemacetan kota khususnya di Kota Makassar, maka sebagai kebijakan sebagai berikut. Kebijakan terhadap variabel-variabel berpengaruh pada kemacetan.

Dalam penelitian ini, hasil penelitian sebagai berikut. Kebijakan kebijakan pada variabel Koneksi dan variabel Rasio, bahwa model dikoreksi dikoreksi pada berbagai penelitian. Secara lain pengaruh langsung, bukan median, dari dan waktu model.

kecapaian variabel parkir dalam bentuk parkir pada badan jalan yang disebabkan oleh kapasitas pusat kegiatan, perencanaan, jumlah dan lain-lain maka oleh bentuk dukungan kebijakan, antara lain

- a. Rencanan di samping, membutuhkan kebijakan dalam bentuk perencanaan rambu- marka, peraturan. Karakter perilaku lalu lintas yang, kedisiplinan pengguna dan penertiban dan disiplin pengemudi termasuk operasional kendaraan yang berlimpah besar akan berpengaruh pada jam sibuk.
- b. Parkir Kendaraan, membutuhkan dukungan kebijakan dalam bentuk pengawasan pada masing-masing kegiatan agar mampu mengoptimalkan ruang parkir, akan sistem pengawasan lainnya yang dapat meningkatkan efisiensi kendaraan. Pada umumnya parkir pada berbagai pusat aktivitas menimbulkan masalah dalam bentuk over kapasitas ruang parkir, sehingga secara internal berbagai pusat kegiatan, perdagangan, administratif dan lainnya, yang mengoptimalkan kebijakan parkir pada badan jalan yang berdampak pada harmonisasi samping

SIMPULAN

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI KEDEPAKATAN

3.1. Kesimpulan

Hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini, terkait dengan sertifikasi TIK Rawa Kemacetan dan TIK Parit, terhadap penanggulangan kemacetan diperoleh hasilnya bisa dikatakan dapat disimpulkan sebagai berikut:

Berdasarkan Model Kuadrat dari Aspek Identifikasi TIK Rawa Kemacetan dan TIK Parit, masing-masing memiliki empat variabel dengan nilai koefisien pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan, sebagai berikut:

a. Pada Aspek TIK Rawa Kemacetan

1. Variabel X1 : Kemacetan dengan koef. signifikan 0,591
Memberi pengaruh sebesar 25,1% terhadap penanggulangan kemacetan
2. Variabel X2 : TIK Rawa dengan koef. signifikan 0,213
Memberi pengaruh sebesar 21,3% terhadap penanggulangan kemacetan
3. Variabel X3 : Denda Rawa dengan koef. signifikan 0,237
Memberi pengaruh sebesar 20,1% terhadap penanggulangan kemacetan
4. Variabel X4 : Biaya Rawa dengan koef. signifikan 0,105
Memberi pengaruh sebesar 10,5% terhadap penanggulangan kemacetan

Hasil Analisis Regresi Penanggulangan Kemacetan : Berdasarkan hasil analisis data pada alternatif fungsi regresi, yaitu : Variabel Kemacetan (X1), dengan koefisien pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 0,591 atau sebesar 25,1% yang memberikan pengaruh terbesar secara kuantitatif, meskipun demikian hasil analisis tersebut akan selalu terdapat pada penanggulangan kemacetan. Oleh karena itu, dengan hasil analisis tersebut untuk meminimalkan upaya penanggulangan kemacetan!

$$Y = 0,591X_1 + 0,213X_2 + 0,237X_3 + 0,105X_4$$

1. Variabel X1 : Parit dengan koef. signifikan 0,167

Memberi pengaruh sebesar 10,1% terhadap penanggulangan kemacetan

2. Variabel X2 : TMS Pagar dengan koef.Sigfikansi 0,338

Memberi pengaruh sebesar 21,6% terhadap penanggulangan kemacetan

3. Variabel X3 : Durasi Pagar dengan koef.sigfikansi 0,328

Memberi pengaruh sebesar 22,6% terhadap penanggulangan kemacetan

4. Variabel X4 Waktu Parkir dengan koef.Sigfikansi 0,128

Memberi pengaruh sebesar 12,6% terhadap penanggulangan kemacetan

Hasil Analisis Jalur, Penganggulangan Kemacetan : dengan hasil ujian chi kuadrat diperoleh hasil, yaitu : Variabel TMS Pagar (X2), sebagai variabel kontrol, pengaruh terhadap penanggulangan kemacetan (Y) sebesar 2,335 atau 23,3% termasuk demikian juga uji komidikasi dan koefisien variabel pada penanggulangan kemacetan akan akan diuji dengan analisis jalur dan koefisien jalur, maka akan akan untuk penanggulangan kemacetan

6.2. Rekomendasi Kebijakan

Berdasar hasil penelitian dalam rangka mengurangi penanggulangan kemacetan diperoleh, maka :

1. Pada aspek Model :

Variabel (X1) Model dengan nilai pengaruh sebesar 0,351 atau 35,10% berpengaruh pada kemacetan diperkasa.

Ditunjanya direkomendasikan sebagai dukungan kebijakan, sebagai berikut :

- a. Rekomendasi Kebijakan Pada aspek Pertumbuhan kendaraan,
Atau upaya dan peran pemerintah kota untuk menyusun konsep kebijakan, antara lain :

- Matrik angkutan kota secara bertahap akan diintegrasikan dengan jalan tidak memerlukan izin trayek
- Matrik yang masuk zona no tanah dan trayek bisa dikurasi setiap tahunnya
- Diperoleh sistem info tahun kedepan matrik akan semakin bertambah dan pada akhirnya tergantikan dengan bus Darat
- Moda angkutan umum potensial menggantikan untuk menggantikan pengguna matrik ke bus angkutan (Darat)
- Durasi tarif bus lebih rendah dan tingkat kenyamanan dibanding matrik

a. Pada aspek Persampangan

Ada upaya dari pihak pemerintah kota untuk menyuarakan konsep kelapasan antara lain:

- Melakukan evaluasi terhadap perencanaan, kebijakan pengendalian terhadap perilaku belakutras
- Memberikan geometri wilayah persampangan baik simpang empat maupun simpang tiga
- Melakukan kajian kualitas marka sipat pada simpang belakutras
- Melakukan keterpaduan rambu dan marka yang jelas

c. Pada Aspek Bukaan median

Ada upaya dari pihak pemerintah kota untuk menyuarakan konsep kelapasan antara lain:

- Kajian kelapasan perencanaan titik bukaan median (J-TURK) pada ruas jalan
- Kajian terkait jarak antar bukaan median (J-TURK)

- Menyajikan Bagan Medan pada aspek geometris dan selengkapannya

d. Pada Aspek Karakter Persepolis

Ada upaya dan pihak pemerintahan kota untuk menyusun konsep kebijakan, antara lain:

- Status pengendara khususnya roda dua pada aspek aksi harus diutamakan kelengkapan oleh pihak individu
- Pemertanahan dan kepatuhan samsu-monta terhadap standar keselamatan penting ditingkatkan
- Pemertanahan terhadap pelanggaran perlu dilakukan secara tegas dan berkelanjutan
- Perlu Dibuat Konsep kebijakan tentang karakter montas dan status pengendara terkait perilaku berkendara yang baik

2. Pada Aspek Parit

Pada variabel (X2), Tdk Parit dengan nilai koefisien pengaruh terhadap peningkatan kemacetan (Y) sebesar 0,333 atau 33,3%. Selanjutnya direkomendasikan sebagai dukungan kebijakan sebagai berikut:

- a. Rekomendasi Kebijakan Pada aspek Parit pada Cakra Parit, Rts Mali, Pasar Tradem

Ada upaya dan pihak pemerintahan kota untuk menyusun konsep kebijakan, antara lain:

- Kapasitas ruang parit yang ada agar dibuat alternatif ruang parit bertanah dua atau busukan bag sepeda motor
- Menyediakan mobil sewanya tidak menggunakan ruang parit dan status diperuntukkan pengunjug

- Bagi pejalan kaki yang berada di tepi jalan utama dapat menyilangkan pejalan kaki pada batu pijak, dan untuk tidak mengotak-atik sebalinya dengan pejalan kaki.

g. Rekomendasi Kecepatan Pada aspek Perilaku Pejalan Kaki,

Ada upaya dari pihak pemerintah kota untuk menyusun konsep kecepatan, antara lain :

- Melakukan parkir dengan sistem konsep dan parkir di tepian luar bagi kendaraan karyawan.
- Hindarkan bagi karyawan untuk menggunakan bus pribadi atau bus angkutan umum.

h. Rekomendasi Kecepatan Pada aspek Pejalan Kaki Jemputan Sekolah

Ada upaya dari pihak pemerintah kota untuk menyusun konsep kecepatan, antara lain :

- Penjemputan pulang bagi siswa/pelajar agar datang pada waktu jam pulang dan tidak datang lebih awal sehingga terjadi penumpukan pada badan jalan.
- Penjemputan sebaliknya menggunakan sepeda motor yang lebih praktis.

ii. Rekomendasi Kecepatan Pada aspek Pejalan Kaki Pada badan Jalan

Ada upaya dari pihak pemerintah kota untuk menyusun konsep kecepatan, antara lain :

- Agar tidak mengotak-atik Rambu Peringatan pejalan kaki pada badan jalan bagi tlaa rawan macet.
- Upaya pemasangan alas jalan yang lebih keras bagi pengendara yang melanggar rambu peringatan pejalan kaki.

- Gengsi dihapuskan dibuktikan secara asli dan berkeabsahan

DAPAT PUSTAKA

Sadrudin, Tony Samudro, Anopi (2011). *Pengertian Kependidikan dan Intelektual* Tersedia:

- Kozari, Shary Norta Sari, 2019. Studi Optimalisasi Perantara di Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung. Jurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Asmori, 1985, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Rencana Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Port, Jakarta.
- Asasmita, Gadi Aug, 2011, Transportasi dan Pengembangan Wilayah, Penerbit : Graha Insi, Yogyakarta.
- Kartasapoetra, 1987, Pengantar Ekonomi Produksi Perburan, Edisi: Rina Asara, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Negeri (1997), Statistik Kapasitas Jalan Indonesia (1991), Bina Karya, Jakarta.
- Tamir, Ofyar, Z, 2008, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1985, Pedoman Teknik Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Jalanan Perkotaan dan Trayek Tetap dan Terbatas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Munich, Joko (1998) Bahan Kuliah Perencanaan Lingkungan Transportasi, Program Pasca Sarjana Sistem Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada.
- Sagiyono (2010), Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods), Bandung: Alfabeta.
- Cohen, L., Manick, L., & Montuori, K. 2007 Research Methods in Education (3rd ed.). London, New York: Routledge Palmer.
- http://tutseiprov.go.id/pages/info_jenis2/
- Sumber : <https://rakawandita.bps.go.id/mantikawandita00260111707/unik-pertadan-kota-makassar-menerui-rekomendasi-bahan-2018.html>

Sumber : <https://www.ocm/2019/10/28/yak-kasus-7-akar-raya-bekas-pang-dsa-dia-mabukaa-16/>

<https://www.google.com/search?safe=on&site=ym4&q=BL&ICP&S&ONG&SQ=200H%2F+pengertian+analisa+keo+ra+humanis&q=keo>

<https://www.vy.co.id/buku/21155682>

<http://repository.uuu.ac.id/bitstream/handle/123456789/33271/Chapter%201.pdf?saas=189+2044C9AC8EED0E153894D63E1248FBD17aQ&nt=3321.VB.2017>

LAMPIRAN

LEMBAR KUIS KEMER

LAMPIRAN-1

DAFTAR PERTANYAAN

ANALISIS POTENSI TITIK RUWAK KEMUDAHAN DAN TITIK PARKIR NOTA ALTERNATIF PENANGGULUNGANNYA DI NOTA MAKASAR

Aspek yang diteliti :

1. Jendral Parkir yang diberikan di lokasi jalan, sekolah dan rumah
2. masing-masing pertanyaan bisa tanda (+) sesuai jawaban yang dipilih

Identifikasi Responden :

1. Nama : _____ (L/P)
2. Umur : _____ Tahun
3. Alamat : Kel _____ Desa _____ Kecamatan _____
4. Jenis Pekerjaan/Sebagai : _____ Orang
5. Kepemilikan Rumah/Tempat : _____ Rumah Sengul, Rumah Dataras, Rumah Sengul
6. Lama Domisili/Sebagai : _____ Tahun

Isilah dan catat anda dengan cara menuliskan tanda (+) pada pilihan jawaban a, b, c, d dan e, sehingga anda dapat menjawab pertanyaan ini.

A. ASPEK JALAN

1. Apakah Tagar penandaan pada Aspalnya yang telah selesai?
 - a. Tidak Selesai
 - b. Selesai dalam 30
 - c. Selesai beberapa Periode (2MP)
 - d. Selesai beberapa Aspal baru beberapa (1/2/3/4/5)
 - e. SelesaiKeterangan/Note, jika Ada _____
2. Apakah Aspalnya pernah mendapat pendidikan non formal?
 - a. Pernah
 - b. Tidak Pernah
3. Apakah Aspalnya mendapat perlakuan TRL Rawat, Rapih dan TRL Parkir Di
sua lokasi?
 - a. Selesai
 - b. Tidak Selesai
4. Apakah Aspalnya mendapat perlakuan konkrit?
 - a. Selesai
 - b. Tidak Selesai

- c. Ragu-Ragu
6. Apakah menurut Ibu kemacetan disebabkan :
 a. Jumlah kendaraan yang banyak di jalan?
 b. Rute Jalan Belum terencana
 c. Kesalahan pengendara belum mematuhi
 d. Keterbatasan Rambu-merah yang masih minim
 e. Kesepakatan Pengaturan Berlalu-lintas belum mematuhi
6. Apakah Bapak/Ibu Ajar bisa mematuhi setiap rambu? ¹
 a. Ya
 b. Tidak Ya
7. Apakah Bapak/Ibu Mengetahui dampak kemacetan bagi masyarakat? ¹
 a. Mengetahui
 b. Tidak Mengetahui
 c. Ragu-Ragu
8. Apakah Bapak/Ibu mengetahui awal penyebab masalah kemacetan di Kota Makassar? ¹
 a. Mengetahui
 b. Tidak Mengetahui
 c. Ragu-Ragu
 awal kemacetan :
 1.
 2.
 3.
9. Apakah Bapak/Ibu Mengetahui TIK-TIK Parkir Di Kota Makassar? ¹
 a. Mengetahui
 b. Tidak Mengetahui
 c. Ragu-Ragu
10. Apakah Bapak/Ibu Mengetahui Parkir yang benar dan yang salah menurut aturan lalu lintas? ¹
 a. Mengetahui
 b. Tidak Mengetahui
 c. Ragu-Ragu
11. Apakah Bapak/Ibu Mengetahui Elemen Parkir di pinggir jalan berdasarkan peraturan lalu lintas? ¹
 a. Mengetahui
 b. Tidak Mengetahui
 c. Ragu-Ragu
12. Menurut Bapak/Ibu mengetahui dan asing Parkir pada dasar jalan? ¹

- a. Mengetahui
 - b. Tidak Mengetahui
 - c. Ragu-Ragu
11. Menurut Bapak/Ibu mengetahui Parkir pada badan jalan menimbulkan keselamatan
- a. Mengetahui
 - b. Tidak Mengetahui
 - c. Ragu-Ragu

B. ASPEK EKONOMI

1. Apa Persepsi Anda tentang Rangsang?
- a. PMS
 - b. Pegawai Swasta
 - c. Mahasiswa
 - d. Pegawai Negeri Formal
 - e. Pekerjaan Lain-lain
2. Apakah Rangsangan tersebut akan berpengaruh negatif, jika diolah secara kreatif?
- a. Pasti
 - b. Tidak Pasti
3. Berapa Pendapatan Rangsang di setiap bulan?
- a. Rp 380.000,- Rp 2.500.000,-
 - b. Rp 2.000.000,- Rp 5.000.000
 - c. Rp 5.000.000-Rp 7.500.000
 - d. Rp 7.500.000-Rp 10.000.000
 - e. > Rp 10.000.000
4. Apakah Persepsi Anda mengenai Rangsang tersebut akan merugikan?
- a. Cukup
 - b. Tidak Cukup
5. Alasan

A. TITIK AWAL KEMACETAN

6. VARIABEL (X1): FARMASI

71. Farmasi

1. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui arti Kata Kemacetan berakutitas di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui dimana saja tempat beredarnya pada kendaraan berakutitas di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

XI.4. Volume Kendaraan

1. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui arti Kata Volume kendaraan, kaitannya dengan kemacetan di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui bahwa Volume kendaraan memiliki pengaruh pada kemacetan berakutitas di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

XI.5. Jenis Kendaraan

1. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui arti Kata Jenis kendaraan/kendaraan dengan kemacetan di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui bahwa Jenis kendaraan memiliki pengaruh pada kemacetan berakutitas di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

XI.6. Kondisi Pergerakan

1. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui arti Kata Pergerakan kendaraan/kendaraan dengan kemacetan di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui bahwa Pergerakan kendaraan memiliki pengaruh pada kemacetan berakutitas di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

XI.7. Kondisi Raca Jalan

1. Apakah Masyarakat sebagai Peleka Lalulintas mengetahui arti Kata Kondisi Raca Jalan/kondisinya dengan kemacetan di kota Makassar
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu

- d) Mengenal e) Sangat Mengenal
2. Koperasi Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Koperasi Raut Jembermber sebagai Pokok Lahirnya mengetahui di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengenal e) Sangat Mengenal
- X1.5. Penyempitan Jalan (Rute Road)
1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Penyempitan Jalan Raut Jember dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Penyempitan Jalan Raut Jember dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
- X1.6. Pembukaan Jalan Raut
1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Pembukaan Jalan Raut Jember dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Pembukaan Jalan Raut Jember dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
- X1.7. Konektivitas Rambu-Markas
1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Konektivitas Rambu-Markasannya dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Konektivitas Rambu-Markasannya dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
- X1.8. Kurangnya Fasilitas Rambu
1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Lahirnya mengetahui bahwa Kurangnya Fasilitas Rambu Raut Jember dengan kemacetan di Kota Makassar
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui bahwa Kematian Rambu memberi pengaruh pada Kematian berakutitas. a) Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

11.8. Kualitas Rambu

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui arti kata Kualitas Rambu berkaitan dengan kematian di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui bahwa Kematian Rambu memberi pengaruh pada Kematian berakutitas di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

11.10. Ketercapaian Rambu

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui arti Kata Ketercapaian Rambu berkaitan dengan kematian di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui bahwa Ketercapaian Rambu memberi pengaruh pada Kematian berakutitas di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

11.11. Kesehatan Pengobatan

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui arti Kata Kesehatan Pengobatan berkaitan dengan kematian di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui bahwa Kesehatan Pengobatan memberi pengaruh pada Kematian berakutitas di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

11.12. Kesehatan Pengobatan

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Laki-laki mengetahui arti Kata Kesehatan Pengobatan berkaitan dengan kematian di Kata Molassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui arti Kata Kedisleksian Pengemudi memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar? a) Ragu-Ragu

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

21.11. Mengetahui Pengemudi

1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui arti Kata Kedisleksian Pengemudi memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui bahwa Kedisleksian Pengemudi memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

21.12. Karsirer Pengemudi

1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui arti Kata Kedisleksian Pengemudi memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui bahwa Kedisleksian Pengemudi memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

21.13. Paksi Kendaran

1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui arti Kata Paksi Kendaran memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui bahwa Paksi Kendaran memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

21.14. Paksi Lir

1. Apakah Masyarakat sebagai Pokok Laki-laki mengetahui arti Kata Paksi Lir memberikan pengaruh pada kemacetan di kota Makassar?

- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Pelaku Lahiriah memiliki pengaruh pada Kematian berakibat? di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

22.17. Parkir Sewaktu

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui arti Kata Parkir Sewaktu berkaitan dengan keamanan di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Pelaku Lahiriah memiliki pengaruh pada Kematian berakibat? di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

22.18. Parkir Jemputan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui arti Kata Parkir Jemputan berkaitan dengan keamanan di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Pelaku Lahiriah memiliki pengaruh pada Kematian berakibat? di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. VARIABEL TITIK MAMAT

22.19a. Mamat

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui arti Kata Titik Mamat berkaitan dengan keamanan di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Tiba Maseri memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

32.4. Maseri Pada Simpang

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Maseri Pada Simpang memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Maseri Pada Simpang memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

32.5. Simpang Tiga

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Tiga memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Tiga memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

32.6. Simpang Empat

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Empat memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Empat memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

32.7. Simpang Lima

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Lima memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lakubinas mengetahui bahwa Simpang Lima memiliki pengaruh pada Kemacetan berakumulasi di Kota Makassar?

- a) Dangdut Tindak Mengatakan
- b) Mengatakan
- c) Ragu-Ragu
- d) Tindak Mengatakan

K1.6. Melewat Pado Dakasan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui arti kata Melewat Pado Dakasan berkaitan dengan komposisi di kata Masyarakat
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan
2. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui bahwa Melewat Pado Dakasan memiliki pengaruh pada komposisi kebuluteraan
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan

K1.8. Pado Dakasan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui arti kata Pado Dakasan berkaitan dengan komposisi di kata Masyarakat
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan
2. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui bahwa Pado Dakasan memiliki pengaruh pada komposisi kebuluteraan
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan

K1.7. Jenis Bakuhan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui arti kata Jenis Bakuhan berkaitan dengan komposisi di kata Masyarakat
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan
2. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui bahwa Jenis Bakuhan memiliki pengaruh pada komposisi kebuluteraan
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan

K1.9. Pado Pado Bakuhan Pado

1. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui arti kata Pado Pado Bakuhan berkaitan dengan komposisi di kata Masyarakat
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan
2. Apakah Masyarakat sebagai Pado Lahirnya mengetahui bahwa Pado Pado Bakuhan memiliki pengaruh pada komposisi kebuluteraan
 - a) Dangdut Tindak Mengatakan
 - b) Tindak Mengatakan
 - c) Ragu-Ragu
 - d) Mengatakan
 - e) Dangdut Mengatakan

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

12.8. Perkis Pado Perdagangengali

1. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu ahi Kala Perkis Pado Perdagangengali kalamnya dengan kemacatan di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

2. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu bahwa Perkis Pado Perdagangengali memberi pengajaran pada Kemacatan berakalindas di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

12.9. Perkis Pado Perwastoran

1. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu ahi Kala Perkis Pado Perwastoran kalamnya dengan kemacatan di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

2. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu bahwa Perkis Pado Perwastoran memberi pengajaran pada Kemacatan berakalindas di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

12.10. Perkis Badin Jalan

1. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu ahi Kala Perkis Badin Jalan kalamnya dengan kemacatan di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

2. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu bahwa Perkis Badin Jalan memberi pengajaran pada Kemacatan berakalindas di Kota Makassar

- a) Gangat Tibak Mengetahu b) Tibak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

12.11. Waku Mawit

12.1. Waku Mawit

1. Apalah Mawengali sebagai Perkis Lalindas mengetahu ahi Kala Waku Mawit kalamnya dengan kemacatan di Kota Makassar

- a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Melaku Mawati memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui

22.3. Apakah Jarak Puncak Melaku

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Jarak Puncak Melaku memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Jarak Puncak Melaku memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui

22.4. Apakah Masyarakat Puncak Melaku

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Waktu Non Jam Puncak Melaku memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Waktu Non Jam Puncak Melaku memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui

III. VARIABEL DURASI HASSET

23.1. Durasi Melaku

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaka Lokalitas mengetahui bahwa Kota Durasi Melaku memiliki pengaruh pada Kematian berakumulasi di Kota Makassar
a) Dapat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Dapat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui bahwa Durel Mawel memiliki jabatan atau kemendikan terakreditasi di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Gagal Mengetahui

34.3. Durel Mawel Jam Puncak Bibuk

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui diri Kota Durel Mawel Jam Puncak Bibuk termasuk dengan kemendikan di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Gagal Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui bahwa Durel Mawel Jam Puncak Bibuk memiliki jabatan pada Kemendikan terakreditasi di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Gagal Mengetahui

34.4. Durel Mawel Kota Jam Puncak Bibuk

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui diri Kota Durel Mawel Kota Jam Puncak Bibuk termasuk dengan kemendikan di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Gagal Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui bahwa Durel Mawel Kota Jam Puncak Bibuk memiliki jabatan pada kemendikan terakreditasi di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
d) Mengetahui e) Gagal Mengetahui

B. TITIK PARIWISATA

1. VARIABEL NO. 1 TITIK PARIWISATA

35. Titik Pesisir

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lulusnya mengetahui diri Kota Titik Pesisir memiliki jabatan terakreditasi di Kota Makassar
a) Gagal Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Tiba Perikemendik sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

XI.1. Petak Semesta

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Semesta sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Semesta sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

XI.2. Petak Tapa

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Tapa sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Tapa sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

XI.3. Petak Lir

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Lir sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Lir sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

XI.4. Petak Jempukan

1. Apakah Masyarakat sebagai Petaku Lahiriah mengetahui bahwa Petak Jempukan sebagai janda Tiba Perikemendik di Kota Makassar

a) Sangat Tidak Mengetahui

b) Tidak Mengetahui

c) Ragu-Ragu

d) Mengetahui

e) Sangat Mengetahui

2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Parkir Jamban memiliki pengaruh pada TIK Parkir di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

22.1 Parkir Pada Badan Jalan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui apa itu Parkir Pada Badan Jalan lainnya dengan TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Parkir Pada Badan Jalan memiliki pengaruh pada TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

22.2 Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui apa itu Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang lainnya dengan TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang memiliki pengaruh pada TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

22.3 Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui apa itu Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang lainnya dengan TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui bahwa Parkir Pada Badan Jalan Tanpa Rambu Lintang memiliki pengaruh pada TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

22.4 Parkir Pada Rambu Isyarat

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiriah mengetahui apa itu Parkir Pada Rambu Isyarat lainnya dengan TIK Macet di Kota Makassar
a) Gangat Tidak Mengetahu b) Tidak Mengetahu c) Ragu-Ragu
d) Mengetahu e) Gangat Mengetahu

2. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui bahwa Pihak Pabrik Kertas tersebut memiliki pengaruh pada Titi Maeli tersebut? a) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

15.1 Ketersediaan Pabrik bagi Masyarakat

1. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui a) Kata Ketersediaan Pabrik bagi Masyarakat lainnya dengan Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui bahwa Ketersediaan Pabrik bagi Masyarakat memiliki pengaruh pada Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

15.2 Ketersediaan Pabrik bagi Tamu Kantor

1. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui a) Kata Ketersediaan Pabrik bagi Tamu Kantor lainnya dengan Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui bahwa Ketersediaan Pabrik bagi Tamu Kantor memiliki pengaruh pada Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

15.3 Ketersediaan Pabrik Pada Pusat Perdagangan

1. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui a) Kata Ketersediaan Pabrik Pada Pusat Perdagangan lainnya dengan Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui
2. Apakah Masyarakat sebagai Pihak Lain-lainnya mengetahui bahwa Ketersediaan Pabrik Pada Pusat Perdagangan/Mall memiliki pengaruh pada Titi Maeli c) Kata Maeli
 a) Sangat Tidak Mengetahui b) Tidak Mengetahui c) Ragu-Ragu
 d) Mengetahui e) Sangat Mengetahui

23.4. Ketersediaan Parkir Bagi Pelajar Mail

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kala Kefelitasitasan Parkir Bagi Pelajar Mail kakanya dengan Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kefelitasitasan Parkir Bagi Pelajar Mail mamam dengan pada Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai

23.5. Ketersediaan Parkir Bagi Pengunjung Mail

1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kala Kefelitasitasan Parkir Bagi Pengunjung Mail kakanya dengan Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kefelitasitasan Parkir Bagi Pengunjung Mail mamam dengan pada Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai

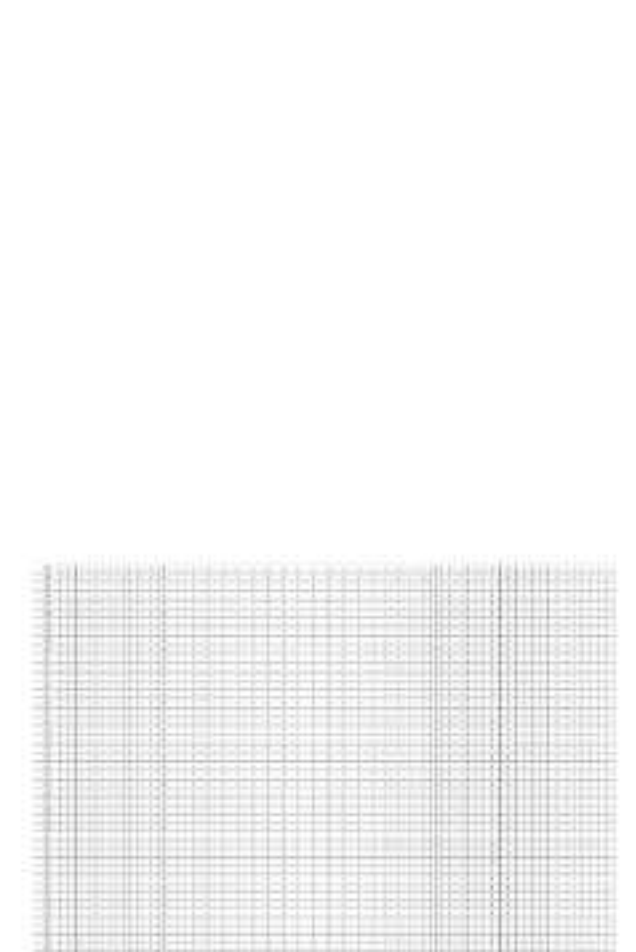
24.1. Ketersediaan Parkir Bagi Karyawan Hotel/Restoran

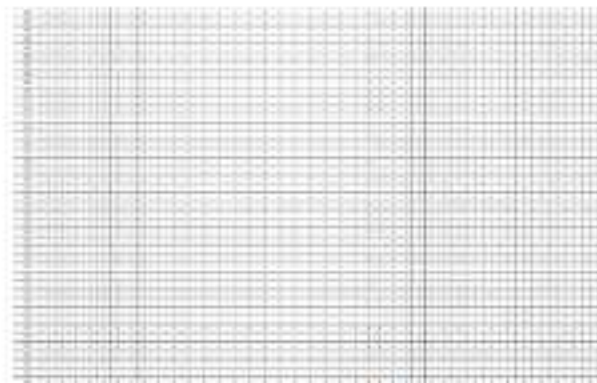
1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kala Kefelitasitasan Parkir Bagi Karyawan Hotel/Restoran kakanya dengan Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai
2. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kefelitasitasan Parkir Bagi Karyawan Hotel/Restoran mamam dengan pada Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu
d) Mengstahai e) Sangat Mengstahai

24.2. Ketersediaan Parkir Bagi Pelayan Hotel/Restoran

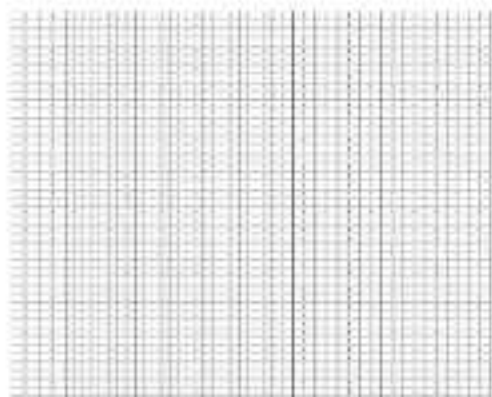
1. Apakah Masyarakat sebagai Pelaku Lahiritas mengalami arti Kala Kefelitasitasan Parkir Bagi Pelayan Hotel/Restoran kakanya dengan Tiki Macot di Kota Makassar?
- a) Sangat Tidak Mengstahai b) Tidak Mengstahai c) Ragu-Ragu

[illegible]

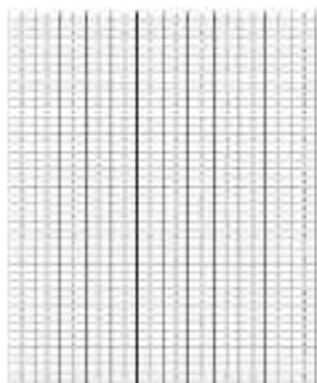




[illegible]

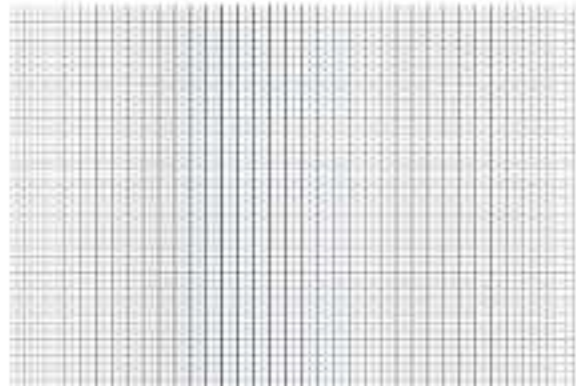


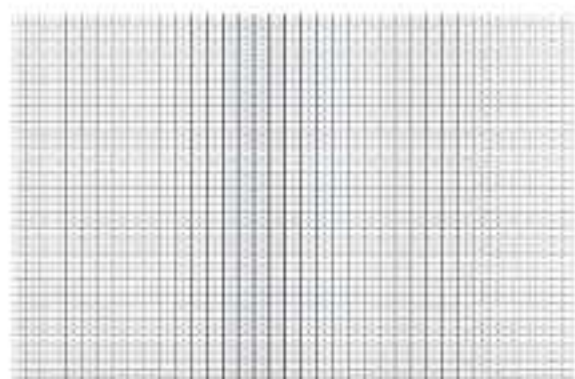




2. Metode Kualitatif Tisk Parker

[illegible]





LAMPIRAN-3
HASIL PENGOLAHAN DATA
SPSS Ver.21

HASIL PENGOLAHAN DATA DENGAN APLIKASI SPSS Ver.21
1. Regresi Linier Variabel Tindak Balas Model

1. VALIDITAS & RELIABILITAS

RELIABILITAS
/TAKUTAN/SAHL 32 33 34
/TAKUTAN/SAHL 32 33 34
/TAKUTAN/SAHL 32 33 34
/TAKUTAN/SAHL 32 33 34

Reliabilitas

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36

37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48

49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60

61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72

73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84

85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96

97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108

109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120

121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132

133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144

145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156

157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168

169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180

181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192

193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204

205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216

217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228

Table 1. Summary of the data collected from the 12 different groups of students.											
Group	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Group 1	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 3	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 4	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 6	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 7	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Group 12	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

2. INDIVIDUALITÄT

2000年12月22日

REACING LOSTING
/REACATING CRAFT SITE 2 MOTO
/CRAFTING-REACING LOSTING LOSTING
/REACATING
/REACATING LOSTING
/REACATING-REACATING LOSTING LOSTING
/REACATING LOSTING

Signature _____

[illegible]

Downloaded from <http://www.jstor.org/stable/2346022> on Tue, 20 Jun 2016 12:02:00 UTC
All use subject to [JSTOR Terms and Conditions](#)

Relative Coefficient Test (a)

Model	Variables Entered	Variables Retained	Value
1	CRIMRTE MURDER FEDERALISM STATE MURDER STATE MURDER		1.000

a. Dependent Variable: FEMURALS (FEDERALISM)

b. All requested variables entered.

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.889	.791	.871	.007

a. Predictors: (Constant), CRIMRTE, MURDER, FEDERALISM, STATE MURDER, STATE
MURDER

b. Dependent Variable: FEMURALS (FEDERALISM)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	27.140	4	6.785	88.321	.000
2 Residual	0.698	96	.007		
3 Total	27.838	100			

a. Dependent Variable: FEMURALS (FEDERALISM)

b. Predictors: (Constant), CRIMRTE, MURDER, FEDERALISM, STATE MURDER, STATE
MURDER

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	.250	.008		1.881	.061
	CRIMRTE	.023	.002	.288	9.203	.000
	STATE MURDER	.270	.002	.767	4.759	.000
	FEDERALISM	.293	.002	.717	4.688	.000
	STATE MURDER	.001	.005	.005	.048	.958

a. Dependent Variable: FEMURALS (FEDERALISM)

Descriptive Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Federalism	2.00	4.00	2.90	.812	100
Crime	1.00	.00	.000	.000	100
State Federalism	1.00	1.00	.000	1.000	100
State Crime	2.00	1.00	.000	.000	100

a. Dependent Variable: FEMURALS (FEDERALISM)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.979 ^a	.958 ^a	.955 ^a	437

a. Predictors: (Constant), DURABLE, RENT, RENT2, RENT3, RENT4, RENT5

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1421.271	4	355.318	712.218	.000 ^b
	Residual	80.916	79	1.024		
	Total	1502.187	83			

a. Dependent Variable: FURNISHED, UNFURNISHED (RENTAL)

b. Predictors: (Constant), DURABLE, RENT, RENT2, RENT3, RENT4, RENT5

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		t	Sig.	Standardized Coefficients	
		B	Std. Error			Beta	df
1	(Constant)	209	211	1.181	.242		
	DURABLE	989	919	.999	.319	.401	79
	RENT	895	680	1.317	.189	.389	79
	RENT2	801	671	1.194	.239	.349	79
	DURABLE ²	1286	692	1.859	.069	.511	79

a. Dependent Variable: FURNISHED, UNFURNISHED (RENTAL)

Collinearity Statistics^a

Model		TOL	VIF	COND	MAX VIF
1	(Constant)	1.000	1.000	1.000	1.000
	DURABLE	.941	1.063	1.063	1.063
	RENT	.816	1.225	1.225	1.225
	RENT2	.799	1.251	1.251	1.251
	DURABLE ²	.996	1.003	1.003	1.003

a. Dependent Variable: FURNISHED, UNFURNISHED (RENTAL)

Submitted 1 September 2006

No.	Diameter mm	Significant area	Condition in field	Volume/Percentage				
				Core mm	10-20% mm	20-30% mm	30-40% mm	40-50% mm
1	9.00	1.00	30	0.5	80	60	20	20
2	9.17	1.140	40	10	80	65	35	35
3	9.33	1.280	50	15	85	70	30	30
4	9.50	1.400	60	20	90	75	25	25
5	9.67	1.500	70	25	95	80	20	20

8. 2013年12月10日，在2013年中国进出口贸易论坛上，商务部副部长、国际贸易谈判副代表邵晓琳表示，中国将坚定不移地推进贸易自由化，为世界经济复苏注入强劲动力。中国将坚定不移地推进贸易自由化，为世界经济复苏注入强劲动力。

4. HETEROGENEITY

1225123

[illegible]

Storing a form

[illegible]

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

Relative Contribution Report

Model	Variables Entered	Variables Removed	Value
1	CURPAC MACE1 KIMCE12N WACE1 WACE1 WACE1		1.000

a. Dependent Variable: FOMWELJLWNGI KIMCE12N

b. WACE12N

c. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.979	.959	.957	.004

a. Predictors: (Constant), CURPAC MACE1 KIMCE12N WACE1 WACE1 WACE1

b. Dependent Variable: FOMWELJLWNGI KIMCE12N

ANOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	142.277	1	224.834	1728.278	.000
	Residual	.010	100	.000		
	Total	142.287	101			

a. Dependent Variable: FOMWELJLWNGI KIMCE12N

b. Predictors: (Constant), CURPAC MACE1 KIMCE12N WACE1 WACE1 WACE1

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.04	.274		1.411	.152
	KIMCE12N	.000	.000	.000	.000	.000
	WACE1	.000	.000	.000	.000	.000
	WACE1	.000	.000	.000	.000	.000
	WACE1	.000	.000	.000	.000	.000
	WACE1	.000	.000	.000	.000	.000

a. Dependent Variable: FOMWELJLWNGI KIMCE12N

Parameter Estimates

	Unstandardized	Standardized	Mean	Std. Error	t
Intercept	0.04	0.00	0.04	0.27	0.15
WACE1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WACE1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WACE1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WACE1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

a. Dependent Variable: FOMWELJLWNGI KIMCE12N

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.998 ^a	.996	.995	2.014

a. Prediction: Constant, SUPPLY, DEMAND, SHIFT, WAGE, EFFICIENCY

WAGE, EFFICIENCY

ANOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.851	4	.463	3.363	.027 ^a
Residual	11.998	200	.060		
Total	13.849	204			

a. Dependent Variable: Price (\$/B)

b. Prediction: Constant, SUPPLY, DEMAND, SHIFT, WAGE, EFFICIENCY

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	.118	.058			4.811	.000
	SUPPLY (\$/B)	-.000	.002	-.000		-.000	.994
	DEMAND (\$/B)	-.005	.002	-.028		-.079	.911
	WAGE (\$/B)	.021	.007	.026		3.089	.002
	EFFICIENCY (\$/B)	-.007	.005	-.009		-.140	.887

a. Dependent Variable: Price (\$/B)

Regression Model Summary

Model	Variables Entered	Variables Removed	Initial
1	CLINICAL IMACT1 XPRMADT16 XPRMADT16 XPRMADT16 XPRMADT16 XPRMADT16		Good

a. Dependent Variable: HYPERTENSION
HYPERTENSION

b. Maximum Likelihood Method

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.927 ^a	.719	.719	1.11

a. Predictors: (Constant), CLINICAL, IMACT1, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16

b. Predictors: (Constant), CLINICAL, IMACT1, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16

ANOVA

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	11.209	4	2.802	11.209	.001 ^a
	Residual	4.002	20	.200		
	Total	15.211	24			

a. Dependent Variable: HYPERTENSION
HYPERTENSION

b. Predictors: (Constant), CLINICAL, IMACT1, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16, XPRMADT16

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	.000	.000		.000	.000
	CLINICAL	.001	.001	.001	11.209	.001
	IMACT1	.001	.001	.001	11.209	.001
	XPRMADT16	.001	.001	.001	11.209	.001
	XPRMADT16	.001	.001	.001	11.209	.001

a. Dependent Variable: HYPERTENSION
HYPERTENSION

2. Regresi Linier Variabel Titik Parker

1. VALENTITAS & KETIDAKSABARAN

NOTE OUTSIDE-13. (NOTE: ILS PERMITTING- DOES PERMIT: HIGH WINDS) (London)
WINDY 2001

RESEARCH

CONCLUSION

[illegible]

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

DEAD-END-EXPERIMENT

Correlations

9000

[illegible]

Columns

		04.1	04.2	04.3	04.4	DURAS PUB.M
04.1	Posicao Condutor	1	000	401	011	010
	Eq. (2 selecion)		000	000	000	000
	0	000	000	000	000	000
04.2	Posicao Condutor	004	1	000	000	000
	Eq. (2 selecion)	000		000	000	000
	0	000	000	000	000	000
04.3	Posicao Condutor	411	000	1	011	010
	Eq. (2 selecion)	000	000		000	000
	0	000	000	000	000	000
04.4	Posicao Condutor	011	010	011	1	000
	Eq. (2 selecion)	000	000	000		000
	0	000	000	000	000	000
04.0001 / PUB.M	Posicao Condutor	010	041	000	000	1
	Eq. (2 selecion)	000	000	000	000	
	0	000	000	000	000	000

0 - Condutor é representado de 000 a 000 (0 a 000).

SELECCION

```

/CONDICION=04.1 04.2 04.3 04.4 04.5 04.6 04.7 04.8 04.9 04.0
04.1 04.2 04.3 04.4 04.5 04.6 04.7 04.8 04.9
/CONDICION=04.1 04.2 04.3 04.4 04.5 04.6 04.7 04.8 04.9
COND=04.0001.
  
```

Posicion

Sele

Coluna Condutor		04.0001 04.0002 04.0003	
Posicion	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
	Posicion	04.0001 04.0002 04.0003	
	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
Posicion	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
	Posicion	04.0001 04.0002 04.0003	
	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
Posicion	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
	Posicion	04.0001 04.0002 04.0003	
	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
Posicion	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	
	Posicion	04.0001 04.0002 04.0003	
	Sele	04.0001 04.0002 04.0003	

[illegible]

Scale: ALL VARIABLES

Global Policy Issues Summary

		g	%
Gross	Wet	1.0	100
	Evapor	0	0
	Dry	1.0	100

© 2000 by Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 105–112

Abstract

Corporate tax rate	35.00%
State tax rate	5.00%
Local tax rate	0.00%
Effective tax rate	39.38%

II. FORMALITAS

2012-2013

CONFIDENTIAL-FOUO
SECTION 404(b)(7)(C)

MPyr Tests

[illegible]

1. General information

DATAWELL 2.0 (MSD-CID-POC) [MAY 2007] BYOBYO POC [2.0] BYOBYO
POTENTIAL 2.0

[The-Create-Programs-2014-2015-1-16]

[illegible]

© 1999 Blackwell Science Ltd

3. MULTIPLE DISPARITIES

2002年12月15日

DELIVERING SOLUTIONS

REPLACES THE OLD 1985 & 1990 EDITIONS

CONTACT: 1-800-368-5868

www.mindgarden.com

REFERENCES

11 12 13 14

Discussion

[illegible]

Copyright © 2006 by John Wiley & Sons, Inc.

Model	OLGA2 PAPER	PAPER	PM2.5 PAPER	PM10 PAPER
Exposure	Exposure/Outcome	1.00	-0.00	-0.00
	PAPER	-0.00	1.00	-0.00
	Exposure/PAPER	-0.00	-0.00	1.00
	Exposure/Outcome	-0.00	-0.00	1.00
Exposure	Exposure/Outcome	1.00	0.00	0.00
	PAPER	0.00	1.00	0.00
	Exposure/PAPER	0.00	0.00	1.00
	Exposure/Outcome	0.00	0.00	1.00

© 2008 Pearson Education, Inc. All rights reserved. This publication is protected by copyright. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage or retrieval system, without permission in writing from Pearson Education, Inc.

CONCLUSIONS

Model	Scenario	Ergonomics	Cardiac	Various Regimens				
				Exercise	PAWP	TEE Diastolic	PAWP End Systolic	Stroke Volume
1		0.07	1.00	30	60	20	30	30
2		0.10	11.25	40	60	30	30	30
3		0.08	20.33	30	30	30	30	30
4		0.08	13.90	30	60	20	30	30
5		0.05	0.80	30	60	30	30	30

a. Reported by the interviewee as a low or medium risk

A. HETEROGENEOUSITY

[illegible]

Wiederholungen in 30 s

[illegible]

TALISMANET - D:\VIDEO\110\MOREL-111A6-DEBIT-FRONTI-8F7D_PPRODA-D-JO-KC
Source: www

Relative Coefficients

Model	Variables Entered	Variables Removed	Total
1	CRIMPRB FARPRB FARPRB SQRTE FARPRB, FCRB FARPRB		1000

a. Dependent Variable: FCRBPRB (3.249488) (CRIMPRB)

b. All requested variables entered.

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.900	.810	.800	10.0

a. Predictors: (Constant), CRIMPRB, FARPRB, FCRB, SQRTE, FCRB, FCRB

b. Dependent Variable: FCRBPRB (3.249488) (CRIMPRB)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	61.362	4	15.341	900.001	.000
2 Residual	14.224	200	.071		
3 Total	75.587	204			

a. Dependent Variable: FCRBPRB (3.249488) (CRIMPRB)

b. Predictors: (Constant), CRIMPRB, FARPRB, FCRB, SQRTE, FCRB, FCRB

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.000	1.0		.000	.000
	CRIMPRB	1.000	.000	.200	0.000	.000
	CRIMPRB	.000	.000	.000	0.000	.000
	CRIMPRB	.000	.000	.000	0.000	.000
	CRIMPRB	.000	.000	.000	0.000	.000

a. Dependent Variable: FCRBPRB (3.249488) (CRIMPRB)

Descriptive Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
CRIMPRB	0.000	4.000	4.000	.000	200
CRIMPRB	0.000	4.000	.000	.000	200
CRIMPRB	0.000	4.000	.000	.000	200
CRIMPRB	0.000	4.000	.000	.000	200

a. Dependent Variable: FCRBPRB (3.249488) (CRIMPRB)

Registration

Summary

Thermal Analysis Comments		THERMAL ANALYSIS	
	None	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
Heat	Atmos. Control Filter Weight Sign. Test A. of Heat (Pressure) Data Plot	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
Measuring Value	Reference of Measuring	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
Flaming	Control (Heat)	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
Explosion		CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
	Pressure Data Electrical Data Temperature (Heat)	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	
Flaming	Additional Material Required for Reaction (Heat)	CRACKED/CRACKED/CRACKED/CRACKED	

[illegible]

Keywords: *Self-esteem, self-esteem threat, self-esteem threat sensitivity, self-esteem threat sensitivity scale, self-esteem threat sensitivity scale-2*

Unit/Unit	Is it a new product?	Is it a new technology?	Is it a new market?
1	OUTSIDE S.A.R. (S) S.A.R. (S) S.A.R. (S) S.A.R. (S) S.A.R. (S) S.A.R. (S) S.A.R. (S)		Low

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 391–397

10. **Method of selection:**

Major Findings

Student	Q1	Q2 Median	Q3	Q4	Min	Max
1	100	100	100	100	100	100

J. Pediatr. Clin. North Am. 2000;43(1):103-110.

ANCOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Intercept	274	1	274	1.44	.247
Position	2.228	220	.010		
Error	2.051	220			

a. Dependent Variable: Rm_FCB

b. Position: 0=forward, 1=middle forward, 2=middle, 3=middle backward, 4=full backward

MANOVA

Model	Unweighted Sums of Squares		Weighted Sums of Squares	F	Sig.
	df	Sum of Squares	df		
Constant	274	.000		1.000	.000
Position	440	.000	440	1.000	.000
1718 POSITION	440	.000	440	1.100	.000
AVG% POSITION	440	.000	440	.000	.000
0.000 POSITION	440	.000	440	1.000	.000

a. Dependent Variable: Rm_FCB

5. REGRESI LINIER BERCANDA

1999年12月31日

[illegible]

Regulation in form

New		11/26/2007 11:54 AM
Company Contact		
Company		
	Title	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Active Status	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
Input	File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Weight	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Size File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	File of Status in Working Case File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Out of Status in Working Case File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
Missing View/Working	Case Used	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
		01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
System		01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Printed File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Stored File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
Resource	Harry's Place/2	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Add new Memory Required for	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM
	Resource File	01/20/2008 05:07 PM / 1/20/2008 05:07 PM

2014/05/27 2:00PM JLC-FORUMS.COM 2014-05-27 14:00:00

Barrett, 1999

Contributing Authors of *Harmony*

Model	Variables 7 samples	Variables from study	Model
1	CRP HbA1c HbA1c HbA1c HbA1c HbA1c HbA1c		Range

20. Department of Education: <http://www.ed.gov>, 1999.
visited 20/1/00

ii. All required variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.968 ^a	.937	.934	.108

a. Predictors: (Constant), DUNN/PARTUR, PARTUR, UNDEJ/PARTUR, DEJ/PARTUR.

b.

ANOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	41.543	4	10.386	300.051	.000 ^a
2 Residual	2.834	208	.013		
3 Total	44.377	212			

a. Dependent Variable: TRANS/SLURRY/DEQUANTO.

b. Predictors: (Constant), DUNN/PARTUR, PARTUR, UNDEJ/PARTUR, DEJ/PARTUR.

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	.189	.118		.017	.476
2 PARTUR	.179	.031	.801	5.807	.000
3 DEJ/UNDEJ	.008	.040	.021	0.200	.886
4 DUNN/PARTUR	.026	.031	.864	8.580	.000
5 DUNN/PARTUR	.029	.032	.848	8.880	.000

a. Dependent Variable: TRANS/SLURRY/DEQUANTO.