

TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA FASILITAS UMUM STASIUN KERETA API RANGKASBITUNG

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Administrasi Publik
Program Studi Administrasi Publik



Oleh:
Dini Puzi Astuti
NIM. 6661150050

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
SERANG, 2019**

ABSTRAK

Dini Puzi Astuti. 6661150050. 2019. Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Program Studi Administrasi Publik. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Dosen Pembimbing I: Listyaningsih, M. Si. Dosen Pembimbing II: Dr. Arenawati, M. Si.

Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum merupakan gambaran atau kondisi suatu fasilitas umum yang sudah responsif dengan kebutuhan kelompok gender (laki-laki, perempuan, lansia, anak-anak dan difabel), salah satunya pada Stasiun Kereta Api. Permasalahannya dikarenakan masih terbatasnya fasilitas yang responsif gender di stasiun. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Teori yang digunakan adalah responsivitas gender pada infrastruktur menurut Puslitbang Sosekling (2013). Metode yang digunakan adalah kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, kuesioner, wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan. Analisis data yang digunakan adalah model Neuman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan perhitungan jawaban responden responsivitas gender secara umum sudah berada di tingkat responsif, namun masih ada beberapa kebutuhan kelompok gender yang masih belum terpenuhi. Saran yang dapat diberikan yaitu pemenuhan kebutuhan dapat dipenuhi dengan menyesuaikan kebutuhan kelompok gender dengan pembangunan fasilitas di stasiun, mulai dari desain bangunan sampai pada pemanfaatannya.

Kata Kunci: Responsivitas Gender, Fasilitas Umum, Stasiun Kereta Api.

ABSTRACT

Dini Puzi Astuti. 6661150050. 2019. The Level of Gender Responsiveness on Public Facility of Rangkasbitung Railways Station. Public Administration Department. Faculty of Social Science and Political Science. First Advisor: Listyaningsih, M. Si. Second Advisor: Dr. Arenawati, M. Si.

Gender Responsiveness on Public Facility is a description or condition of a public facility that has been responsive to the needs of gender groups (men, women, the elderly, children and disabled), one of them is Railways Station. The problem was because there are still limited gender responsive facility at the station. This research aims to determine the level of Gender Responsiveness on Public Facility of Rangkasbitung Railways Station. The theory used gender responsiveness in infrastructure according to the Environmental Socio-Economic Research Center (2013). The method used quantitative with a descriptive approach. The techniques of data collection used observation, questionnaire, interview, documentation and literature study. The data analysis used the Neuman model. The results of the study showed that based on the answers of respondents, gender responsiveness in general has been at a responsive level, but there are still some needs for gender groups that are still not fulfilled. Suggestion that can be given is the fulfillment of the needs can be fulfilled by adjusting the needs of the gender group with the construction of facilities at the station, from the design of the building to its utilization.

Keywords: Gender Responsiveness, Public Facility, Railways Station.

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Dini Puzi Astuti
NIM : 6661150050
Tempat, tanggal lahir : Tangerang, 24 Desember 1997
Program Studi : Administrasi Publik

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA FASILITAS UMUM STASIUN KERETA API RANGKASBITUNG** adalah hasil karya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila di kemudian hari skripsi ini terbukti mengandung unsur plagiat, maka gelar kesarjanaan saya bisa dicabut.

Serang, Mei 2019



Dini Puzi Astuti

LEMBAR PERSETUJUAN

NAMA : DINI PUZI ASTUTI
NIM : 6661150050
JUDUL : TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA FASILITAS
UMUM STASIUN KERETA API RANGKASBITUNG

Serang, Mei 2019

Skripsi Ini Telah Disetujui untuk Diujikan
Menyetujui,

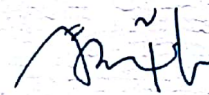
Pembimbing I



Listyaningsih, M.Si

NIP. 197603292003122001

Pembimbing II



Dr. Arenawati, M.Si

NIP. 197004102006042001

Mengetahui,

Dekan FISIP UNTIRTA



Dr. Agus Sjafari., M.Si
NIP. 197108242005011002

PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA

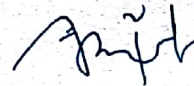
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : DINI PUZI ASTUTI
NIM : 6661150050
JUDUL SKRIPSI :TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA
FASILITAS UMUM STASIUN KERETA API
RANGKASBITUNG

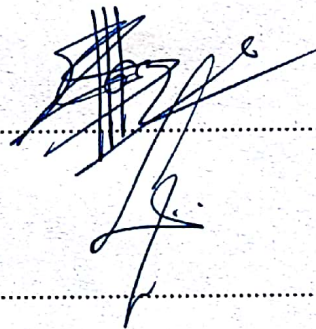
Telah Diuji di Hadapan Dewan Penguji Sidang Skripsi di Serang, tanggal 22 Mei 2019 dan dinyatakan LULUS.

Serang, 22 Mei 2019

Ketua Penguji
Dr. Arenawati, M.Si
NIP. 197004102006042001



Anggota:
Yeni Widyastuti, M.Si
NIP. 197602102005012003



Anggota:
Listyaningsih, M.Si
NIP. 197603292003122001

Mengetahui,

Dekan FISIP UNTIRTA

Dr. Agus Stafari, M.Si
NIP. 197108242005011002

Ketua Program Studi

Listyaningsih, M.Si
NIP. 197603292003122001

“KETERGESAAN DALAM SETIAP USAHA,
MEMBAWA KEGAGALAN”

- Herodotus -

Make your own face

Persembahan

“Skripsi ini aku persembahkan untuk:

Kedua Orangtua Ku,

Bapak Sahabi dan Ibu Halimah”.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatu,

Puji dan syukur saya panjatkan ke hadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua. Sholawat serta salam tak lupa dipanjatkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW, beserta keluarga, sahabat, dan para pengikutnya hingga akhir zaman. Kepada orangtua tercinta Ibu Halimah dan Bapak Sahabi yang telah menjadi motivator terbesar, terima kasih atas segala doa, kasih sayang, perhatian, dan dukungan yang diberikan tiada henti sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung”.

Penyusunan skripsi ini dilakukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu (S1) Administrasi Publik program studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Hasil penelitian ini tentunya tidak terlepas dari bantuan banyak pihak yang telah membantu dan selalu mendukung dalam memberikan motivasi baik waktu, tenaga, dan ilmu pengetahuannya. Maka dengan ketulusan hati, peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada berbagai pihak yang telah membantu dan mendukung, ucapan terima kasih disampaikan kepada:

1. Prof. Dr. H. Sholeh Hidayat, M.Pd., Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

2. DR. Agus Sjafari, M.Si., Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
3. Rahmawati, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
4. Iman Mukhroman, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
5. Kandung Sapto Nugroho, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
6. Listyaningsih, M.Si., Ketua Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa dan selaku dosen pembimbing I yang telah senantiasa memberikan bimbingan, arahan, dan motivasi dalam menyelesaikan proposal skripsi ini..
7. Dr. Arenawati, M.Si., Sekretaris Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa dan juga selaku dosen pembimbing II yang telah senantiasa memberikan bimbingan, arahan, dan motivasi dalam menyelesaikan proposal skripsi ini.
8. Riny Handayani, S.Si., M.Si., sebagai dosen pembimbing akademik yang telah membimbing mulai dari awal perkuliahan.
9. Rina Yulianti, M.Si., sebagai dosen penguji yang telah memberikan saran dan masukan untuk perbaikan skripsi ini.
10. Yeni Widyastuti, M.Si., sebagai dosen penguji yang telah memberikan saran dan masukan untuk perbaikan skripsi ini.

11. Kepada seluruh Dosen Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama perkuliahan.
12. Para staff Tata Usaha (TU) Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa atas segala bantuan informasi selama perkuliahan.
13. Pihak Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang telah memberikan informasi, data, dan ketersediaan waktu dalam proses pengambilan data untuk penulis.
14. Para responden yang telah bersedia mengisi angket penelitian serta mempermudah peneliti dalam proses pengumpulan data
15. Kepada seluruh saudara-saudaraku yang telah mendoakan, memberikan semangat, dan motivasi.
16. Kepada kakak-kakakku, Mila dan Rizky, terimakasih atas doa dan motivasi yang sudah diberikan untuk peneliti
17. Kepada teman-teman jurusan Administrasi Publik angkatan 2015 yang telah memberikan dukungan dan kebahagiaan selama 4 tahun perkuliahan.
18. Kepada Anggita Simangunsong dan Febriyani Eka Safitri yang terus memberikan semangat dan membantu sejauh ini.
19. Kepada para sahabat seperjuangan skripsi Memey, Herma, Pradita, Siska, Fitria, Ina, Syanindita yang telah memberikan dan dukungan selama perkuliahan
20. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah membantu proses penyelesaian skripsi ini.

Dengan ini peneliti mengucapkan rasa syukur yang tidak terhingga dengan terselesaikannya penyusunan skripsi ini. Peneliti meminta maaf apabila terdapat kesalahan-kesalahan dalam penulisannya. Maka dari itu, diharapkan kritikan dan saran guna memperbaiki dan menyempurnakan skripsi ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Serang, Mei 2019

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK

ABSTRACT

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PENGESAHAN

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

KATA PENGANTARi

DAFTAR ISIv

DAFTAR TABELix

DAFTAR DIAGRAM.....x

DAFTAR GAMBARxiii

DAFTAR LAMPIRAN.....xiv

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah.....1

1.2 Identifikasi Masalah.....18

1.3 Batasan Masalah19

1.4 Rumusan Masalah.....19

1.5 Tujuan Penelitian19

1.6 Manfaat Penelitian20

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

PENELITIAN

2.1 Landasan Teori	21
2.1.1 Pengertian Pembangunan	21
2.1.2 Pembangunan Berspektif Gender	24
2.1.3 Infrastruktur.....	29
2.1.4 Konsep Gender	30
2.1.4.1 Responsivitas Gender	33
2.1.4.2 Analisis Gender	34
2.1.4.2.1 <i>Gender Impact Assessment</i>	37
2.1.5 Pengertian Fasilitas Umum	40
2.2 Penelitian Terdahulu	40
2.3 Kerangka Pemikiran Penelitian	43
2.4 Hipotesis Penelitian	46

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian	46
3.2 Ruang Lingkup Penelitian	48
3.3 Lokasi Penelitian.....	48
3.4 Variabel Penelitian.....	49
3.4.1 Definisi Konsep.....	49
3.4.2 Definisi Operasional.....	50
3.5 Instrumen Penelitian	52
3.6 Populasi dan Sampel Penelitian.....	57

3.6.1	Populasi	57
3.6.2	Sampel	58
3.7	Teknik Pengolahan dan Analisis Data	60
3.7.1	Uji Validitas	62
3.7.2	Uji Reliabilitas	63
3.7.3	Uji Normalitas.....	64
3.7.4	Uji Hipotesis	65
3.8	Jadwal Penelitian	66

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1	Deskripsi Objek Penelitian.....	68
4.1.1	Deskripsi Wilayah Kabupaten Lebak.....	68
4.1.1.1	Keadaan Penduduk Kabupaten Lebak.....	69
4.1.2	Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero).....	71
4.1.2.1	Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	71
4.1.3	Stasiun Kereta Api Rangkasbitung	72
4.1.3.1	Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rangkasbitung .	73
4.2	Deskripsi Data	78
4.2.1	Identitas Responden	78
4.2.2	Analisis Data.....	85
4.2.2.1	Aksesibilitas	87
4.2.2.2	Pemenuhan Kebutuhan	101
4.2.2.3	Keamanan.....	117
4.2.2.4	Kenyamanan.....	129

4.2.2.5 Ramah Lingkungan.....	141
4.3 Pengujian Persyaratan Statistik	148
4.3.1 Uji Validitas	148
4.3.2 Uji Reliabilitas	150
4.3.3 Uji Normalitas.....	151
4.4 Pengujian Hipotesis	152
4.5 Interpretasi Hasil Penelitian	155
4.6 Pembahasan	157
BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	171
5.2 Saran	174
DAFTAR PUSTAKA	xv
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Volume Penumpang di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung	8
Tabel 2.1 Perbedaan Seks dan Gender	32
Tabel 3.1 Skor Item-item Instrumen	53
Tabel 3.2 Instrumen Penelitian	54
Tabel 3.3 Jadwal dan Waktu Penelitian	67
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Di Kabupaten Lebak Tahun 2017.....	69
Tabel 4.2 Presentase Pekerjaan Penduduk Menurut Lapangan Pekerjaan Utama.....	70
Tabel 4.3 Kategori Interval Tingkat Responsivitas	86
Tabel 4.4 Hasil Uji Validitas Instrumen Penelitian	149
Tabel 4.5 <i>Case Processing Summary</i>	150
Tabel 4.6 <i>Reliability Statistics</i>	151
Tabel 4.7 <i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>	152
Tabel 4.8 <i>Test of Normality</i>	152
Tabel 4.9 <i>One-Sample Statistics</i>	153
Tabel 4.10 <i>One-Sample Test</i>	154
Tabel 4.11 Pernyataan Yang Termasuk Dalam Kategori Interval Kurang Responsif.....	169

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 4.1 Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	79
Diagram 4.2 Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	80
Diagram 4.3 Identitas Responden Berdasarkan Profesi/Pekerjaan.....	81
Diagram 4.4 Identitas Responden Berdasarkan Frekuensi Ke Stasiun.....	82
Diagram 4.5 Identitas Responden Berdasarkan Usia.....	83
Diagram 4.6 Identitas Responden Berdasarkan Kategori Kelompok Gender.....	84
Diagram 4.7 Rata-rata Hasil Per Indikator Variabel Responsivitas Gender	87
Diagram 4.8 Aksesibilitas	88
Diagram 4.8.1 Pengkhususan Area Parkir	90
Diagram 4.8.2 Fasilitas Dapat Diakses Semua.....	91
Diagram 4.8.3 Kesiapan Petugas Memberi Informasi	93
Diagram 4.8.4 Pemisahan Toilet Yang Sudah Memadai	94
Diagram 4.8.5 Pengunjung Menggunakan Tangga Peron	95
Diagram 4.8.6 Tinggi Undakan Tangga Peron Memadai	96
Diagram 4.8.7 Pemisahan Tempat Beribadah Sudah Memadai	98
Diagram 4.8.8 Ruang Laktasi Dalam Ruang Kesehatan.....	99
Diagram 4.8.9 Keamanan Anak Bermain di Ruang Tunggu	100
Diagram 4.9 Pemenuhan Kebutuhan	102
Diagram 4.9.1 Fasilitas Untuk Disabilitas Tersedia	104
Diagram 4.9.2 Kursi Khusus Disabilitas di Mushola	105
Diagram 4.9.3 Jalur Khusus Disabilitas	107

Diagram 4.9.4 Penyediaan Ruang Laktasi	108
Diagram 4.9.5 Terpenuhiya Ruang Laktasi.....	109
Diagram 4.9.6 Perlunya Toilet Dilengkapi Pegangan	110
Diagram 4.9.7 Toilet Sudah Sesuai Kebutuhan.....	112
Diagram 4.9.8 Terpenuhiya Ruang Tunggu Ramah Anak.....	113
Diagram 4.9.9 Kursi Prioritas di Ruang Tunggu Memadai	114
Diagram 4.9.10 Ruang Tunggu Sudah Sesuai Kebutuhan.....	116
Diagram 4.10 Keamanan.....	118
Diagram 4.10.1 Kesiapan Petugas Membantu Mengambil Barang Yang Jatuh ..	120
Diagram 4.10.2 Tinggi Peron Sudah Aman	121
Diagram 4.10.3 Panjang Peron Stasiun Sudah Sesuai	122
Diagram 4.10.4 Pemasangan Papan Informasi.....	124
Diagram 4.10.5 Ketersediaan Pegangan Tangga.....	125
Diagram 4.10.6 Kesigapan Petugas Bila Terjadi Kecelakaan.....	126
Diagram 4.10.7 Pemasangan CCTV	127
Diagram 4.10.8 Keamanan Penumpang Terjamin.....	128
Diagram 4.11 Kenyamanan.....	130
Diagram 4.11.1 Ketersediaan Lampu Penerangan	132
Diagram 4.11.2 Ruang Tunggu Yang Nyaman	133
Diagram 4.11.3 Toilet Tidak Licin dan Bau	134
Diagram 4.11.4 Kebersihan Toilet.....	136
Diagram 4.11.5 Ruang Tunggu Bersih	137
Diagram 4.11.6 Peron Stasiun Terawat Dengan Baik	138

Diagram 4.11.7 Tempat Beribadah/Wudhu Tidak Berbau	139
Diagram 4.11.8 Kursi Roda Terawat dan Masih Layak	140
Diagram 4.12 Ramah Lingkungan.....	142
Diagram 4.12.1 Ruang Khusus Untuk Perokok	143
Diagram 4.12.2 Ketersediaan Tempat Sampah	145
Diagram 4.12.3 Tempat Sampah Organik dan Non-organik.....	146
Diagram 4.12.4 Penyediaan Drainase	147
Diagram 4.13 Rata-rata Hasil Per Indikator Variabel Responsivitas Gender	158

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Toilet Perempuan dan Laki-laki di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.....	11
Gambar 1.2 Kondisi Ruang Tunggu di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung	12
Gambar 1.3 Ruang Kesehatan	14
Gambar 1.4 Tidak Adanya Jalur Untuk Penyandang Disabilitas di Tangga Peron.....	16
Gambar 1.5 Penumpang Yang Turun Dengan Melompat dari Kereta.....	17
Gambar 2.1 Proses Kerangka Berfikir	45
Gambar 3.1 Tahap Analisis Data.....	61
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rangkasbitung	73
Gambar 4.2 Kurva Penerimaan dan Penolakan Hipotesis	155

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 Dokumentasi
- LAMPIRAN 2 Kuesioner
- LAMPIRAN 3 Surat Ijin Penelitian
- LAMPIRAN 4 Tabel Pernyataan Responden
- LAMPIRAN 5 Hasil Pengolahan Data SPSS
- LAMPIRAN 6 Data Pendukung Penelitian
- LAMPIRAN 7 Peraturan-Peraturan
- LAMPIRAN 8 Catatan Bimbingan
- LAMPIRAN 9 *Curriculum Vitae*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sebagai sebuah negara berkembang, seperti yang tertuang dalam tujuan dari RPJMN 2015-2019 pengembangan wilayah pada tahun 2015-2019 adalah mengurangi kesenjangan pembangunan wilayah antara KBI (Kawasan Barat Indonesia) dan KTI (Kawasan Timur Indonesia) melalui percepatan dan pemerataan pembangunan wilayah dengan menekankan keunggulan kompetitif perekonomian daerah berbasis SDA yang tersedia, SDM berkualitas, penyediaan infrastruktur, serta meningkatkan kemampuan ilmu dan teknologi secara terus menerus, maka Indonesia masih memiliki banyak agenda yang harus diselesaikan dalam proses pembangunan yang berbasiskan masyarakat. Pembangunan yang dilakukan harus bermanfaat untuk ke depannya, tidak hanya dapat dimanfaatkan pada waktu itu saja. Dalam pembangunan nasional, melalui pengembangan sumber daya buatan harus lah selalu mempertimbangkan dinamika lingkungan, wawasan nusantara, dimensi keanekaragaman sumber daya alam, manusia serta budayanya dalam satu kesatuan lingkungan hidup (Sugandhy & Hakim, 2009).

Melalui Sidang PBB pada 25 September 2015 lalu di New York, Amerika Serikat, secara resmi telah mengesahkan Agenda Pembangunan Berkelanjutan atau sering disebut SDG's (*Sustainable Development Goals*) sebagai landasan dalam pembangunan wilayah-wilayah di berbagai negara anggota PBB, sebelum muncul SDG's PBB juga telah mengeluarkan MDG's (*Millenium Development*

Goals) dalam pedoman pembangunan wilayah masing-masing anggota PBB. Indonesia merupakan salah satu negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang telah menyepakati komitmen global Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (TPB/SDGs) 2015-2030. SDGs terdiri atas 17 tujuan dan 169 target yang membidik berbagai isu pembangunan, dari kemiskinan hingga kerjasama internasional. SDGs menyempurnakan *Millenium Development Goals* (MDGs) atau Tujuan Pembangunan Milenium 2000-2015. Di Indonesia, implementasi tujuan dan target SDGs dikelompokkan ke dalam empat pilar, yaitu pilar pembangunan sosial, pilar pembangunan ekonomi, pilar pembangunan lingkungan dan pilar pembangunan hukum dan tata kelola. Wujud komitmen tertinggi Indonesia dalam pelaksanaan SDGs adalah terbitnya Perpres Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Sumber: www.bappenas.go.id diakses pada 25 Maret 2018).

Semangat dasar SDGs adalah menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia (HAM) dengan berprinsip pada "*no one left behind*", di mana tidak boleh ada seorangpun yang ditinggalkan dalam mencapai tujuan pembangunan tersebut. Tujuan dan sasaran SDGs salah satunya untuk mencapai kesetaraan gender dan pemberdayaan perempuan dan anak perempuan, baik tua maupun muda. Perlu dipahami Tujuan 5 merupakan irisan dari tujuan-tujuan yang lain. Prinsip implementasi setiap tujuan mengadopsi kesetaraan gender. Misalnya dalam Tujuan (*Goal*) 4, apabila tidak ada kesetaraan gender dalam pendidikan, tidak akan menyejahterakan manusia.

Upaya menjamin prinsip keadilan dan kesetaraan telah mendapat dukungan baik di tingkat global maupun tingkat nasional. Di tingkat global, pada sidang Majelis Umum PBB telah disetujui Konvensi CEDAW. *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women (CEDAW)* merupakan konvensi internasional yang mengkhususkan diri pada isu hak asasi perempuan khususnya penghapusan segala bentuk diskriminasi terhadap perempuan. Pada tingkat nasional pemerintah telah mengeluarkan berbagai macam regulasi yang mendukung tentang keadilan dan kesetaraan gender, dimulai dengan meratifikasi CEDAW melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 07 tahun 1984 dan juga menerbitkan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender (Sumber: www.kemenppa.go.id diakses pada 10 April 2018).

Dalam Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tersebut dijelaskan bahwa Pengarusutamaan Gender adalah strategi yang dibangun untuk mengintegrasikan gender menjadi satu dimensi integral dari perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan nasional. Istilah gender mengacu pada perbedaan peran dan tanggung jawab dalam kehidupan sosial dan bermasyarakat di antara laki-laki dan perempuan. Istilah gender berbeda dengan istilah seks, dimana terkadang masih banyak orang yang salah mengartikan antara gender dan seks. Seks merupakan perbedaan jenis kelamin secara biologis antara laki-laki dan perempuan yang khususnya berperan dalam proses reproduksi, dan ini tidak bisa berubah atau pun dipertukarkan. Sedangkan istilah Gender yang dikutip dari Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun

2000, dijelaskan bahwa Gender adalah konsep yang mengacu pada peran-peran dan tanggung jawab laki-laki dan perempuan yang terjadi akibat dari dan dapat berubah oleh keadaan sosial dan budaya masyarakat. Dari pengertian tersebut dapat dipahami jika gender lebih bersifat dinamis karena mengikuti perkembangan kondisi sosial dan budaya masyarakat.

Melihat dari pentingnya kesetaraan gender dalam proses pembangunan, entah itu dimulai dari tahap perencanaan sampai pada tahap evaluasi dan juga manfaat yang diterima oleh masyarakat harus sudah netral gender. Yang artinya manfaat dari hasil pembangunan tersebut bisa diakses secara adil oleh perempuan, laki-laki (termasuk lansia, anak-anak, penyandang disabilitas dan kelompok rentan) salah satunya dalam hal pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional dan memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur menjadi fondasi bagi pembangunan selanjutnya.

Infrastruktur selama ini dianggap sebagai hal yang netral gender, tidak berpihak pada kepentingan salah satu gender (laki-laki atau perempuan) karena pemanfaatan infrastruktur tidak dibatasi pada satu gender saja. Laki-laki maupun perempuan sama-sama dapat merasakan manfaat dari infrastruktur tersebut. Akan tetapi, masih ada kebijakan, program, kegiatan tertentu yang luput dari kenyataan bahwa terdapat kebutuhan, aspirasi, hambatan yang berbeda antara laki-laki dan perempuan sehingga menyebabkan kesenjangan gender.

Dalam pemikiran kesetaraan gender, laki-laki dan perempuan mempunyai kesempatan yang sama untuk ikut serta dalam setiap proses pembangunan (perencanaan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi) dan mempunyai akses yang sama terhadap pelayanan publik. Berangkat dari pemikiran tersebut, pembangunan infrastruktur perlu dilakukan melalui pendekatan dan strategi pengarusutamaan gender sesuai dengan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 Tentang Pelaksanaan Pengarusutamaan Gender (PUG) dalam Pembangunan. Pembangunan berwawasan gender dalam bidang pekerjaan umum berhubungan dengan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, infrastruktur sumber daya air, dan infrastruktur permukiman berbasis penataan ruang yang dapat memberi keadilan dan kesetaraan gender.

Konsep setara dan adil gender harus benar-benar diperhatikan dan dipertimbangkan. Setara berarti kesamaan kondisi dan posisi antara laki-laki dan perempuan (dan orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kemampuan berbeda/disabilitas, serta orang-orang yang tidak mampu secara ekonomi), pengakuan terhadap eksistensi, kesempatan berpartisipasi, pengambilan peran dan fungsi secara proporsional mulai dari penyusunan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, pemeliharaan, pemantauan, evaluasi, maupun pemanfaatan hasil pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Permukiman. Adil dalam hal ini dapat diartikan sebagai tidak adanya pembakuan peran, beban ganda, subordinasi, marginalisasi, dan kekerasan terhadap laki-laki maupun perempuan, termasuk orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kemampuan berbeda/disabilitas, serta kelompok berkebutuhan khusus

lainnya. Penyelenggaraan pembangunan dan pemanfaatan hasil pembangunan yang setara dan adil dapat diukur dari bagaimana laki-laki dan perempuan mendapatkan akses, kesempatan untuk berpartisipasi, dan mengendalikan proses penyelenggaraan infrastruktur, serta mendapatkan manfaat hasil pembangunan.

Salah satu pemanfaatan hasil pembangunan infrastruktur yang harus sudah setara dan adil gender dapat diterapkan di Stasiun Kereta Api. Stasiun Kereta Api merupakan salah satu infrastruktur yang mendukung laju mobilitas dari masyarakat yang menggunakan jasa transportasi Kereta Api. Stasiun Kereta Api termasuk ke dalam infrastruktur transportasi yang diprioritaskan pembangunannya sekarang ini oleh pemerintah. Seperti yang tercantum dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas, infrastruktur transportasi termasuk ke dalam salah satu dari infrastruktur prioritas hal ini tercantum dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a, yang merupakan jenis-jenis infrastruktur prioritas. Dijelaskan pula dalam Pasal 6 Ayat (2) huruf a, masih dalam Undang-Undang yang sama bahwa infrastruktur transportasi salah satunya adalah sarana dan prasarana perkeretaapian, Stasiun Kereta Api termasuk ke dalam prasarana perkeretaapian. Tidak hanya sebagai infrastruktur transportasi, Stasiun Kereta Api juga termasuk ke dalam Bangunan Gedung yang mana masih berada di dalam kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Hal ini seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung Pasal 5 Ayat (4) dimana dalam penjelasannya Stasiun Kereta Api termasuk ke dalam bangunan gedung fungsi usaha.

Pemberhentian Kereta Api dilakukan di Stasiun dan aktivitas penumpang Kereta Api banyak dilakukan di Stasiun, mulai dari naik-turunnya penumpang, dan juga menjadi tempat tunggu bagi penumpang yang hendak menggunakan jasa transportasi kereta api. Maka dari itu, manfaat dari hasil pembangunan stasiun harus sudah netral gender, dengan pengadaan fasilitas penunjang yang memang memenuhi kebutuhan dari laki-laki dan perempuan (dan orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kemampuan berbeda/disabilitas, serta kelompok berkebutuhan khusus lainnya).

Salah satu Stasiun Kereta Api terbesar di Provinsi Banten yaitu Stasiun Kereta Api Rangkasbitung nampaknya masih belum bisa memenuhi kebutuhan gender dalam hal pengadaan fasilitas pendukung seperti yang disebutkan di atas. Disebut stasiun terbesar, karena di stasiun ini terdapat Dipo Lokomotif yang menyimpan gerbong kereta api Rangkas Jaya dan Kereta Api Lokal dan di sebelah timur Stasiun Kereta Api Rangkasbitung terdapat Dipo Lokomotif yang digunakan untuk menyimpan dan melakukan pemeriksaan Lokomotif yang akan berdinamis. Stasiun Kereta Api Rangkasbitung termasuk Stasiun Kereta Api Kelas Besar tipe C yang terletak di Muara Ciujung Timur, Rangkasbitung, Lebak-Banten. Stasiun yang berada pada ketinggian +22 meter ini termasuk dalam Daerah Operasional I Jakarta.

Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dibangun pada tahun 1901. Pada awal tahun 2014 Stasiun Kereta Api Rangkasbitung mengalami modernisasi dengan dibangunnya elektrifikasi jalur KRL *Commuter Line* dari Tanahabang. KRL ini dapat diandalkan dalam melayani konektivitas di daerah Rangkasbitung dengan

wilayah perkotaan, khususnya Jakarta. Dengan adanya KRL ini membuat terjadinya kenaikan penumpang di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang awalnya hanya sekitar 5.887 penumpang per harinya, setelah adanya KRL menjadi 7.200 penumpang per harinya. (Sumber: m.detik.com diakses pada 5 Februari 2019). Berikut ini merupakan rincian penumpang KRL yang masuk atau pun keluar di Stasiun Rangkasbitung dihitung setiap bulannya:

Tabel 1.1

Volume Penumpang di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

No.	Bulan	Tahun			
		Masuk		Keluar	
		2017	2018	2017	2018
1.	Januari	-	286.161	-	252.841
2.	Februari	-	235.263	-	225.310
3.	Maret	-	261.792	-	254.227
4.	April	251.518	281.125	245.633	242.165
5.	Mei	280.511	297.602	252.870	263.637
6.	Juni	257.080	330.301	273.564	309.003
7.	Juli	286.247	291.296	234.598	254.518
8.	Agustus	221.345	275.461	216.806	262.631
9.	September	266.118	261.444	237.509	244.564
10.	Oktober	248.706	260.937	232.284	234.186
11.	November	233.011	260.270	225.786	247.457
12.	Desember	284.038	299.925	278.808	300.390

(Sumber: *Rail Ticketing System* Stasiun Kereta Api Rangkasbitung)

Stasiun ini awalnya merupakan urat nadi perekonomian masyarakat Banten, Rangkasbitung yang ketika itu merupakan wilayah pertanian sangat bergantung pada kelancaran arus perputaran transportasi untuk membawa hasil perkebunan dan pertanian ke Jakarta, dan itu bisa diatasi dengan keberadaan

Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Stasiun Kereta Api Rangkasbitung juga menjadi salah satu Benda Cagar Budaya berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Banten.

Untuk memenuhi manfaat hasil pembangunan yang adil sesuai dengan kebutuhan laki-laki dan perempuan (dan orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kemampuan berbeda/disabilitas, serta orang-orang yang tidak mampu secara ekonomi) maka di Stasiun Kereta Api harus tersedia fasilitas yang mendukung terpenuhinya kebutuhan tersebut. Seperti pemisahan toilet antara laki-laki dan perempuan, ruang tunggu yang memadai dan terdapat ruang ramah anak yang memungkinkan anak-anak untuk bermain dan menunggu dengan keamanan yang lebih terjamin di stasiun, ruang laktasi untuk ibu menyusui lalu fasilitas yang memenuhi kebutuhan disabilitas seperti kemiringan untuk jalur kursi roda, serta terdapatnya ruang khusus perokok, dan sebagainya.

Pembangunan stasiun atau pun manfaat dari hasil yang dirasakan harus sudah responsif gender. Selain itu pula dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api Pasal 3 Ayat (1) juga dijelaskan bahwa Standar pelayanan penumpang minimum di Stasiun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat 3 huruf a paling sedikit mencakup a) Keselamatan; b) Keamanan c) Keandalan; d) Kenyamanan; e) Kemudahan; dan f) Kesetaraan. Pada prinsipnya, ketika gender mempengaruhi infrastruktur, yang dilakukan

adalah penyesuaian desain, proses pembangunan, operasionalisasi dan pemeliharaan terhadap kebutuhan gender (Purnomosari dkk., 2012).

Karena Stasiun Kereta Api Rangkasbitung ditetapkan sebagai Benda Cagar Budaya, situs dan/atau kawasan cagar budaya yang dilindungi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya yang mana dengan ditetapkannya sebagai cagar budaya maka dilarang membongkar, merusak, mengganti keaslian bangunan ini. Namun, sebenarnya adaptasi cagar budaya dapat dilakukan dan diterapkan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dengan mengikuti pedoman sesuai yang tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya. Selanjutnya dijelaskan pula dalam Pasal 83 ayat (2) jika adaptasi ini dapat dilakukan dengan: a) mempertahankan nilai-nilai yang melekat pada Cagar Budaya; b) menambah fasilitas sesuai dengan kebutuhan; c) mengubah susunan ruang secara terbatas; dan/atau d) memperhatikan gaya arsitektur, konstruksi asli dan keharmonisan estetika lingkungan di sekitarnya. Sehingga Dan berdasarkan hasil wawancara awal dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rangkasbitung pada 15 November 2018, menurut beliau memang dari pihak mereka sedang melakukan pembangunan *double track* dan dalam hal ini mereka bekerja sama dengan pihak dari Museum Multatuli berkaitan dengan status Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang sebagai Benda Cagar Budaya.



Gambar 1.1
Toilet Perempuan dan Laki-laki di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

(Sumber: Peneliti, 2018)

Dalam hal manfaat yang dapat diakses oleh laki-laki dan perempuan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung bisa dalam hal pemisahan toilet antara laki-laki dan perempuan. Dengan didasarkan pada kebutuhan laki-laki dan perempuan memang berbeda. Perempuan akan membutuhkan waktu lebih lama di toilet daripada laki-laki. Apabila kebutuhan ini tidak diperhatikan oleh pelaku pembangunan maka fasilitas toilet yang disediakan untuk laki-laki dan perempuan sama dalam hal jumlahnya. Akibatnya, akan terjadi antrean pengguna toilet perempuan daripada laki-laki. Di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung berdasarkan hasil observasi awal pada 15 November 2018, masing-masing toilet laki-laki dan perempuan hanya terdapat 1 dengan di dalamnya terdiri dari 2 kamar dan 3 kamar

untuk toilet perempuan. Sempat terjadi antrean di toilet perempuan karena memang pada saat itu penumpang yang turun dan hendak naik sedang ramai.

Selain pemisahan antara toilet laki-laki dan perempuan, toilet untuk lansia, anak-anak dan kelompok berkebutuhan khusus lainnya memiliki toilet yang terpisah. Di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung belum terdapat pemisahan toilet khusus untuk lansia, anak-anak dan kelompok berkebutuhan khusus lainnya. Toilet yang sudah mulai bisa diakses dengan kursi roda yang memudahkan bagi kaum difabel dan lansia di Stasiun Gambir dan Pasar Senen sudah tersedia. Lalu di beberapa stasiun lain seperti Stasiun Tanah Tinggi dan juga Stasiun Jakarta Kota sudah menyediakan toilet khusus untuk difabel. Namun untuk toilet yang sudah ramah anak sejauh ini belum diterapkan di stasiun kereta api mana pun.



Gambar 1.2
Kondisi Ruang Tunggu di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

(Sumber: Peneliti, 2018)

Dengan adanya jalur KRL sampai ke Stasiun Kereta Api Rangkasbitung mulai dari bulan April 2017 membuat semakin banyaknya penumpang yang naik-turun atau pun menunggu di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Namun kondisi ini tidak dibarengi dengan fasilitas ruang tunggu yang memadai. Banyak para penumpang yang duduk di peron dan juga di tangga peron karena sedikitnya kursi tunggu yang tersedia di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan hasil observasi awal pada 15 November 2018 jumlah kursi tunggu yang terdapat di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung saat ini hanya terdapat sebanyak 52 kursi tunggu. Jumlah kursi tunggu yang ada ini tentunya tidak sebanding dengan jumlah penumpang yang menunggu di stasiun, dengan jumlah rata-rata penumpang per harinya mencapai 5000 orang lebih.

Orang dewasa atau anak-anak banyak yang duduk di area peron dan juga tangga peron, dengan ketinggian peron yang cukup tinggi membuat hal tersebut berbahaya. Tidak adanya ruang tunggu ramah anak di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung pun membuat keselamatan anak-anak bergantung pada orang tua mereka, karena memang sifat anak itu suka bermain jadi banyak anak-anak yang berlarian di sekitaran Stasiun. Ketua Komisi Perlindungan Anak Indonesia (KPAI) Susanto, mendesak PT Kereta Api Indonesia (PT. KAI) menyediakan ruang tunggu ramah anak di stasiun. Ruang tunggu yang tersedia masih berspektif orang dewasa. PT. KAI penting sesegera mungkin menyediakan ruang tunggu ramah anak agar anak nyaman dan terfasilitasi. Anak-anak membutuhkan fasilitas khusus. Mengingat usia anak memerlukan kebutuhan khusus dan fasilitas khusus (Sumber: www.cnnindonesia.com diakses pada 27 Maret 2018).



Gambar 1.3
Ruang Kesehatan

(Sumber: Peneliti, 2018)

Berkaitan dengan responsivitas gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung, seperti yang dibahas di atas jika konsep gender merupakan perbedaan peran dan tanggungjawab antara laki-laki dan perempuan. Perempuan khususnya ibu yang sedang menyusui pastinya memerlukan ruang khusus di stasiun untuk menyusui bayinya dengan nyaman dan juga memiliki privasi. Dalam Standar Pelayanan Minimum bagian Kesetaraan sudah tercantum jika penyediaan ruang ibu menyusui dan bayi harus ada sebagai standar yang harus disediakan oleh pihak terkait dan disertai pula fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi. Berdasarkan hasil wawancara pada 15 November 2018 dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rangkasbitung, untuk saat ini jika memang ada ibu menyusui yang membutuhkan fasilitas tersebut, maka dapat menggunakan ruang kesehatan yang terdapat di Stasiun. Namun, dari segi efektivitas tentu hal ini belum efektif, karena ruang laktasi (*nursery room*) ini seharusnya ruangan

khusus memang hanya untuk ibu menyusui, tidak bisa berada satu ruangan dengan ruang kesehatan.

Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang termasuk ke dalam tempat umum perlu menyediakan ruang khusus merokok. Dengan diterapkannya Peraturan Daerah Kabupaten Lebak Nomor 17 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan, seperti yang tercantum dalam Pasal 24 stasiun kereta api merupakan salah satu tempat umum yang termasuk ke dalam kawasan tanpa rokok. Namun, dalam Perda tersebut terdapat pengecualian yang menjelaskan bahwa tempat umum yang termasuk kawasan tanpa rokok dapat menyediakan tempat khusus untuk merokok sehingga tidak mengganggu kesehatan bagi yang tidak merokok. Dalam kenyatannya berdasarkan hasil observasi awal pada tanggal 15 November 2018, Stasiun Kereta Api Rangkasbitung belum menyediakan tempat khusus untuk merokok. Padahal dengan disediakan tempat khusus untuk merokok juga bertujuan untuk mengakomodir hak antara perokok dan bukan perokok serta menghindari pencemaran asap rokok.



Gambar 1.4
Tidak Adanya Jalur Untuk Penyandang Disabilitas di Tangga Peron

(Sumber : Peneliti, 2018)

Selanjutnya fasilitas jalur miring, untuk pengguna kursi roda atau penyandang disabilitas. Di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung sudah terdapat ramp di jalan keluar dan juga disediakan kursi roda di pintu masuk bagi penyandang disabilitas yang membutuhkan. Namun di tangga untuk naik ke peron belum adanya ramp yang disediakan oleh pihak stasiun, sehingga undakan tangga tersebut menyulitkan bagi lansia, anak-anak dan juga penyandang disabilitas yang jika akan menaiki tangga harus digotong terlebih dahulu oleh beberapa orang.

Permasalahan lain berkaitan dengan peron stasiun yakni panjang peron yang hanya setengah dari panjang kereta yang datang. Apalagi jika itu merupakan kereta api *Commuter Line* yang baru tiba dari Tanah Abang. Dengan banyaknya jumlah penumpang yang turun dari kereta membuat beberapa penumpang memilih untuk melompat langsung dari kereta karena memang panjang peron

tidak sampai pada gerbong akhir kereta. Keadaan ini membahayakan keselamatan penumpang, karena antara lantai kereta api dengan lantai stasiun jaraknya terbilang cukup tinggi yakni ± 1 Meter. Jika penumpang yang akan turun tidak ingin melompat, maka harus berjalan melewati beberapa gerbong untuk bisa menggunakan peron stasiun. Berikut ini merupakan gambaran ketika penumpang melompat turun dari kereta api *Commuter Line* :



Gambar 1.5
Penumpang Yang Turun Dengan Melompat dari Kereta

(Sumber : Peneliti, 2018)

Tidak adanya beberapa fasilitas penunjang yang disebutkan di atas pada Stasiun Kereta Api Serang, dikarenakan Stasiun Kereta Api Serang merupakan Benda Cagar Budaya dan berdasarkan hasil wawancara awal dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rangkasbitung pada tanggal 15 November 2018, beliau mengatakan jika belum terpenuhinya semua fasilitas penunjang yang responsif gender tersebut dikarenakan status Stasiun Kereta Api Rangkasbitung sebagai Benda Cagar Budaya yang memang tidak bisa dilakukan perubahan bentuk dan

penambahan bangunan. Namun beliau juga mengatakan jika nantinya fasilitas penunjang tersebut akan disediakan karena memang sedang dilakukan pembangunan di lingkungan Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan masalah-masalah yang telah dideskripsikan di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berkaitan dengan **“TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA FASILITAS UMUM STASIUN KERETA API RANGKASBITUNG”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka peneliti mengidentifikasi masalah-masalah penelitian mengenai :

1. Perbandingan antara toilet laki-laki dan perempuan yang belum sesuai dengan kebutuhan sehingga terjadi antrean di toilet perempuan. Dan pengadaan toilet khusus difabel, lansia dan ramah anak pun belum dapat terpenuhi.
2. Ruang tunggu yang kurang memadai sehingga banyak penumpang yang duduk di area peron dan tangga peron, serta belum terdapatnya ruang tunggu ramah anak di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.
3. Belum tersedianya ruang khusus untuk ibu menyusui atau ruang laktasi.
4. Penyediaan tempat khusus untuk merokok guna mengakomodir hak perokok dan bukan perokok yang belum terpenuhi.

5. Belum adanya jalur kursi roda yang disediakan pihak Stasiun di undakan tangga peron sehingga belum memenuhi kebutuhan bagi penyandang disabilitas.
6. Panjang peron stasiun yang hanya setengah dari panjang kereta api *Commuter Line* sehingga menyebabkan beberapa penumpang memilih untuk melompat turun.

1.3 Batasan Masalah

Setelah mengidentifikasi beberapa masalah yang telah peneliti paparkan, maka peneliti membatasi ruang lingkup permasalahan yang akan diteliti yaitu berkaitan dengan tingkat responsivitas gender pada Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Responsivitas gender yang dimaksud disini adalah fasilitas yang terdapat di stasiun yang sudah responsif gender.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang ditemukan oleh peneliti maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah Seberapa Besar Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung?

1.5 Tujuan Penelitian

Peneliti dalam penelitian ini mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yakni untuk mengetahui Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun

Kereta Api Rangkasbitung, sehingga peneliti dapat memberikan solusi atau alternatif dalam pemecahan masalah yang ada.

1.6 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis :

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pengembangan wawasan dan menambah kajian keilmuan di bidang administrasi negara, terutama yang menyangkut dengan tingkat responsivitas gender pada Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

2. Manfaat praktis

Manfaat praktis dari penelitian mengenai tingkat responsivitas gender pada Stasiun Kereta Api Rangkasbitung memberikan manfaat yang baik kepada pihak terkait.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS
PENELITIAN

2.1 Landasan Teori

Dalam sebuah penelitian, teori menjadi hal yang penting digunakan untuk membantu peneliti dalam menganalisis dan mengkaji permasalahan yang terjadi dengan teori yang relevan dan sesuai dengan kebutuhan penelitian tersebut. Teori adalah seperangkat konsep, definisi dan proposisi yang tersusun secara sistematis yang menyatakan hubungan antara dua konsep atau lebih dan dapat digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena yang ada secara sistematis. Dengan kata lain, teori adalah konstruk (konsep), definisi, dan proporsi yang berfungsi untuk melihat fenomena secara sistematis melalui spesifikasi hubungan dua variabel atau lebih, sehingga dapat berguna untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena secara sistematis (Basrowi & Suwandi, 2008).

Berikut ini beberapa teori yang peneliti gunakan sesuai dengan permasalahan penelitian yang telah dijelaskan dalam latar belakang masalah yang berkaitan dengan Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

2.1.1 Pengertian Pembangunan

Upaya-upaya untuk tercapainya kenaikan kesejahteraan hidup bagi setiap individu maupun masyarakat luas, dalam pengertian sehari-hari seringkali disebut

sebagai upaya “pembangunan”. Pendek kata, pembangunan merupakan segala upaya yang terus-menerus ditujukan untuk memperbaiki kehidupan masyarakat dan bangsa yang belum baik, atau untuk memperbaiki kehidupan yang sudah baik menjadi lebih baik lagi (Theresia et al., 2015). Menurut Slamet dalam (Theresia et al., 2015:5) kegiatan pembangunan memerlukan “teknologi-teknologi” tertentu yang sebelumnya telah dipilih, sehingga seluruh sumberdaya yang tersedia dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi perbaikan mutu hidup masyarakat. Melalui penerapan teknologi-teknologi yang terpilih seperti itu dimaksudkan pula agar pembangunan dapat dilaksanakan terus menerus sampai waktu yang tidak terbatas. Sebaliknya, penggunaan atau penerapan teknologi tertentu, harus dijaga agar sumberdaya yang diperlukan senantiasa tersedia secara lestari dan jangan sampai justru merusak kesinambungan tersedianya sumberdaya, yang pada gilirannya justru akan merusak atau menurunkan mutu-hidup generasi mendatang.

Dalam pembangunan nasional, melalui pengembangan sumber daya buatan haruslah selalu mempertimbangkan dinamika lingkungan, wawasan nusantara, dimensi keanekaragaman sumber daya alam, manusia serta budayanya dalam satu kesatuan lingkungan hidup (Sugandhy & Hakim, 2009). Pembangunan harus sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan tidak hanya dapat dimanfaatkan saat itu juga, namun generasi berikutnya juga dapat merasakan manfaat tersebut, atau dengan kata lain secara berkelanjutan. Dikutip dari Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (2017) Indonesia merupakan salah satu negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang telah menyepakati komitmen global Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals*

(TPB/SDGs) 2015-2030. SDGs terdiri atas 17 tujuan dan 169 target yang membidik berbagai isu pembangunan, dari kemiskinan hingga kerjasama internasional. SDGs menyempurnakan *Millenium Development Goals* (MDGs) atau Tujuan Pembangunan Milenium 2000-2015. Di Indonesia, implementasi tujuan dan target SDGs dikelompokkan ke dalam empat pilar, yaitu pilar pembangunan sosial, pilar pembangunan ekonomi, pilar pembangunan lingkungan dan pilar pembangunan hukum dan tata kelola. Wujud komitmen tertinggi Indonesia dalam pelaksanaan SDGs adalah terbitnya Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan.

Dalam Lampiran Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan menguraikan tujuan global, sasaran global, dan sasaran nasional RPJMN 2015-2019. Tujuan global TPB/SDGs terdiri atas 17 tujuan, sebagai berikut:

1. Mengakhiri segala bentuk kemiskinan di mana pun.
2. Menghilangkan kelaparan, mencapai ketahanan pangan dan gizi yang baik, serta meningkatkan pertanian berkelanjutan.
3. Menjamin kehidupan yang sehat dan meningkatkan kesejahteraan seluruh penduduk semua usia.
4. Menjamin kualitas pendidikan yang inklusif dan merata serta meningkatkan kesempatan belajar sepanjang hayat untuk semua.
5. Mencapai kesetaraan gender dan memberdayakan kaum perempuan
6. Menjamin ketersediaan serta pengelolaan air bersih dan sanitasi yang berkelanjutan untuk semua.
7. Menjamin akses energi yang terjangkau, andal, berkelanjutan, dan modern untuk semua.
8. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan, kesempatan kerja yang produktif dan menyeluruh, serta pekerjaan yang layak untuk semua.
9. Membangun infrastruktur yang tangguh, meningkatkan industri inklusif dan berkelanjutan, serta mendorong inovasi.

10. Mengurangi kesenjangan intra dan antarnegara.
11. Menjadikan kota dan permukiman inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan.
12. Menjamin pola produksi dan konsumsi yang berkelanjutan.
13. Mengambil tindakan cepat untuk mengatasi perubahan iklim dan dampaknya.
14. Melestarikan dan memanfaatkan secara berkelanjutan sumber daya kelautan dan samudera untuk pembangunan berkelanjutan.
15. Melindungi, merestorasi, dan meningkatkan pemanfaatan berkelanjutan ekosistem daratan, mengelola hutan secara lestari, menghentikan penggurunan, memulihkan degradasi lahan, serta menghentikan kehilangan keanekaragaman hayati.
16. Memperkuat masyarakat yang inklusif dan damai untuk pembangunan berkelanjutan, menyediakan akses keadilan untuk semua, dan membangun kelembagaan yang efektif, akuntabel, dan inklusif di semua tingkatan.
17. Memperkuat sarana pelaksanaan dan merevitalisasi kemitraan global untuk pembangunan berkelanjutan.

Jika dicermati, semua tujuan ini bermaksud agar pembangunan yang dilakukan tidak hanya dapat dimanfaatkan di waktu itu saja, namun secara berkelanjutan yang berdasarkan hak asasi manusia dan kesetaraan untuk mendorong pembangunan sosial, ekonomi dan lingkungan hidup. SDGs/TPB diberlakukan dengan prinsip-prinsip universal, integrasi dan inklusif untuk meyakinkan bahwa tidak akan ada seorang pun yang terlewatkan atau “*No-one Left Behind*”. Tujuan kelima dari SDGs/TPB di Indonesia sudah pro-gender, dimana kesetaraan gender dan pemberdayaan kaum perempuan sudah termasuk dalam proses pembangunan berkelanjutan.

2.1.2 Pembangunan Berspektif Gender

Dalam konteks pembangunan seperti yang telah dijelaskan di atas Pemerintah Indonesia telah menyetujui komitmen global Tujuan Pembangunan

Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (TPB/SDGs) 2015-2030 yang merupakan kelanjutan dari *Millenium Development Goals* (MDGs), dan diwujudkan dengan terbitnya Perpres Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. Keikutsertaan Indonesia dalam TPB/SDGs merupakan upaya mencapai tujuan pembangunan secara berkelanjutan yang merata dan berkeadilan, yang mana dalam proses pembangunan ini maka perlu mengintegrasikan gender dalam perencanaannya yang sudah tertuang dalam tujuan kelima dari TPB/SDGs dimana tujuan tersebut sudah pro-gender.

Tonggak sejarah integrasi gender dalam pembangunan dimulai dengan gerakan perempuan di dunia yaitu Konferensi Internasional pertama tentang perempuan yang diselenggarakan di Mexico City pada tahun 1975. Bertepatan dengan konferensi itu pula muncul gagasan untuk membuat *draft* mengenai hak-hak perempuan yang dapat berlaku universal, yang kemudian dikenal dengan konvensi perempuan. Topik-topik yang dibicarakan pada konferensi pertama adalah :

- 1) Peningkatan partisipasi perempuan dalam angkatan kerja
- 2) Perlakuan yang lebih baik terhadap tenaga kerja perempuan yang mencerminkan prinsip-prinsip dalam konvensi ILO
- 3) Kesehatan dan pendidikan
- 4) Konsep keluarga dalam masyarakat modern
- 5) Kependudukan dan trend demografi
- 6) Perumahan dan berbagai fasilitas yang berhubungan dengan itu
- 7) Masalah-masalah sosial yang mempengaruhi perempuan seperti kesempatan yang sama untuk mendapatkan pelayanan sosial, perempuan migran, orang tua, kriminalitas perempuan, prostitusi dan *trafficking* (Handayani & Sugiarti, 2008:28).

Kemudian diikuti dengan konferensi kedua yang diselenggarakan di Kopenhagen pada tahun 1980. Tema yang dibahas dalam konferensi adalah

“pekerjaan, kesehatan dan pendidikan”. Bagian terpenting dari konferensi kedua adalah diadopsinya “Konvensi Perempuan” sebagai dokumen internasional yang dapat diratifikasi oleh negara-negara anggota PBB. Pentingnya konferensi perempuan ini dapat dilihat dari penandatanganan segera konvensi tersebut oleh enam puluh negara dan saat ini telah diratifikasi oleh lebih dari 165 negara. Lalu dilanjutkan dengan konferensi ketiga di Nairobi pada tahun 1985 mengambil tema “*Equality, Development and Peace*”. Tujuan dari konferensi Nairobi adalah untuk meninjau pencapaian dari satu dekade internasional tentang perempuan dan mencatat kemajuan yang telah dicapai. Hasil dari konferensi itu adalah *Nairobi Forward Looking Strategies for the Advancement of Women to the year 2000*.

Konferensi Internasional keempat tentang perempuan berlangsung di Beijing pada tahun 1995. Hasil konferensi internasional di Beijing adalah penegasan secara global mengenai peran sentral dari HAM untuk perjuangan ke arah persamaan/kesetaraan gender. Dalam Handayani & Sugiarti (2008:29) *Platform for Action* dan *12 Areas of Concern* yang menjadi kesepakatan adalah :

- 1) Perempuan dan kemiskinan
- 2) Perempuan dan pendidikan serta pelatihan
- 3) Perempuan dan kesehatan
- 4) Kekerasan terhadap perempuan
- 5) Perempuan dalam konflik bersenjata
- 6) Ketimpangan ekonomi
- 7) Perempuan dan politik dan pengambilan keputusan
- 8) HAM perempuan
- 9) Mekanisme institusional
- 10) Perempuan dalam media
- 11) Perempuan dan lingkungan hidup
- 12) Hak anak perempuan

Kesemuanya ini mencerminkan penguatan kembali prinsip yang telah tercantum dalam konvensi perempuan dan berbagai perjanjian yang ada tentang hak asasi manusia.

Guna membahas berbagai kesulitan dan kendala guna mendorong kemajuan pemberdayaan/pemampuan perempuan di seluruh dunia maka perlu diambil tindakan yang segera dengan tekad, semangat, harapan, kerjasama dan solidaritas, pada masa kini dan untuk masa mendatang. Untuk mewujudkan keinginan persamaan hak dan martabat manusia yang menjadi sifat laki-laki dan perempuan serta tujuan dan prinsip-prinsip lainnya yang dimuat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa salah satunya adalah Konvensi tentang Segala Bentuk Diskriminasi Terhadap Perempuan (*Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women*), pada tanggal 18 Desember 1979 Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa telah menyetujui konvensi tersebut.

Karena ketentuan konvensi pada dasarnya tidak bertentangan dengan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Pemerintah Republik Indonesia dalam Konferensi Sedunia Dasawarsa Perserikatan Bangsa-bangsa bagi perempuan di Kopenhagen pada tanggal 29 Juli 1980 telah menandatangani konvensi tersebut. Kemudian pemerintah Indonesia melakukan tindak lanjut dengan meratifikasi CEDAW melalui UU Nomor 7 Tahun 1984 tentang Pengesahan Penghapusan Segala Bentuk Diskriminasi terhadap Perempuan. Sebagai negara yang telah meratifikasi CEDAW melalui UU No. 7/1984, Indonesia berkewajiban untuk mengimplementasikan seluruh hak asasi perempuan seperti yang tercantum dalam konvensi ini. Selain itu, Indonesia sebagai negara juga berkewajiban untuk

memberikan laporan secara berkala kepada Komite CEDAW atas perkembangan dan kemajuan implementasi 16 (enam belas) pasal substantif yang tercantum dalam konvensi.

Agar konsep gender selalu dapat melekat dalam pembangunan di Indonesia maka diperlukan suatu strategi yang disebut dengan Pengarusutamaan Gender. Dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2000 Tentang Pengarusutamaan Gender Dalam Pembangunan Nasional yang disebut dengan Pengarusutamaan Gender adalah strategi yang dibangun untuk mengintegrasikan gender menjadi satu dimensi integral dari perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan nasional. Menurut Purnomosari dkk. (2012:10) prinsip pengarusutamaan gender atau yang disebut juga *gender mainstreaming* adalah “bekerja bersama, berperan setara” yang dalam prakteknya, diharapkan peran ini dapat dilakukan oleh laki-laki dan perempuan mulai dari komunitas kecil seperti keluarga, sampai pada skala yang besar yaitu kehidupan berbangsa dan bernegara.

Konsep dari pemberdayaan perempuan dengan pengarusutamaan gender adalah dua hal yang berbeda. Dalam konsep pemberdayaan perempuan hanya berkonsentrasi untuk memupuk kekuatan perempuan saja agar dapat menjadi bagian dalam pembangunan atau dengan kata lain perempuan dapat “berdiri di kaki sendiri”. Sedangkan dalam pengarusutamaan gender, laki-laki dan perempuan dapat terlibat maupun dilibatkan sesuai dengan peran dan fungsinya masing-masing dalam pembangunan.

2.1.3 Infrastruktur

Seperti yang telah dijelaskan di atas, bahwa infrastruktur mempengaruhi proses pembangunan sebuah negara. Maka perlu diketahui lebih jelas apa yang dimaksud dengan infrastruktur tersebut. Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur yang dimaksud dengan Infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

Menurut Purnomosari dkk. (2012:27) yang termasuk ke dalam infrastruktur meliputi :

Infrastruktur ini meliputi infrastruktur sumber daya air sebagai prasarana untuk mendukung penyimpanan, pendistribusian, dan pengendalian daya rusak air; infrastruktur jalan sebagai prasarana pembentuk ruang wilayah; infrastruktur cipta karya kawasan perkotaan dan pedesaan, sebagai pendukung kualitas kehidupan dan penghidupan masyarakat yang mencakup transportasi lokal, pelayanan air minum dan sanitasi lingkungan seperti penanganan persampahan, penyediaan drainase untuk mengatasi genangan dan pengendalian banjir, penanganan air limbah domestik, serta penataan ruang dalam menata struktur dan pemanfaatan serta pengendalian tata ruang wilayah nasional.

Dalam infrastruktur cipta karya kawasan perkotaan dan pedesaan terdapat transportasi lokal. Transportasi termasuk ke dalam suatu infrastruktur, bahkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas, infrastruktur transportasi termasuk ke dalam salah satu dari infrastruktur prioritas hal ini tercantum dalam Pasal 6 ayat (1)

huruf a, yang merupakan jenis-jenis infrastruktur prioritas. Masih dalam Peraturan Presiden yang sama, Infrastruktur Prioritas adalah infrastruktur yang berdampak signifikan terhadap perekonomian baik di tingkat pusat maupun daerah, sehingga penyediaannya diprioritaskan.

Dijelaskan juga selanjutnya dalam Pasal 6 Ayat (2) infrastruktur transportasi meliputi :

- a. Sarana dan prasarana perkeretaapian;
- b. Sarana dan prasarana pelabuhan;
- c. Sarana dan prasarana pelabuhan penyeberangan;
- d. Sarana dan prasarana kebandarudaraan; dan
- e. Sarana dan prasarana perhubungan darat;

2.1.4 Konsep Gender

Pemahaman dan pembeda antara konsep seks dan gender sangatlah diperlukan dalam melakukan analisa untuk memahami persoalan-persoalan ketidakadilan sosial yang menimpa kaum perempuan. Hal ini karena ada kaitan erat antara gender dengan struktur ketidakadilan masyarakat secara lebih luas. Untuk menganalisis persoalan ketidakadilan gender perlu dipahami terlebih dahulu pengertian gender dengan seks atau jenis kelamin.

Gender berasal dari bahasa Inggris yang berarti jenis kelamin. Selain istilah gender, juga dikenal istilah seks yang juga berarti jenis kelamin. Perbedaannya terletak pada pemakaian kata seks untuk pengertian biologis, di mana perempuan memiliki alat-alat reproduksi berupa indung telur, sel telur, rahim dan vagina. Sedangkan laki-laki memiliki testis, sperma, dan penis (Naqiyah, 2005:25). Secara biologis alat-alat biologis tersebut melekat pada lelaki maupun perempuan selamanya, fungsinya tidak dapat dipertukarkan. Selalu

permanen tidak berubah dan merupakan ketentuan biologis dari ketentuan Tuhan (kodrat) Handayani & Sugiarti (2008:4).

Konsep gender lebih menekankan pada perbedaan peran dan tanggung jawab antara laki-laki dan perempuan dalam kehidupan bermasyarakat, yang merupakan hasil dari konstruksi sosial. Bentuk sosial atas laki-laki dan perempuan itu antara lain: perempuan dikenal sebagai makhluk yang lemah lembut, emosional dan keibuan. Sedangkan laki-laki dianggap kuat, rasional, jantan dan perkasa Handayani & Sugiarti (2008:5). Sifat-sifat tersebut dapat dipertukarkan dan berubah dari waktu ke waktu. Sehingga, konsep gender lebih bersifat dinamis dengan mengikuti perkembangan zaman, maka tidak menutup kemungkinan jika terjadi perubahan terhadap peran dan tanggungjawab antara laki-laki dan perempuan tersebut. Pada perkembangan selanjutnya gender telah menembus ke seluruh dimensi kehidupan manusia (ipoleksosbudhankam teknologi dan seni).

Istilah gender pula dipakai untuk pengertian jenis kelamin secara nonbiologis, menurut Naqiah (2005:25-26) dapat dijelaskan sebagai berikut :

Yaitu secara sosiologis di mana perempuan direkonstruksikan sebagai makhluk yang lemah lembut. Sedangkan, laki-laki sebagai makhluk yang perkasa (*gender stereotype*). Perempuan sebagai ibu rumah tangga, sedangkan laki-laki kepala keluarga (*gender norm*). Perempuan sebagai pengelola rumah tangga, memasak, mencuci, sedangkan laki-laki sebagai pencari nafkah (*gender role*). Perempuan sebagai buruh sementara laki-laki sebagai majikan (*gender division of labour*), suami dapat memukul istri dengan alasan pendidikan (*violence* atau *kekerasan*), dan suami harus memimpin istri (*subordinatif*).

Namun, karena gender merupakan suatu konsep yang dinamis, maka beberapa hal di atas dapat berubah sesuai dengan perkembangan dan pembangunan yang terjadi di masyarakat. Karena gender merupakan hasil dari konstruksi sosial yang terjadi dalam kehidupan bermasyarakat. Untuk memperjelas konsep seks dan gender dapat diperhatikan melalui tabel berikut :

Tabel 2.1

Perbedaan Seks dan Gender

No	Karakteristik	Seks	Gender
1	Sumber Pembeda	Tuhan	Manusia (masyarakat)
2	Visi, misi	Kesetaraan	Kebiasaan
3	Unsur pembeda	Biologis (alat reproduksi)	Kebudayaan (tingkah laku)
4	Sifat	Kodrat, tertentu, tidak dapat dipertukarkan	Harkat, martabat dapat dipertukarkan
5	Dampak	Terciptanya nilai-nilai kesempurnaan, kenikmatan, kedamaian, dan lain-lain. Sehingga menguntungkan kedua belah pihak.	Terciptanya norma-norma/ketentuan tentang “pantas” atau “tidak pantas”. Laki-laki pantas menjadi pemimpin, perempuan “pantas” dipimpin, dll. Sering merugikan salah satu pihak, kebetulan adalah perempuan
6	Keberlakuan	Sepanjang masa, dimana saja, tidak mengenal pembedaan kelas	Dapat berubah, musiman dan berbeda antara kelas

Sumber: Unger dalam Handayani & Sugiarti (2008:6)

Menurut Naqiyah (2005:26) Gender dapat dibedakan dalam beberapa pengertian, yaitu :

- 1) gender sebagai suatu istilah sains dengan makna tertentu,
- 2) gender sebagai suatu istilah fenomena sosial budaya,
- 3) gender sebagai kesadaran sosial,
- 4) gender sebagai persoalan sosial budaya,
- 5) gender sebagai sebuah konsep untuk dianalisis, dan
- 6) gender sebagai sebuah perspektif untuk memandang suatu kenyataan.

2.1.4.1 Responsivitas Gender

Responsif gender atau juga dikenal dengan gender responsif adalah suatu kondisi yang memberikan perhatian yang konsisten dan sistematis terhadap perbedaan-perbedaan antara perempuan dan laki-laki dalam masyarakat dengan suatu pandangan yang ditujukan kepada keterbatasan-keterbatasan dari keadilan (Martief, 2012:157). Menurut Purnomosari dkk. (2012:11) istilah responsif gender yang mengusung prinsip kesetaraan dan keadilan gender, tampaknya cukup tepat untuk merepresentasikan ruh dari konsep *gender mainstreaming*. Responsif gender dapat dikatakan sebagai sebuah situasi/iklim kesetaraan dan keadilan gender yang telah mencerminkan pengintegrasian perspektif gender untuk selanjutnya dirumuskan menjadi cara-cara preventif/antisipatif khusus jika ditemukan ada isu-isu gender yang berkembang di masyarakat.

Menurut Purnomosari dkk. (2012:12) responsif gender dapat dilihat dari 2 (dua) dimensi, yaitu kesetaraan gender dan keadilan gender. Penjelasannya adalah sebagai berikut :

1. **Setara** dalam konteks gender adalah seimbang antara laki-laki dan perempuan termasuk orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kebiasaan berbeda/*disabilitas*, serta orang-orang yang tidak mampu secara ekonomi dan kelompok berkebutuhan khusus lainnya. Dalam dimensi ini, kesetaraan gender didefinisikan sebagai keseimbangan, keserasian, dan keselarasan relasi antara laki-laki dan perempuan dalam aksesibilitas, pengakuan status sosial dalam konteks budaya yang egaliter, kemampuan yang memadai yang meliputi pengakuan terhadap eksistensi, ruang partisipasi, mengambil peran dan fungsi secara proporsional dalam proses pembangunan secara utuh menyeluruh baik dari pemanfaatan hasil, pelaksanaan, pemeliharaan, pengawasan, penyusunan, evaluasi, maupun perencanaan pembangunan.
2. **Adil** artinya tidak ada perbedaan peran, beban ganda, subordinasi, marginalisasi, dan kekerasan terhadap perempuan maupun laki-laki, dilihat dari aspek pemanfaatan hasil-hasil pembangunan. Sebuah ketidakadilan gender, intimidasi atau penindasan terhadap salah satu kelompok oleh kelompok yang lain bisa timbul karena adanya perbedaan nilai manfaat yang diterima oleh kelompok-kelompok tersebut atas hasil-hasil pembangunan.

Sedangkan menurut ANCORS dalam (Purnomosari, 2012:16) yang dikatakan responsif gender adalah upaya, program, dan kegiatan yang mencoba menjawab persoalan dan kebutuhan yang berbeda antara perempuan dan laki-laki serta kelompok yang berbeda lainnya.

2.1.4.2 Analisis Gender

Kajian terhadap konsep analisis gender dalam pembangunan secara berkesinambungan dimulai dari pembahasan perempuan dalam pembangunan menuju gender dan pembangunan; menciptakan arus utama yang menggunakan perspektif gender dalam mengembangkan kebijakan dan daur pengelolaan proyek mulai dari perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan. Menurut Handayani & Sugiarti (2008:112) pengertian dari perencanaan gender adalah sebagai berikut :

Perencanaan gender adalah suatu pendekatan untuk menjawab isu-isu gender pada proyek, program dan proses perencanaan. Perencanaan gender melihat bahwa semua perencanaan dan program pembangunan akan mempunyai dampak terhadap laki-laki, perempuan dan anak-anak miskin. Konsep perencanaan gender mendorong perencana pembangunan untuk memfokuskan pada tujuan jangka panjang dan untuk menilai apakah suatu proyek berorientasi terhadap kesejahteraan, anti kemiskinan, kesetaraan, efisiensi atau strategi pemberdayaan.

Analisis gender adalah kerangka kerja yang dipergunakan untuk mempertimbangkan dampak suatu program pembangunan yang mungkin terjadi terhadap laki-laki dan perempuan, serta terhadap hubungan ekonomi dan sosial diantara mereka (Handayani & Sugiarti, 2008:113). Analisis gender biasanya digunakan pada proyek-proyek pembangunan, walaupun prinsip-prinsip yang dijelaskan sehubungan dengan pengambilan dan penggunaan data dapat digunakan pula untuk tipe-tipe program lainnya. Analisis gender merupakan bentuk analisis sosial yang sangat spesifik. Analisis gender ini mengidentifikasi tipe dan kualitas data pengelompokkan jenis kelamin, yang dibutuhkan dalam pembuatan program yang baik. Menurut Handayani & Sugiarti (2008:125) hal tersebut dapat digunakan untuk :

1. Memastikan bahwa baik laki-laki maupun perempuan tidak dirugikan atau diabaikan dengan adanya masukan-masukan proyek;
2. Meningkatkan efektivitas proyek dan mengurangi resiko kegagalan proyek akibat asumsi yang tidak benar.

Analisis gender tidak dapat menjadi pengganti bagi analisis sosial yang lebih luas. Penggunaan analisis gender ini terbatas, kecuali jika dapat diterapkan secara sistematis pada semua aspek dari program dan perencanaan, implementasi dan ulasan proyek. Proses analisis gender ini sendiri tidak cukup untuk dapat

memastikan bahwa perempuan dan laki-laki akan punya kesempatan berpartisipasi dan mengambil keputusan dalam proyek. Juga menguntungkan laki-laki dan perempuan akan memenuhi prioritas utama kebutuhan atau aspirasi mereka. Hal ini tergantung pada banyak faktor, mencakup:

1. Kualitas informasi yang diperoleh dan bagaimana informasi ini diterapkan secara kreatif pada rancangan, manajemen dan implementasi proyek.
2. Fleksibilitas yang dimungkinkan dalam rancangan dan implementasi proyek.
3. Pengembangan strategi-strategi yang spesifik dan sesuai dengan budaya untuk berpartisipasi dan konsultasi dengan laki-laki dan perempuan.
4. Identifikasi hambatan, baik bagi partisipasi laki-laki maupun perempuan dalam aktivitas proyek, pengembangan strategi yang tepat dan praktis untuk mengatasi hambatan ini, serta memantau proses untuk meninjau apakah strategi-strategi ini memberikan efek yang diinginkan.

Analisis gender digunakan sebagai analisis sosial diperkenalkan oleh Aukley dalam Naqiyah (2005:26-27), yakni untuk mengkritisi relasi perempuan dan laki-laki baik secara kuantitatif maupun kualitatif dalam segala aspek kehidupan manusia, antara lain pendidikan, kesehatan, ekonomi/ketenagakerjaan, hukum, sosial, dan politik. Analisis gender dapat dilakukan dengan cara mendeskripsikan dan menganalisis setiap kegiatan atau pekerjaan rumah tangga serta publik, dengan pertanyaan :

- a) siapa melakukan apa,
- b) siapa memiliki akses apa,
- c) siapa mengontrol siapa,
- d) siapa mendapat keuntungan apa, dan
- e) siapa mendapat dampak/kerugian apa.

Dari analisis gender ini dapat diungkapkan ketimpangan gender yang dapat disebabkan oleh struktur atau kultur yang ada sehingga kita dapat segera memperbaikinya. Persoalan gender adalah suatu masalah yang peka dan senantiasa aktual, karena menyangkut aspek keseimbangan potensi dua jenis kelamin di dalam kehidupan masyarakat. Persoalan gender yang begitu rumit tidak mungkin hanya diselesaikan dengan satu disiplin ilmu saja, tetapi membutuhkan pendekatan multidisiplin, baik agama, sosial, ekonomi, antropologi, kesehatan, dan lain-lain.

Sebagai suatu alat, analisis gender tidak hanya melihat peran, aktivitas, tetapi juga hubungan, sehingga pertanyaan yang diajukan tidak hanya berkaitan mengenai “siapa mengerjakan apa”. Untuk mengungkapkan hubungan sosial laki-laki dan perempuan, maka dikembangkan berbagai macam teknik analisis seperti, Teknik Analisis Harvard, Moser, Longwe, Munro, *Capacities and Vulnerabilities Analysis* (SVA), Matriks Analisis Gender, Analisis *Longframe*, Konsep Seaga dan Teknik *Participatory Rural Appraisal* (PRA) berdimensi Gender serta kerangka *Gender Analysis Pathway* (GAP) dan POP (Handayani & Sugiarti, 2008:159). Teknik-teknik analisis gender tersebut memiliki fungsi yang berbeda dan tentunya aplikasinya juga berbeda.

2.1.4.2.1 Gender Impact Assessment

Selain teknik analisis gender yang telah disebutkan diatas, terdapat satu teknik analisis gender yang digunakan untuk menilai dampak dari suatu keputusan atau kebijakan terhadap laki-laki dan perempuan, sehingga para perumus kebijakan dapat memilih alternatif yang berdampak positif terhadap gender. Dan

dalam perkembangannya, teknik ini pula dapat digunakan untuk mengukur dampak infrastruktur yang telah terbangun, teknik ini merupakan *Gender Impact Assessment* (GIA).

Karena antara gender dan infrastruktur dapat saling mempengaruhi, entah itu pengaruh gender terhadap infrastruktur atau sebaliknya. Dalam konsep GIA, akan dibandingkan dan dinilai kondisi saat ini dengan hasil pembangunan yang diharapkan dalam perspektif gender (Puslitbang Sosekling, 2013:18). Masih menurut Puslitbang Sosekling (2013:19) GIA adalah sebuah instrumen atau indikator untuk memperkirakan dan menilai dampak implementasi suatu kebijakan terhadap perubahan kesetaraan dan keadilan perempuan, laki-laki, lansia, disabilitas, dan anak-anak selaku pengguna dan pemanfaat kebijakan tersebut.

Gender Impact Assessment tidak hanya mengukur tingkat responsivitas gender suatu produk, namun juga melihat kebijakan yang ada sebagai masukan (*input*) dalam siklus penyelenggaraan infrastruktur. Berdasarkan hasil riset Puslitbang Sosekling (2013:8) berikut ini merupakan 5 kriteria yang harus terpenuhi dalam infrastruktur yang responsif gender :

1. Infrastruktur untuk semua (aksesibilitas)

Infrastruktur harus dapat dimanfaatkan oleh kelompok gender secara universal. Bahasa sederhananya adalah memenuhi aksesibilitas semua orang. Masyarakat berhak mengaksesnya sesuai dengan aturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan infrastruktur tersebut.

2. Infrastruktur yang memperhatikan kebutuhan setiap orang (pemenuhan kebutuhan)

Kebutuhan dasar manusia secara umum sama, namun cara pemenuhannya bisa saja berbeda antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Contohnya dalam hal memenuhi kebutuhan sekresi

(proses pembuangan sisa metabolisme tubuh baik berupa urine atau alvi (buang air besar)).

3. Infrastruktur yang aman (keamanan)

Kebutuhan akan rasa aman ini tentu saja ada relevansinya dengan jaminan keamanan, stabilitas, perlindungan, struktur, keteraturan, situasi yang bisa diperkirakan dan keadaan rasa takut serta cemas. Untuk tujuan pemenuhan kebutuhan akan keamanan inilah, maka manusia membuat peraturan, undang-undang, mengembangkan kepercayaan, membuat sistem, asuransi, pensiun dan sebagainya. Kaitannya dengan infrastruktur adalah bahwa infrastruktur akan dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pemenuh kebutuhan sehari-hari, maka infrastruktur harus dibangun agar memberikan rasa aman sebagaimana diharapkan oleh masyarakat (kelompok gender)

4. Infrastruktur yang nyaman (kenyamanan)

Terkait dengan infrastruktur, maka bentuk fisik infrastruktur yang dibangun dan disediakan akan memberikan kenyamanan manakala infrastruktur tersebut aman dipergunakan atau dimanfaatkan bagi semua penggunanya, yaitu laki-laki, perempuan, kelompok difabel, anak-anak, maupun lansia. Kebutuhan masing-masing kelompok pengguna tersebut tentunya tidak dapat disamaratakan. Untuk itu, harus dipenuhi sesuai dengan kebutuhannya masing-masing karena semua kelompok tersebut mempunyai hak yang sama dalam memanfaatkan infrastruktur yang dibangun beserta sarana penunjangnya.

5. Infrastruktur yang ramah lingkungan (ramah lingkungan)

Infrastruktur yang ramah lingkungan adalah bangunan atau fasilitas fisik yang dibangun atau dikembangkan yang memberikan kemudahan bagi suatu masyarakat atau komunitas untuk memanfaatkannya sesuai dengan tujuan bangunan atau fasilitas tersebut dibangun dan dikembangkan.

Kemudahan pemanfaatan infrastruktur dapat dipakai untuk ukuran bahwa infrastruktur yang dibangun dan dikembangkan telah memperhatikan kebutuhan penggunanya baik itu laki-laki, perempuan, anak-anak, kelompok difabel, maupun lansia. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa seringkali infrastruktur yang dibangun meskipun sudah memenuhi kebutuhan semua kelompok, namun belum memberikan kemudahan untuk pemanfaatannya.

2.1.5 Pengertian Fasilitas Umum

Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Lebak Nomor 17 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan terdapat pada BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 angka 37 yang menjelaskan bahwa fasilitas umum adalah bangunan-bangunan yang dibutuhkan dalam sistem pelayanan lingkungan yang diselenggarakan oleh Instansi Pemerintah dan terdiri dari antara lain: jaringan air bersih, jaringan air kotor, jaringan listrik, jaringan gas, jaringan telepon, terminal angkutan umum dan bus, kebersihan pembuangan sampah dan pemadam kebakaran.

2.2 Penelitian Terdahulu

Pertama, penelitian (Skripsi) Program Studi Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sebelas Maret yang dilakukan oleh Ryza Dani Pratiwi tahun 2013, dengan judul Responsivitas Gender Pada Program Peningkatan Kualitas dan Produktivitas Tenaga Kerja (Studi Evaluasi pada Kegiatan Pendidikan dan Pelatihan Keterampilan bagi Pencari Kerja di Kota Surakarta). Penelitian ini menggunakan teknik analisis isi dokumen dan *Gender Analyst Pathway (GAP)* untuk mengetahui Responsivitas Gender Pada Program Peningkatan Kualitas dan Produktivitas Tenaga Kerja (Studi Evaluasi pada Kegiatan Pendidikan dan Pelatihan Keterampilan bagi Pencari Kerja di Kota Surakarta) yang mana dalam pelaksanaannya masih terdapat isu gender dalam bidang ketenagakerjaan dan regulasi tentang integrasi gender dalam perencanaan dan penganggaran responsif gender. Penelitian tersebut mengkaji responsivitas gender program peningkatan kualitas dan produktivitas tenaga kerja dan kegiatan

pendidikan dan pelatihan bagi pencari kerja, dan faktor-faktor yang mempengaruhi responsivitas gender.

Penelitian ini mempunyai persamaan dengan penelitian yang sedang dilakukan peneliti saat ini, yakni membahas mengenai Responsivitas Gender. Sedangkan perbedaannya dengan penelitian yang sedang dilakukan saat ini adalah metode penelitian yang digunakan peneliti saat ini adalah metode penelitian kuantitatif dan pada penelitian ini lokus penelitiannya berada di Kota Surakarta, sedangkan penelitian yang sedang dilakukan saat ini berada di Kabupaten Lebak. Berikutnya teori yang digunakan pun berbeda, karena dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis isi dokumen dan *Gender Analysis Pathway* (GAP), sedangkan pada penelitian yang sedang dilakukan saat ini menggunakan teori dari Kementerian PU dengan indikator responsivitas gender pada infrastruktur. Selanjutnya penelitian ini memfokuskan pada program peningkatan kualitas dan produktivitas tenaga kerja, sedangkan penelitian yang dilakukan saat ini berfokus pada penyediaan fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang responsif gender.

Kedua, penelitian (Skripsi) Program Studi Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sebelas Maret yang dilakukan oleh Febri Yoga Perdana tahun 2014, dengan judul Responsivitas Gender Dalam Program Penanggulangan HIV Dan AIDS Oleh Komisi Penanggulangan AIDS Kota Surakarta (Studi Dokumen Rencana Strategis dan Rencana Program Kegiatan). Penelitian ini menggunakan teknik analisis isi dokumen dan Analisis Interaktif untuk mengetahui Responsivitas Gender Dalam Program Penanggulangan HIV

Dan AIDS Oleh Komisi Penanggulangan AIDS Kota Surakarta (Studi Dokumen Rencana Strategis dan Rencana Program Kegiatan) yang mana dalam pelaksanaannya bahwa Rencana Strategis yang dibuat masih bersifat netral gender dan untuk Rencana Program kegiatan sebagian sudah responsif gender, serta dari sisi kelembagaannya masih belum adanya aturan terkait gender.

Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian yang dilakukan peneliti saat ini, yakni membahas mengenai Responsivitas Gender. Sedangkan perbedaannya dengan penelitian yang sedang dilakukan saat ini adalah pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif sedangkan penelitian yang sedang peneliti lakukan menggunakan metode penelitian kuantitatif. Lokus penelitiannya berada di Kota Surakarta, sedangkan penelitian yang sedang dilakukan saat ini berada di Kabupaten Lebak. Selanjutnya perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan saat ini adalah teori yang digunakan dalam penelitian ini berfokus pada responsivitas pihak terkait dengan kebutuhan gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

Ketiga, penelitian (Jurnal) Program Studi Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta yang dilakukan oleh Pradita Debby Mutiara tahun 2017 dengan judul Responsivitas Gender dalam Proses Pemberdayaan oleh Yayasan Annisa Swasti (Studi pada Sekolah Kepemimpinan Buruh Gendong Pasar Beringharjo). Penelitian ini menggunakan teknik Analisis Longwe yang mana dengan teknik analisis ini peningkatan kapasitas buruh gendong telah melahirkan kesadaran kritis dan partisipasi dari para buruh gendong

tentang eksistensi mereka, baik sebagai perempuan maupun sebagai seorang pekerja.

Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian yang dilakukan peneliti saat ini, yakni membahas mengenai Responsivitas Gender. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan saat ini ialah pada metode penelitiannya berbeda. Dalam penelitian yang sedang dilakukan peneliti saat ini menggunakan metode penelitian kuantitatif sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Pada teori yang digunakan, penelitian ini menggunakan teknik analisis Longwe sedangkan penelitian yang dilakukan peneliti saat ini menggunakan teori dari Kementerian PU yaitu indikator responsivitas gender pada infrastruktur, untuk mengetahui respon dari pihak terkait terhadap kebutuhan gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

2.3 Kerangka Pemikiran Penelitian

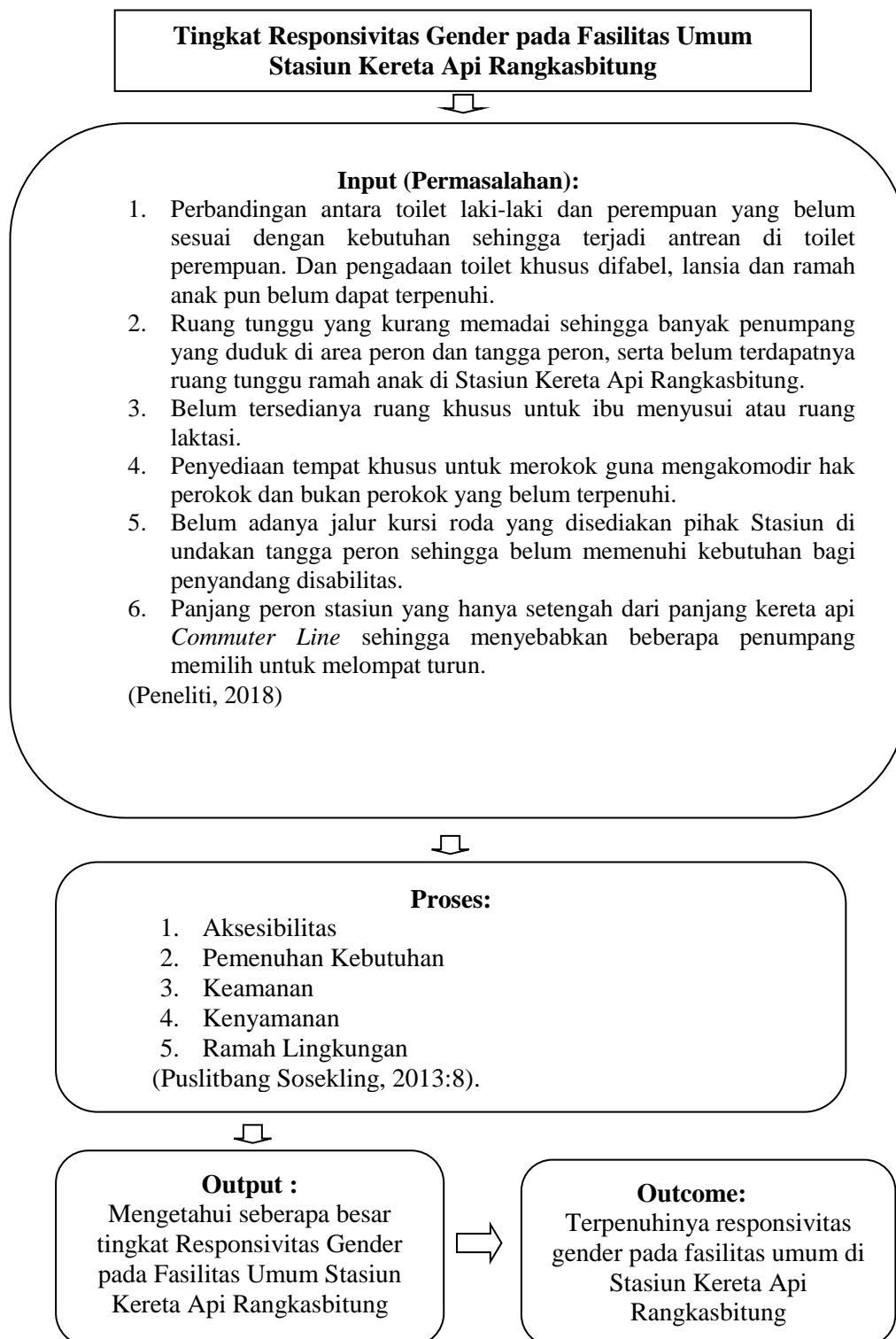
Stasiun termasuk ke dalam satu kesatuan perkerataapian yang masuk ke bagian prasarana perkeretaapian. Stasiun kereta api merupakan salah satu fasilitas umum yang dalam sebuah pembangunan harus disediakan oleh pemerintah guna memudahkan masyarakat melakukan mobilitas dengan menggunakan moda transportasi kereta api. Stasiun kereta api memiliki beberapa fasilitas pendukung yang tercantum dalam standar pelayanan minimum angkutan orang dengan kereta api yang harus disediakan oleh pihak penyedia. Dalam standar pelayanan minimum tersebut, dicantumkan aspek kesetaraan yang di dalamnya terdiri dari

pengadaan ruang untuk ibu menyusui dan fasilitas bagi penyandang disabilitas. Beberapa stasiun kereta api sudah memilikinya, namun masih banyak pula stasiun kereta api yang masih belum memenuhi standar pelayanan minimum ini, salah satunya Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

Hal di atas menunjukkan jika Stasiun Kereta Api Rangkasbitung masih belum responsif gender. Tingkat responsivitas gender pada Stasiun Kereta Api Rangkasbitung saat ini masih belum menunjukkan hasil yang telah ditentukan. Selain kedua hal tersebut, beberapa permasalahan lain juga terdapat di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung seperti yang telah sebelumnya. Berdasarkan permasalahan di atas, peneliti bermaksud menganalisis tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung, analisis tingkat responsivitas yang peneliti lakukan didasarkan pada indikator responsivitas gender pada infrastruktur menurut Puslitbang Sosekling (2013) adalah sebagai berikut :

1. Aksesibilitas
2. Pemenuhan Kebutuhan
3. Keamanan
4. Kenyamanan
5. Ramah Lingkungan

Untuk lebih jelasnya, kerangka berfikir penulis dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 2.1
Proses Kerangka Berfikir

(Sumber: Hasil Analisis Konsep Peneliti, 2018)

2.4 Hipotesis Penelitian

Menurut Martono (2011:63), hipotesis dapat didefinisikan sebagai jawaban sementara yang kebenarannya masih harus diuji, atau rangkuman kesimpulan teoretis yang diperoleh dari tinjauan pustaka. Lalu menurut Sugiyono (2014:64) Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum berdasarkan fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis ini menggunakan hipotesis deskriptif karena berkenaan dengan variabel mandiri yang peneliti teliti. Menurut Martono (2011:69) hipotesis deskriptif merupakan hipotesis yang menggambarkan karakter sebuah kelompok atau variabel tanpa menghubungkannya dengan variabel yang lain. Maka hipotesis yang dipakai yaitu dimana peneliti memprediksi hipotesis kurang dari 65% dengan penjelasan sebagai berikut :

$$H_0 : \mu \geq 65\%$$

H_0 : “Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta
Api Rangkasbitung lebih dari atau sama dengan 65%”

$$H_a : \mu < 65\%$$

H_a : “Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta
Api Rangkasbitung kurang dari 65%”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Setiap penelitian mempunyai tujuan dan kegunaan tertentu. Secara umum tujuan penelitian ada tiga macam yaitu yang bersifat penemuan, pembuktian dan pengembangan. Salah satu dari metode penelitian adalah metode penelitian kuantitatif. Menurut Sugiyono (2014:7) Metode ini disebut sebagai metode positivistik karena berlandaskan pada filsafat positivisme. Metode ini sebagai metode ilmiah karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, objektif, terukur, rasional dan sistematis. metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

Metode yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Pendekatan deskriptif digunakan sebagai prosedur pemecahan masalah untuk menggambarkan karakter suatu gejala sosial atau variabel yang terjadi pada objek penelitian pada saat ini berdasarkan fakta-fakta yang ada. Dalam penelitian ini, peneliti akan mendeskripsikan suatu situasi tertentu yang bersifat faktual mengenai tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung berdasarkan indikator responsivitas menurut Puslitbang Sosekling (2013). Responsivitas gender disini mengukur seberapa tinggi atau tingkat pemanfaatan pembangunan infrastruktur terhadap

masyarakat yang menerima hasil dari pembangunan tersebut, disamping dari teori yang dikemukakan tadi penelitian ini juga didukung data yang relevan serta dikaji dari para objek penelitian yang terlibat langsung.

3.2 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian merupakan bagian yang membatasi dan menjelaskan substansi materi kajian penelitian yang akan dilakukan. Pembatasan dalam ruang lingkup ini dilakukan agar peneliti dapat terfokus dalam penelitian yang dilakukan. Pembatasan ruang lingkup penelitian ini didasarkan pada latar belakang masalah yang lebih disederhanakan kembali dalam bentuk identifikasi masalah. Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah mendeskripsikan seberapa tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang peneliti lakukan saat ini mengenai tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api, khususnya analisis mengenai pemecahan permasalahan yang timbul akibat dari belum responsifnya fasilitas umum Stasiun Kereta Api terhadap kebutuhan gender, yang dilakukan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang beralamatkan di Jalan Stasiun Rangkasbitung No. 1 Kelurahan Muara Ciujung Timur, Kecamatan Rangkasbitung, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten.

3.4 Variabel Penelitian

3.4.1 Definisi Konsep

Variabel dapat didefinisikan sebagai konsep yang memiliki variasi atau memiliki lebih dari satu nilai. Menurut Martono (2011:55) konsep merupakan istilah atau definisi yang digunakan untuk menggambarkan secara abstrak suatu kejadian, keadaan, kelompok atau individu yang menjadi pusat perhatian ilmu sosial. Definisi konsep dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut :

1. Responsivitas gender atau juga dikenal dengan gender responsif adalah suatu kondisi yang memberikan perhatian yang konsisten dan sistematis terhadap perbedaan-perbedaan antara perempuan dan laki-laki dalam masyarakat dengan suatu pandangan yang ditujukan kepada keterbatasan-keterbatasan dari keadilan. Dalam penelitian ini lebih menekankan pada responsivitas gender dalam hal pemanfaatan hasil pembangunan infrastruktur Stasiun Kereta Api.
2. Fasilitas umum adalah sebuah tempat atau pun fasilitas yang disediakan oleh pemerintah yang juga merupakan bagian dari sebuah infrastruktur yang berfungsi untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan atau aktivitasnya.
3. Stasiun Kereta Api adalah tempat berkumpulnya penumpang dan barang yang menggunakan moda angkutan kereta api. Selain itu stasiun juga berfungsi sebagai tempat pengendali dan pengatur lalu lintas kereta api, serta sebagai depo kereta api.

3.4.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penjabaran konsep atau variabel penelitian dalam rincian yang terukur (indikator penelitian). Dalam penelitian ini variabel yang diteliti merupakan variabel mandiri (tunggal), yaitu tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Untuk mengetahui sejauh mana tingkat responsivitas gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dalam hal manfaat yang diterima oleh masyarakat yang menggunakannya. Alat ukur yang digunakan untuk menilai responsivitas gender menurut Puslitbang Sosekling (2013) menggunakan *Gender Impact Assessment* dengan indikator sebagai berikut:

1. Infrastruktur untuk semua (aksesibilitas)

Infrastruktur harus dapat dimanfaatkan oleh kelompok gender secara universal. Bahasa sederhananya adalah memenuhi aksesibilitas semua orang. Masyarakat berhak mengaksesnya sesuai dengan aturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan infrastruktur tersebut.

2. Infrastruktur yang memperhatikan kebutuhan setiap orang (pemenuhan kebutuhan)

Kebutuhan dasar manusia secara umum sama, namun cara pemenuhannya bisa saja berbeda antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Contohnya dalam hal memenuhi kebutuhan sekresi (proses pembuangan sisa metabolisme tubuh baik berupa urine atau alvi (buang air besar).

3. Infrastruktur yang aman (keamanan)

Kebutuhan akan rasa aman ini tentu saja ada relevansinya dengan jaminan keamanan, stabilitas, perlindungan, struktur, keteraturan, situasi yang bisa diperkirakan dan keadaan rasa takut serta cemas. Untuk tujuan pemenuhan kebutuhan akan keamanan inilah, maka manusia membuat peraturan, undang-undang, mengembangkan kepercayaan, membuat sistem, asuransi, pensiun dan sebagainya. Kaitannya dengan infrastruktur adalah bahwa infrastruktur akan dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pemenuh kebutuhan sehari-hari, maka infrastruktur harus dibangun agar memberikan rasa aman sebagaimana diharapkan oleh masyarakat (kelompok gender).

4. Infrastruktur yang nyaman (kenyamanan)

Terkait dengan infrastruktur, maka bentuk fisik infrastruktur yang dibangun dan disediakan akan memberikan kenyamanan manakala infrastruktur tersebut aman dipergunakan atau dimanfaatkan bagi semua penggunanya, yaitu laki-laki, perempuan, kelompok difabel, anak-anak, maupun lansia. Kebutuhan masing-masing kelompok pengguna tersebut tentunya tidak dapat disamaratakan. Untuk itu, harus dipenuhi sesuai dengan kebutuhannya masing-masing karena semua kelompok tersebut mempunyai hak yang sama dalam memanfaatkan infrastruktur yang dibangun beserta sarana penunjangnya.

5. Infrastruktur yang ramah lingkungan (ramah lingkungan)

Infrastruktur yang ramah lingkungan adalah bangunan atau fasilitas fisik yang dibangun atau dikembangkan yang memberikan kemudahan bagi suatu masyarakat atau komunitas untuk memanfaatkannya sesuai dengan tujuan bangunan atau fasilitas tersebut dibangun dan dikembangkan. Kemudahan pemanfaatan infrastruktur dapat dipakai untuk ukuran bahwa infrastruktur yang dibangun dan dikembangkan telah memperhatikan kebutuhan penggunanya baik itu laki-laki, perempuan, anak-anak, kelompok difabel, maupun lansia. Selain itu juga infrastruktur dibangun namun tetap memperhatikan lingkungan sekitar, dengan rindangnya pepohonan di sekitar dan juga beberapa penyediaan fasilitas penunjang lain.

3.5 Instrumen Penelitian

Dalam sebuah penelitian diperlukan suatu alat ukur yang tepat dalam proses pengumpulan data guna menjawab permasalahan yang dikaji dalam penelitian tersebut. Alat ukur dalam sebuah penelitian disebut dengan instrumen penelitian. Menurut Colton dan Covert dalam Martono (2015:122-123), instrumen adalah mekanisme untuk mengukur suatu fenomena yang digunakan untuk mengumpulkan dan mencatat informasi untuk penelitian, pengambilan keputusan, dan akhirnya memahami fenomena tersebut. Dalam penelitian ini instrumen yang digunakan berbentuk kuesioner yang berisi beberapa pernyataan/pertanyaan yang nantinya akan disebarkan kepada responden, dengan jumlah variabel sebanyak satu variabel atau variabel mandiri.

Skala pengukuran instrumen dalam penelitian ini menggunakan Skala *Likert* dalam pengukuran jawaban dari para responden. Skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2014:93). Untuk keperluan analisis data kuantitatif, maka jawaban dari setiap item diberi skor sebagai berikut :

Tabel 3.1
Skor Item-item Instrumen

Alternatif Jawaban	Nilai Jawaban
Sangat Setuju	4
Setuju	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

(Sumber: Sugiyono, 2014:94)

Berdasarkan tabel diatas, nilai 4 merupakan nilai tertinggi dengan kategori sangat setuju. Nilai 3 dengan kategori setuju, nilai 2 dengan kategori tidak setuju dan nilai 1 merupakan nilai terendah dengan kategori sangat tidak setuju. Untuk mengembangkan instrumen tersebut maka dibuat kisi-kisi instrumen sebagai berikut:

Tabel 3.2
Instrumen Penelitian

Variabel	Indikator	Item
Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung	1. Aksesibilitas	1,2,3,4,5,6,7,8,9
	2. Pemenuhan Kebutuhan	10,11,12,13,14,15,16, 17,18,19
	3. Keamanan	20,21,22,23,24,25,26, 27
	4. Kenyamanan	28,29,30,31,32,33,34, 35
	5. Ramah Lingkungan	36,37,38,39,40

(Sumber: Peneliti, 2018)

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang akan dilakukan peneliti merupakan gabungan dari beberapa teknik, antara lain:

1. Pengamatan/Observasi

Pengamatan atau observasi merupakan sebuah proses mendapatkan informasi atau data menggunakan pancaindra. Pengamatan digambarkan sebagai sebuah proses yang dilakukan peneliti untuk membangun hubungan antara realitas dan asumsi teoritis (Martono, 2015:239). Menurut Bungin (2005:143-144) yang dimaksud dengan metode observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian. Dalam arti bahwa data

tersebut dihimpun melalui pengamatan peneliti menggunakan pancaindra.

2. Kuesioner / Angket

Metode angket disebut pula sebagai metode kuesioner atau dalam bahasa Inggris disebut *questionnaire* (daftar pertanyaan). Menurut Bungin (2005:133) metode angket merupakan serangkaian atau daftar pertanyaan yang disusun secara sistematis, kemudia dikirim untuk diisi oleh responden. Setelah itu angket dikirim kembali ke petugas atau peneliti. Sedikit perbedaan antara angket dengan kuesioner adalah, jika angket diisi oleh responden langsung, sedangkan kuesioner diisi oleh peneliti yang menanyakan pertanyaan dalam kuesioner kepada responden.

3. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan cara peneliti mengajukan pertanyaan secara lisan kepada seorang informan atau narasumber. Wawancara (*interview*) berbeda dengan percakapan sehari-hari. Perbedaannya adalah: dalam proses wawancara pewawancara (*interviewer*) dan informan (*interviewee*) belum saling kenal; pewawancara adalah pihak yang terus bertanya; dan pertanyaannya dalam wawancara sudah ditentukan sebelumnya (Martono, 2015:362). Dalam penelitian ini wawancara dilakukan ketika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan dan juga ketika ingin mengetahui beberapa hal dari responden yang lebih mendalam.

3. Dokumentasi

Menurut Martono (2015:80) mengumpulkan dokumen atau sering disebut dengan metode dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini dapat berupa dokumen pemerintah, hasil penelitian, foto-foto atau gambar, buku harian, foto, rekaman pidato, laporan keuangan, undang-undang dan hasil karya seseorang, dan sebagainya.

4. Studi Kepustakaan / *Literature Review*

Studi pustaka merupakan proses mencari, membaca, memahami, dan menganalisis berbagai literatur, hasil kajian (hasil penelitian) atau studi yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan (Martono, 2015:298). Studi pustaka bermanfaat untuk memperkaya atau mengembangkan pengetahuan dan argumentasi peneliti mengenai masalah sosial atau konsep yang digunakan dalam penelitian yang akan dilakukan.

Ada beberapa langkah yang perlu dilakukan dalam melakukan studi pustaka menurut Creswell dalam Martono (2015:301). Langkah-langkah tersebut adalah :

1. Mengidentifikasi konsep atau kata kunci (*keywords*) yang digunakan.
2. Mencari definisi konsep atau kata kunci tersebut pada sumber-sumber pustaka yang telah dijelaskan sebelumnya (dari ensiklopedi, jurnal, buku, dan lainnya)

3. Mengumpulkan hasil pencarian dari berbagai sumber tersebut. Kemudian, memilah dan mencatat sehingga memudahkan dalam menyusun hasil studi pustaka dalam desain penelitian.
4. Membuat desain atau kerangka literatur agar hasil studi pustaka lebih sistematis dan sesuai dengan topik serta masalah penelitian.
5. Memasukkan atau menyusun berbagai bahan yang telah dikumpulkan sesuai dengan desain atau kerangka yang telah disusun sebelumnya.
6. Membuat ringkasan hasil studi pustaka yang telah disusun.

3.6 Populasi dan Sampel Penelitian

3.6.1 Populasi

Menurut Bungin (2005:109) populasi penelitian merupakan keseluruhan (*universum*) dari objek penelitian yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan, udara, gejala, nilai, peristiwa, sikap hidup, dan sebagainya, sehingga objek-objek ini dapat menjadi sumber data penelitian. Karena beragamnya objek penelitian yang dapat dijadikan populasi, maka populasi bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat tertentu yang dimiliki oleh subjek atau objek itu dan sudah ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari.

Menurut Bungin (2005:109) dilihat dari penentuan sumber data, salah satunya adalah populasi tak terhingga. Yaitu, populasi yang memiliki sumber data yang tidak dapat ditentukan batas-batasnya secara kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang Kereta Api yang menggunakan fasilitas di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dan jumlahnya tidak tentu atau dapat dikatakan dalam kategori tidak terhingga. Rata-rata penumpang yang berada di Stasiun

Kereta Api Rangkasbitung bisa mencapai 6000 – 16000 penumpang, dan setiap harinya jumlah penumpang yang datang berbeda, tidak pasti.

3.6.2 Sampel

Dalam penelitian sosial, dikenal hukum kemungkinan (hukum probabilitas) yaitu kesimpulan yang ditarik dari populasi dapat digeneralisasikan kepada seluruh populasi. Kesimpulan ini dapat dilakukan karena pengambilan sampel dimaksud adalah untuk mewakili seluruh populasi (Bungin, 2005:111). Dalam penelitian ini, yang menjadi sampel responden adalah penumpang Kereta Api yang sedang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *non-probability sampling*, yaitu teknik sampling yang tidak memberikan peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Martono, 2011:78). Di dalam teknik *non-probability sampling* dibagi lagi menjadi enam teknik, dan yang akan peneliti gunakan adalah teknik *accidental sampling*, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang kebetulan itu cocok sebagai sumber data (Martono, 2011:79).

Untuk menentukan jumlah sampel yang akan diteliti maka penulis menggunakan rumus Lemeshow, hal ini dikarenakan jumlah populasi tidak diketahui atau tidak terhingga. Maksud dari tidak diketahui disini karena jumlah penumpang atau pun pengunjung di stasiun tidak dapat ditentukan jumlah

pastinya berapa dan setiap harinya jumlah tersebut berbeda-beda, terkadang naik dan terkadang turun. Berikut ini merupakan rumus Lemeshow, yaitu :

Rumus Lemeshow (Silalahi, 2015:390)

$$n = \left(\frac{Z^2 \cdot pq}{e^2} \right)$$

Keterangan :

n : Jumlah sampel yang dicari

z : Nilai dari z berdasarkan nilai kritis (tingkat kepercayaan)

p : Nilai estimasi proporsi dari populasi

q : 1 – p

e : presisi atau tingkat kesalahan

Tingkat kepercayaan yang sering digunakan adalah 95% (1,960) dan 90% (1,645). Besar sampel yang dipilih akan paling besar jika p sama dengan 0.5. Oleh karena itu disarankan bila peneliti tidak mengetahui besarnya p dalam populasi, memilih p sebesar 0.5 akan memberikan jumlah yang cukup. Untuk nilai e bervariasi antara 0.01 sampai dengan 0.25.

Maka dalam penelitian ini dengan menggunakan rumus Lemeshow diatas, penghitungan jumlah sampelnya adalah sebagai berikut :

Diketahui :

Z : skor z pada kepercayaan 95% = 1,96

p : maksimal estimasi = 0,5

e : 0.07 atau presisi 7%

Ditanya: n ?

Jawab :

$$n = \left(\frac{(1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot (1-0,5)}{(0,07)^2} \right)$$

$$n = \left(\frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,0049} \right)$$

$$n = \left(\frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,0049} \right)$$

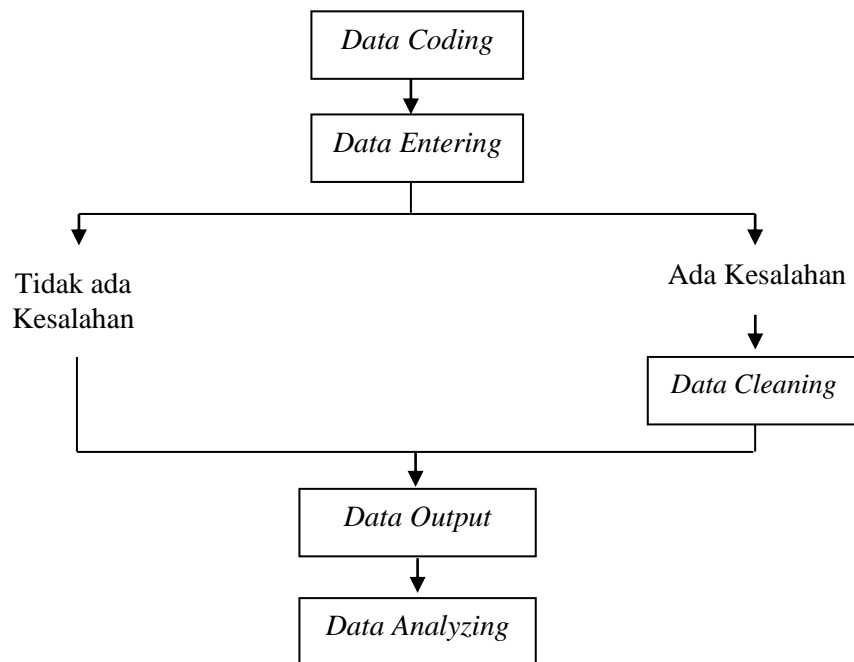
$$n = \left(\frac{0,9604}{0,0049} \right)$$

$$n = 196$$

Berdasarkan perhitungan diatas, maka n yang didapatkan adalah 196 orang, sehingga dalam penelitian ini setidaknya peneliti harus mengambil data dari sampel sekurang-kurangnya sejumlah 196 orang.

3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Setelah data dikumpulkan maka tahap selanjutnya adalah pengolahan dan analisis data. Proses ini merupakan sebuah tahap yang bermanfaat untuk menerjemahkan data hasil penelitian agar lebih mudah dipahami pembaca secara umum. Ada beberapa tahap pengolahan data yang harus dilalui seorang peneliti untuk melakukan analisis data, yaitu : *data coding*, *data entering*, *data cleaning*, *data output* dan *data analyzing* (Neuman dalam Martono, 2011:144). Tahap tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 3.1

Tahap Analisis Data

(Neuman dalam Martono, 2011:144)

1. *Data Coding*, merupakan suatu proses penyusunan data mentah secara sistematis (yang ada dalam bentuk kuesioner-survei; surat kabar, majalah, buku, karya sastra – analisis isi) ke dalam bentuk yang mudah dibaca oleh mesin pengolah data (komputer). Untuk membuat proses ini peneliti perlu membuat buku kode (*code book*) yang berisi mengenai prosedur pengodingan.
2. *Data Entering*, merupakan proses pemindahan data yang telah diubah ke dalam kode angka ke dalam komputer.
3. *Data Cleaning*, merupakan proses pengecekan untuk memastikan bahwa seluruh data yang telah dimasukkan ke komputer sudah sesuai

dengan informasi yang sebenarnya. Pastikan semua data yang dimasukkan tidak ada yang salah dan harus konsisten sesuai dengan buku koding (*code book*).

4. *Data Output*, merupakan tahap menyajikan hasil pengolahan data dengan bentuk yang mudah dibaca dan lebih menarik. Penyajian data ini dapat disajikan dalam bentuk; tabel (distribusi frekuensi dan *crosstabulation* atau tabel silang), grafik atau dalam bentuk gambar.
5. *Data Analyzing*, merupakan tahap akhir dalam penelitian. Tahap ini mengharuskan peneliti untuk menginterpretasikan data yang sudah diperoleh selama pengumpulan data di lapangan. Untuk menganalisis data ini, peneliti perlu menggunakan beberapa alat uji statistik yang sesuai dengan kebutuhan.

3.7.1 Uji Validitas

Hasil penelitian yang valid bila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Instrumen yang valid berarti alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data (mengukur) itu valid. Valid berarti instrumen tersebut (dalam penelitian ini yaitu kuesioner) dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur (Sugiyono, 2014:121). Semakin tinggi validitas suatu alat tes, maka alat tersebut akan semakin mengenai sasarannya. Hal ini dilakukan untuk mengetahui pertanyaan valid dan tidak valid dengan membandingkan data tersebut dengan tingkat r tabel.

Pada penelitian ini, pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan rumus korelasi *pearson product moment* karena sampel lebih dari 30 dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 24. Berikut ini rumus dari korelasi *pearson product moment*:

Rumus Pearson Product Moment (Bungin, 2005:207)

$$r = \frac{n(\Sigma XY) - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{\{n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2\}\{n\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2\}}}$$

Keterangan :

r : koefisien korelasi *Product Moment*

n : jumlah individu dalam sampel

ΣX : Jumlah skor per-item pertanyaan

Σy : Jumlah skor total

Σxy : Jumlah hasil kali skor pertanyaan dengan total

ΣX^2 : Jumlah skor item yang dikuadratkan

ΣY^2 : Jumlah skor total yang dikuadratkan

3.7.2 Uji Reliabilitas

Instrumen yang reliabel adalah instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama (Sugiyono, 2014:121), atau jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Uji ini juga digunakan untuk mengetahui sejauh mana pengukuran pada subjek yang sama atau dengan kata

lain untuk menunjukkan adanya kesesuaian antara sesuatu yang diukur dengan alat pengukuran yang dipakai.

Sebagai alat ukur yang digunakan, analisis ini dilakukan menggunakan program SPSS versi 24. Dengan menggunakan teknik *Cronbach's Alpha*. *Cronbach's Alpha* yaitu penghitungan yang dilakukan dengan menghitung rata-rata interkorelasi di antara butir-butir pertanyaan dalam kuesioner. Berikut ini rumus *Cronbach's Alpha* yang digunakan :

Rumus Alpha Cronbach (Silalahi, 2015:470)

$$\alpha = \left[\frac{K}{K - 1} \right] \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{\sum S_t^2} \right]$$

Keterangan :

α : Reliabilitas Instrumen

K : Jumlah item pertanyaan

S_i^2 : Varians responden untuk item ke i

S_t^2 : Jumlah varians skor total

3.7.3 Uji Normalitas

Guna memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang data hasil penelitian, normalitas data digunakan untuk menjaga ketepatan metode statistik yang digunakan, karena apabila data yang dihasilkan tidak normal maka statistika yang digunakan adalah statistika *non parametric* sedangkan apabila data yang dihasilkan adalah normal maka statistik yang digunakan adalah statistik

parametric. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode uji normalitas *Kolmogrov-Smirnov*. Metode uji ini dapat dilakukan dengan analisa faktor menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS versi 24.

3.7.4 Uji Hipotesis

Adapun teknik analisis data yang akan dilakukan adalah menggunakan statistik deskriptif dimana statistik ini merupakan statistik yang digunakan untuk menganalisis data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji t karena variabel penelitian dalam penelitian ini bersifat tunggal (*one sample*). Pengujian hipotesis deskriptif ini menggunakan rumus t-test sebagai berikut:

$$t = \frac{\bar{X} - \mu_0}{\frac{s}{\sqrt{n}}}$$

keterangan :

t = Nilai t yang dihitung

\bar{X} = Nilai rata-rata

μ_0 = Nilai yang dihipotesiskan

s = Simpangan baku

n = Jumlah anggota sampel

Hipotesis dalam penelitian ini adalah hipotesis nol (H_0) paling rendah 65% (\geq) dan hipotesis alternatifnya (H_a) kurang dari 65% ($<$), sehingga yang digunakan adalah uji pihak kiri. Dengan demikian berlaku ketentuan yaitu :

- a. Jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak
- b. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima

3.8 Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian merupakan waktu pelaksanaan penelitian dilakukan mulai dari rancangan awal penelitian hingga penyusunan hasil penelitian yang diajukan oleh peneliti. Berikut adalah jadwal penelitian yang akan peneliti laksanakan:

Tabel 3.3
Jadwal dan Waktu Penelitian

No.	Kegiatan	Waktu Penelitian											
		2018-2019											
		Ags	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	
1.	Pengajuan Judul												
2.	Penerimaan Judul												
3.	Observasi Awal												
4.	Proses penyusunan Bab I : latar belakang masalah dan dokumentasi												
5.	Proses penyusunan Bab II : tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, hipotesis												
6.	Proses penyusunan Bab III : metode dan kuesioner penelitian												
7.	Seminar proposal												
8.	Revisi proposal												
9.	Pengumpulan dan pengolahan data												
10.	Penyusunan skripsi												
11.	Sidang skripsi												
12.	Revisi skripsi												

(Sumber: Peneliti, 2018)

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Deskripsi objek penelitian menggambarkan mengenai objek penelitian yang meliputi lokasi penelitian yang diteliti dan memberikan deskripsi wilayah Kabupaten Lebak, gambaran umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dan Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

4.1.1 Deskripsi Wilayah Kabupaten Lebak

Kabupaten Lebak merupakan sebuah kabupaten di Provinsi Banten, Indonesia. Ibukota dari Kabupaten Lebak adalah Rangkasbitung. Kabupaten Lebak terdiri dari 28 Kecamatan, yang dibagi lagi atas 340 desa dan 5 kelurahan. Pusat pemerintahan di Kecamatan Rangkasbitung, yang berada di bagian utara wilayah kabupaten. Jumlah penduduk Kabupaten Lebak adalah 1.288.103 jiwa dengan kepadatan penduduknya 423 jiwa/km².

Adapun batas wilayah Kabupaten Lebak adalah sebagai berikut :

Sebelah Utara : Kabupaten Serang dan Tangerang

Sebelah Timur : Samudera Indonesia

Sebelah Selatan : Kabupaten Pandeglang

Sebelah Barat : Kabupaten Bogor dan Kabupaten Sukabumi

Secara geografis wilayah Kabupaten Lebak berada pada 105 25' – 106 30 BT dan 6 18' – 7 00' LS. Bagian utara kabupaten ini berupa dataran rendah,

sedang di bagian selatan merupakan pegunungan, dengan puncaknya Gunung Halimun di ujung tenggara, yakni di perbatasan dengan Kabupaten Bogor dan Kabupaten Sukabumi. Sungai Ciujung mengalir ke arah utara, merupakan sungai terpanjang di Banten.

4.1.1.1 Keadaan Penduduk Kabupaten Lebak

Tabel 4.1
Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin
Di Kabupaten Lebak Tahun 2017

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk			Sex Rasio
		L	P	Jumlah	
1	Malingping	33.495	31.968	65.463	105
2	Wanasalam	28.064	26.595	54.659	105
3	Panggarangan	19.208	18.632	37.840	105
4	Cihara	16.269	15.558	31.827	105
5	Bayah	22.100	21.500	43.600	105
6	Cilograng	17.525	16.578	34.103	105
7	Cibeber	29.573	28.241	57.814	105
8	Cijaku	14.633	14.406	29.039	105
9	Cigemblong	10.786	10.526	21.312	105
10	Banjarsari	31.342	29.788	61.130	105
11	Cileles	25.370	24.508	49.878	105
12	Gunung Kencana	18.036	17.088	35.124	105
13	Bojongmanik	11.706	11.374	23.080	105
14	Cirinten	13.930	12.895	26.825	105
15	Leuwidamar	27.552	26.259	53.811	105
16	Muncang	17.341	16.682	34.032	105
17	Sobang	15.618	14.978	30.596	105
18	Cipanas	24.374	23.780	48.514	105
19	Lebak Gedong	12.108	11.317	23.425	105
20	Sajira	25.364	24.176	49.540	105
21	Cimarga	33.128	31.771	64.899	105
22	Cikukur	25.210	24.604	49.814	105
23	Warunggunung	28.651	27.133	55.784	105
24	Cibadak	31.828	30.009	61.837	105
25	Rangkasbitung	63.599	59.880	123.479	105
26	Kalanganyar	17.837	16.570	34.407	105
27	Maja	28.092	25.825	53.917	105
29	Curugbitung	16.697	15.666	32.363	105
Jumlah		659.796	628.307	1.288.103	105

(Sumber: Kabupaten Lebak, 2018)

Berdasarkan tabel 4.1 di atas Jumlah Penduduk Kabupaten Lebak berjumlah 1.288.103 jiwa dengan jumlah laki-laki 659.796 jiwa dan perempuan 628.307 jiwa. Proporsi penduduk Kecamatan Rangkasbitung lebih banyak laki-laki daripada perempuan dengan rasio jenis kelamin sekitar 105.

Tabel 4.2
Presentase Pekerjaan Penduduk Menurut Lapangan Pekerjaan Utama

No	Lapangan Pekerjaan Utama	Jumlah	Presentase
1	Pertanian, Perkebunan, Kehutanan, Perburuan dan Perikanan	248.057	46,83
2	Industri	45.098	8,51
3	Perdagangan, Rumah Makan dan Jasa Akomodasi	91.173	17,21
4	Jasa kemasyarakatan, sosial, dan perorangan	66.175	12,49
5	Lainnya	79.241	14,96
Jumlah		529.744	100

(Sumber: Kabupaten Lebak, 2018)

Berdasarkan tabel 4.2 di atas, mayoritas pekerjaan masyarakat Kabupaten Lebak adalah di bidang Pertanian, Perkebunan, Kehutanan, Perburuan dan Perikanan. Bidang Perdagangan, Rumah Makan dan Jasa Akomodasi berada di urutan kedua. Dengan adanya pembangunan KRL sampai ke Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dapat membantu para pedagang, terlebih mereka yang berdagang pakaian untuk lebih mudah berbelanja dengan secara grosir dan didagangkan di toko mereka.

4.1.2 Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau disingkat PT. KAI adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan jasa angkutan Kereta Api layanan. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi angkutan barang dan penumpang. Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan Pembangunan jalan kereta api (KA) di Indonesia dimulai dari Desa Kemijen (Semarang Timur) menuju Desa Tanggung (Semarang utara), sepanjang 26 Km Pencangkulan pertama dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia dan Belanda Mr. LAJ Baron Sloet van den Beele, Jumat 17 Juni 1864. Jalan kereta api ini mulai dioperasikan pertama kali untuk umum pada Sabtu, 10 Agustus 1867.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

4.1.2.1 Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Visi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

“Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*”.

Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai

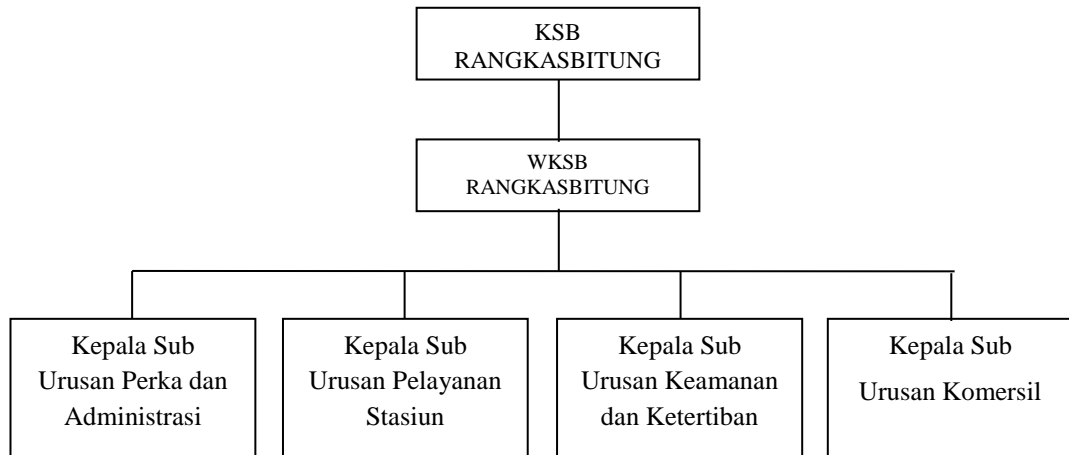
tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

4.1.3 Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

Stasiun Rangkasbitung (RK) adalah stasiun yang terletak di Rangkasbitung, Lebak, Banten. Stasiun ini dibangun pada tahun 1901, kini Stasiun Rangkasbitung merupakan salah satu stasiun yang ramai di wilayah Daerah Operasi 1 Jakarta sekaligus satu – satunya Stasiun besar di Provinsi Banten. Selain itu, di Sebelah timur stasiun Rangkasbitung terdapat Dipo Lokomotif yang digunakan untuk menyimpan dan melakukan pemeriksaan Lokomotif yang akan berdinias. Pada awal tahun 2014 stasiun Rangkasbitung mengalami modernisasi dengan dibangunnya elektrifikasi jalur yang nantinya perjalanan KRL *Commuter Line* dari Tanah Abang bisa sampai Stasiun Rangkasbitung.

Setelah dibangunnya elektrifikasi jalur perjalanan KRL *Commuter Line* penumpang yang keluar atau pun masuk di Stasiun Rangkasbitung semakin beragam. Berdasarkan observasi peneliti selama di stasiun, penumpang ini kebanyakan para pelajar atau pun mahasiswa yang menggunakan moda transportasi Kereta Api. Dikarenakan jalur yang ditempuh Kereta Api Lokal atau pun KRL melewati wilayah yang terdapat Universitas Negeri/Swasta. Dan jumlah penumpang yang masuk atau pun keluar di Stasiun Rangkasbitung mengalami peningkatan yang awalnya hanya sekitar 5.887 penumpang per harinya, setelah adanya KRL menjadi 7.200 penumpang per harinya.

4.1.3.1 Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rangkasbitung



Gambar 4.1

Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

(Sumber: Stasiun Kereta Api Rangkasbitung, 2019)

Tugas pokok menurut struktur jabatan dalam susunan organisasi Stasiun Besar Kereta Api Rangkasbitung adalah sebagai berikut:

1. Kepala Stasiun Besar Rangkasbitung
 - 1) Kepala Stasiun mempunyai kewajiban dan tanggungjawab di stasiunnya sebagai berikut:
 - a. Melaksanakan pengawasan kegiatan operasi kereta api dan menjamin keselamatan, ketertiban, serta kelancaran dalam kegiatan operasi kereta api.
 - b. Kepala Stasiun wajib memimpin langsung pengaturan urusan perjalanan kereta api di stasiunnya apabila:
 1. Terjadi kekusutan hebat perjalanan kereta api.

2. Pada waktu ada angkutan penting, misalnya angkutan Presiden/Wakil Presiden, atau pejabat tinggi negara melakukan perjalanan resmi dengan menggunakan kereta api.
 3. Saat direksi, atau pimpinan daerah melakukan inspeksi dengan menggunakan kereta api.
 4. Di suatu stasiun terdapat seorang pegawai yang ditugaskan sebagai pengatur perjalanan kereta api.
- c. Menjamin ketersediaan tiket, kelancaran penjualan tiket, dan ketertiban administrasinya.
 - d. Menjamin keamanan dan ketertiban stasiun.
 - e. Menjamin kemudahan, kenyamanan, dan kejelasan informasi bagi pengguna jasa angkutan kereta api.
 - f. Menjamin kebersihan stasiun dan kebersihan rangkaian kereta api yang menjadi tanggungjawabnya.
 - g. Di tempat kedudukannya Kepala Stasiun mewakili pimpinan daerah dengan pihak eksternal dan berkewajiban berusaha untuk memajukan perusahaan di stasiunnya.
 - h. Menjalankan bagian dari kegiatan administrasi keuangan stasiun sampai penyetoran uang hasil penjualan ke Kepala Sub urusan pendapatan, kecuali untuk stasiun yang tidak ditunjuk Kepala Sub Urusan Pendapatan, Kepala Stasiun menjalankan seluruh kegiatan administrasi keuangan stasiun.

- i. Mengoordinasikan seluruh kegiatan unit pelaksanaan teknis di lingkungan stasiunnya.
 - j. Membuat buku peraturan stasiun, melakukan penyesuaian isi buku peraturan stasiun setiap terjadi perubahan data, serta meminta pengesahan dari JPOD.
- 2) Selama stasiun buka, Kepala Stasiun tidak boleh meninggalkan stasiun, kecuali apabila kepergiannya tidak mengganggu atau menghambat jalannya pelaksanaan kewajiban dan tanggungjawab sebagaimana (1) dan telah menunjuk pajabat yang mewakili.
 - 3) Semua kegiatan di stasiun menjadi tanggungjawab Kepala Stasiun dan apabila kepadanya diperbantukan Wakil Kepala Stasiun maka sebagian tanggungjawabnya dapat didelegasikan kepada Wakil Kepala Stasiun termasuk tanggungjawab sebagaimana nomor 1) huruf b.
 - 4) Apabila Kepala Stasiun sakit atau melaksanakan tugas kedinasan di luar stasiun, Wakil Kepala Stasiun menjalankan tugas dan kewajiban sebagai Kepala Stasiun secara penuh.
 - 5) Apabila Kepala Stasiun dan Wakil Kepala Stasiun sakit, atau melaksanakan tugas kedinasan di luar stasiun maka secara bergiliran Kepala Sub Urusan yang memiliki sertifikat pengatur perjalanan kereta api ditunjuk sebagai pejabat yang mewakili.
 - 6) Di stasiun yang tidak ditunjuk Wakil Kepala Stasiun dan Kepala Sub Urusan, apabila Kepala Stasiun berhalangan dinas, pegawai

yang memiliki sertifikat kecakapan pengatur perjalanan kereta api ditunjuk sebagai pejabat yang mewakili.

- 7) Untuk melaksanakan pekerjaan sebagai pejabat yang ditunjuk mewakili Kepala Stasiun, berpedoman pada buku “Peraturan Stasiun” yang tersedia di stasiun.
- 8) Apabila terdapat perubahan data isi dalam buku peraturan stasiun, Kepala Stasiun/Wakil Kepala Stasiun harus melakukan penyesuaian isi buku peraturan stasiun terhadap adanya perubahan isi dan meminta pengesahan dari JPOD yang bersangkutan.

2. Wakil Stasiun Besar Rangkasbitung

Wakil Kepala Stasiun berkewajiban dari tanggungjawab atas sebagian kewajiban dan tanggungjawab Kepala Stasiun yang didelegasikan kepadanya dan ditetapkan atas kesepakatan bersama antara Kepala Stasiun dan Wakil Kepala Stasiun dan diketahui serta disetujui oleh JPOD.

3. Kepala Sub urusan Perka dan Administrasi

Kepala Sub urusan Perjalanan kereta api dan Administrasi berkewajiban dan mempunyai tanggungjawab melaksanakan administrasi perjalanan kereta api (perka), administrasi stasiun, memantau dan mengevaluasi pelaksanaan standar operasi prosedur di stasiun, melaksanakan pembinaan terhadap petugas PPKA Pap, PJJ, JLR, JRS, Petugas pengawas emplasemen stasiun serta petugas yang

melaksanakan administrasi perjalanan kereta api di bawah tanggungjawabnya.

4. Kepala Sub urusan Pelayanan Stasiun

Kepala Sub urusan Pelayanan di stasiun dan di kereta api berkewajiban dan bertanggungjawab melaksanakan kegiatan dan pengendalian terhadap kebersihan stasiun dan kebersihan rangkaian kereta api di stasiun yang menjadi tanggungjawabnya.

5. Kepala Sub urusan Keamanan dan Ketertiban

Kepala Sub Urusan Keamanan dan Ketertiban stasiun berkewajiban dan mempunyai tanggungjawab melaksanakan kegiatan dan pengendalian terhadap keamanan dan ketertiban penumpang, barang dan aset perusahaan di lingkungan stasiun di bawah tanggungjawabnya.

6. Kepala Sub urusan Komersil

Kepala Sub Urusan Pelayanan Komersil stasiun berkewajiban dan mempunyai tanggungjawab melaksanakan dan mengendalikan kegiatan pelayanan terhadap *announcement porter*, pergudangan, angkutan hantaran, *customer service* dan loket di bawah tanggungjawabnya.

4.2 Deskripsi Data

Deskripsi data penelitian merupakan penjelasan mengenai data yang telah dipaparkan dari hasil penelitian. Dalam penelitian yang bersifat deskriptif ini

peneliti ingin menjelaskan dan menggambarkan kondisi yang ada di lapangan terkait dengan penilaian terhadap tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Data yang didapat dari hasil penelitian dengan menggunakan metode kuantitatif dan analisis data dilakukan berdasarkan hasil angket pada 196 responden yang didapat dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Penilaian ini dapat dilakukan dengan cara melihat pencapaian aksesibilitas, pemenuhan kebutuhan, keamanan, kenyamanan, serta aspek ramah lingkungan terhadap kebutuhan gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.

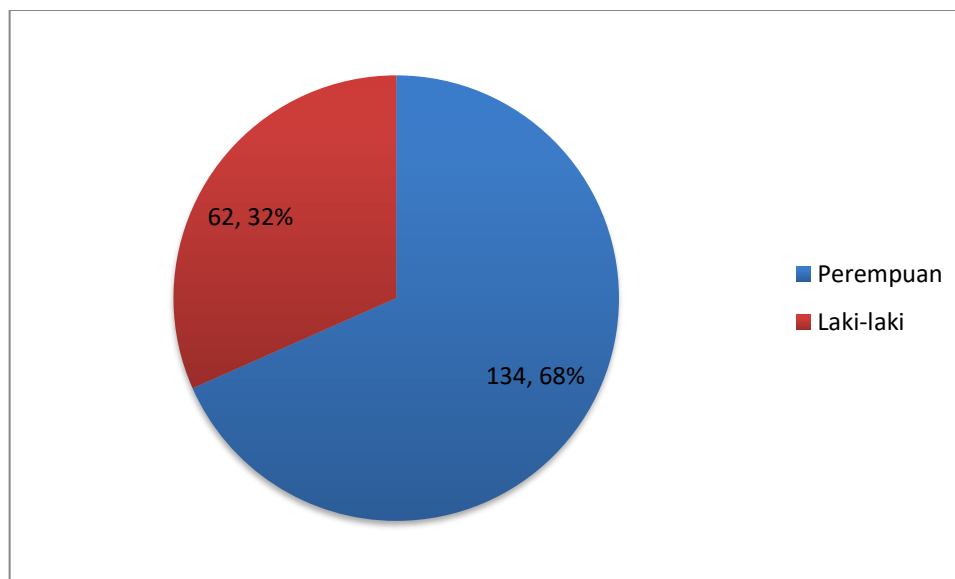
4.2.1 Identitas Responden

Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna jasa atau pun penumpang kereta api yang sedang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang ditemui di lokasi penelitian sebanyak 196 responden. Penentuan sampel yang digunakan adalah teknik *Non-Probability Sampling* dengan tipe *Accidental Sampling*, dimana pengambilan sampel secara kebetulan dan cocok sebagai sumber data, dengan cara membagikan kuesioner/angket kepada responden yang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung sehingga mampu mewakili kondisi populasi. Pada saat pengisian kuesioner/angket, responden diharuskan mengisi identitas diri yang meliputi jenis kelamin, pendidikan terakhir, profesi/pekerjaan, frekuensi ke stasiun, usia dan termasuk kategori gender yang mana (ibu hamil/menyusui, bapak/ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun), lanjut usia,

berkebutuhan khusus, dan tidak termasuk kategori tersebut). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada beberapa diagram di bawah ini:

Diagram 4.1

Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

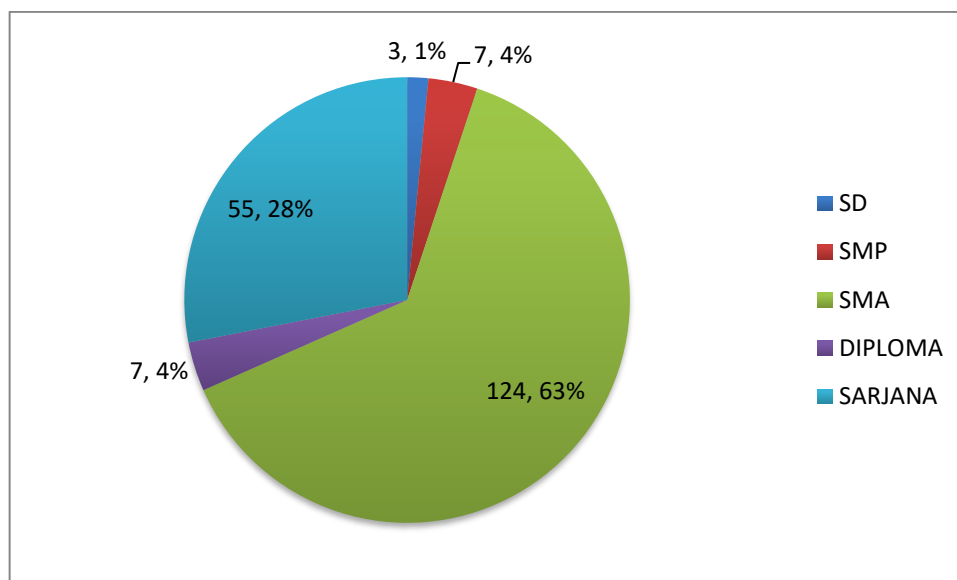
Berdasarkan diagram 4.1 di atas, maka dapat diketahui dari jumlah responden sebanyak 196 orang, presentase responden laki-laki sebanyak 62 responden atau 32%, sedangkan responden perempuan sebanyak 134 responden atau 68%. Hasil pengumpulan dan olah data hasil kuesioner/angket menunjukkan bahwa responden yang terpilih pada penelitian ini sebagian besar adalah berjenis kelamin perempuan, sedangkan selisih perbedaannya adalah 36% dari responden berjenis kelamin laki-laki.

Lebih banyaknya jumlah responden perempuan dibandingkan dengan laki-laki didasarkan pada kelompok gender yang diantaranya ibu hamil atau menyusui yang merupakan perempuan, maka jumlah perempuan disini lebih banyak

dibandingkan laki-laki. Bagaimana responden laki-laki berpendapat atau menilai tentang fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung berdasarkan pengalaman dan kebutuhannya dari sudut pandang laki-laki dan begitu juga sebaliknya dari responden perempuan.

Diagram 4.2

Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir



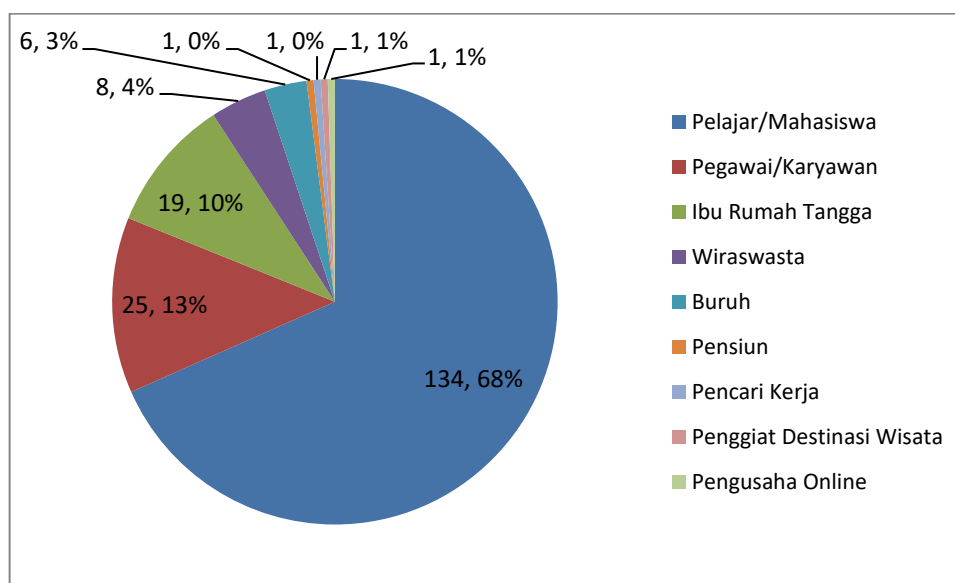
(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.2 di atas, terlihat bahwa responden dengan tingkat pendidikan terakhir di jenjang SD sebanyak 3 responden atau 1%, tingkat SMP sebanyak 7 responden atau 4%, tingkat SMA sebanyak 124 responden atau 63%, tingkat Diploma sebanyak 7 responden atau 4%, dan tingkat Sarjana sebanyak 55 responden atau sebanyak 28%. Mayoritas tingkat pendidikan pengguna jasa atau pun penumpang kereta api yang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung

adalah SMA dan sederajat, dan paling sedikit dengan tingkat pendidikan SD dan sederajat.

Diagram 4.3

Identitas Responden Berdasarkan Profesi/Pekerjaan



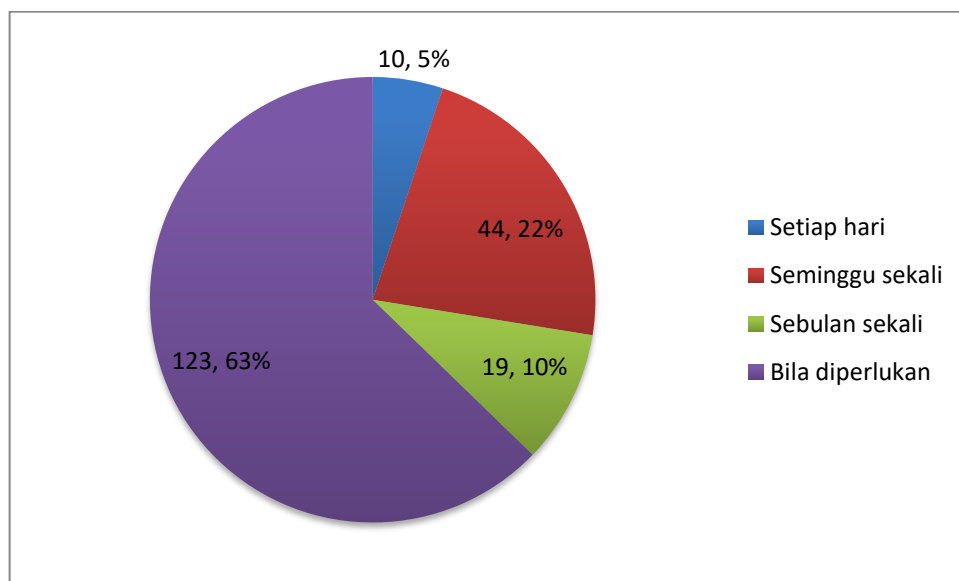
(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.3 di atas, terlihat sebaran responden berdasarkan jenis pekerjaannya. Hasil dari penelitian lapangan menunjukkan pekerjaan responden yang beragam. Sebanyak 134 responden atau 68% yang belum bekerja karena masih berstatus sebagai pelajar dan mahasiswa, sebanyak 25 responden atau 13% bekerja sebagai pegawai atau karyawan, responden yang tidak bekerja atau sebagai ibu rumah tangga terdapat sebanyak 19 responden atau 10%, dengan pekerjaan sebagai wiraswasta sebanyak 8 orang atau 4%, lalu responden dengan pekerjaan sebagai buruh sebanyak 6 responden atau 3%. Sisanya adalah

responden yang bekerja sebagai penggiat destinasi wisata, pengusaha online, pensiun, dan juga yang masih mencari pekerjaan.

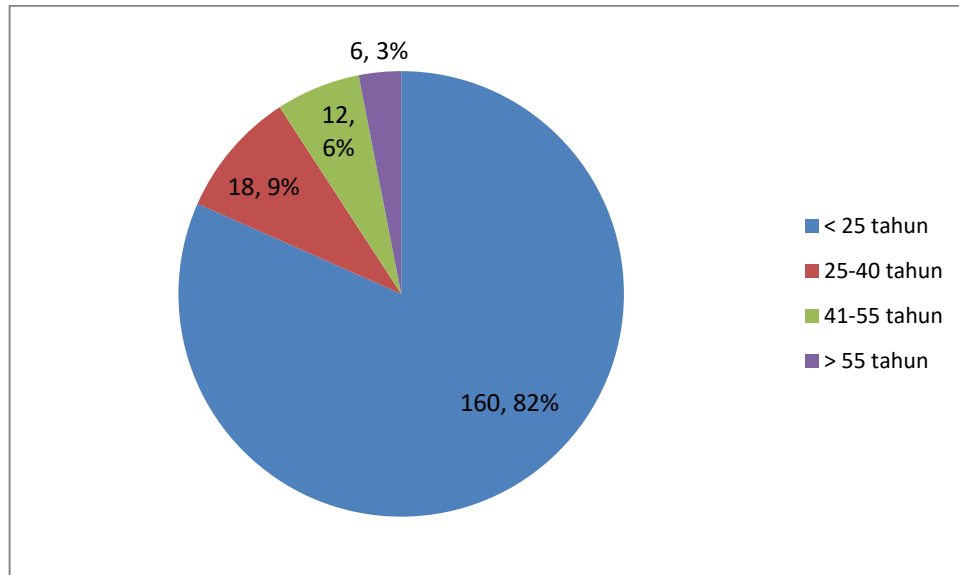
Diagram 4.4

Identitas Responden Berdasarkan Frekuensi ke Stasiun



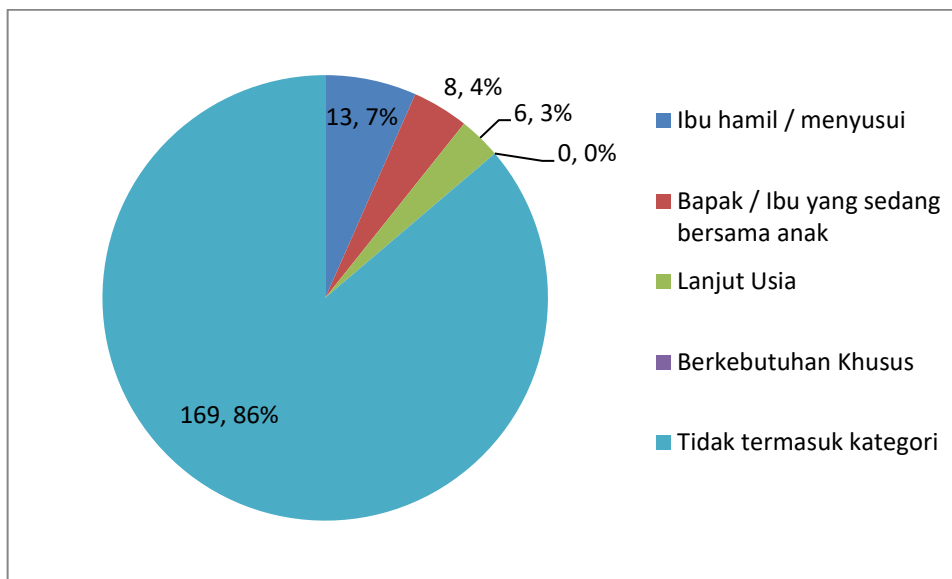
(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.4 di atas, dapat diketahui bahwa responden dengan frekuensi ke Stasiun setiap hari berjumlah 10 responden atau 5%, frekuensi ke Stasiun seminggu sekali berjumlah 44 responden atau 22%, frekuensi ke Stasiun sebulan sekali berjumlah 19 responden atau 10% dan frekuensi ke Stasiun bila diperlukan berjumlah 123 responden atau 63%. Mayoritas responden pada penelitian ini menggunakan jasa atau berada di Stasiun jika hanya diperlukan saja.

Diagram 4.5**Identitas Responden Berdasarkan Usia**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.5 di atas, terlihat bahwa responden berusia antara < 25 tahun sebanyak 160 responden atau 82%, responden yang berusia antara 25-40 tahun sebanyak 18 responden atau 9%, responden yang berusia antara 41-55 tahun sebanyak 12 responden atau 6% dan responden yang berusia lebih dari > 55 tahun sebanyak 6 responden atau 3%. Mayoritas responden pada penelitian ini adalah mereka yang berusia antara < 25 tahun dan yang paling sedikit adalah responden dengan usia lebih dari 55 tahun.

Diagram 4.6**Identitas Responden Berdasarkan Kategori Kelompok Gender**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.6 di atas, terlihat bahwa responden yang termasuk ke dalam kategori ibu hamil atau menyusui berjumlah 13 responden atau 7%, responden yang termasuk ke dalam kategori bapak atau ibu yang sedang bersama anak berjumlah 8 responden atau 4%, responden yang termasuk kategori lanjut usia berjumlah 6 responden atau 3%, responden yang tidak termasuk kategori gender berjumlah 169 responden atau 86% dan responden yang termasuk ke dalam kategori berkebutuhan khusus tidak ada dalam penelitian ini. Mayoritas responden dalam penelitian ini yaitu yang tidak termasuk ke dalam kategori gender namun mereka memberikan pendapat yang mewakili kategori lain.

Berdasarkan deskripsi karakteristik responden di atas, dapat diketahui bahwa responden pengguna jasa fasilitas umum atau pun penumpang Kereta Api yang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung didominasi oleh responden

perempuan. Dengan tingkat pendidikan terakhir mayoritas berada pada jenjang SMA dan sederajat. Keberagaman profesi atau pekerjaan yang dikerjakan oleh responden dengan mayoritas responden masih belum bekerja karena masih berstatus sebagai pelajar dan mahasiswa. Responden didominasi oleh masyarakat yang menggunakan jasa fasilitas umum atau pun penumpang Kereta Api hanya bila diperlukan saja. Usia responden sebagian besar berkisar antara < 25 tahun. Serta mayoritas responden tidak termasuk ke dalam kategori kelompok gender.

4.2.2 Analisis Data

Analisis data kuantitatif merupakan tahap penyajian data untuk menjelaskan data dari hasil penelitian yang dilakukan dengan menyebarkan kuesioner/angket. Kuesioner/angket ini disebarkan kepada 196 pengguna jasa fasilitas umum atau pun penumpang Kereta Api yang berada di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Dalam melakukan analisis data, di dalam penelitian ini terdapat satu variabel, yaitu peneliti menggunakan teori responsivitas gender menurut Puslitbang Sosekling (2013) menggunakan *Gender Impact Assessment* dengan 5 indikator yang diuraikan ke dalam 40 pernyataan kuesioner/angket.

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *Likert*, dengan pilihan jawaban terdiri dari empat opsi, yaitu sangat setuju (SS) bernilai 4, setuju (S) bernilai 3, tidak setuju (TS) bernilai 2 dan sangat tidak setuju (STS) bernilai 1, yang diasumsikan semakin tinggi nilai yang diperoleh dari hasil lapangan, maka semakin responsif fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung terhadap kebutuhan gender. Untuk memetakan hasil penyebaran kuesioner/angket

mengenai tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung maka dibuat pengelompokkan ke dalam kategori interval sebagai berikut:

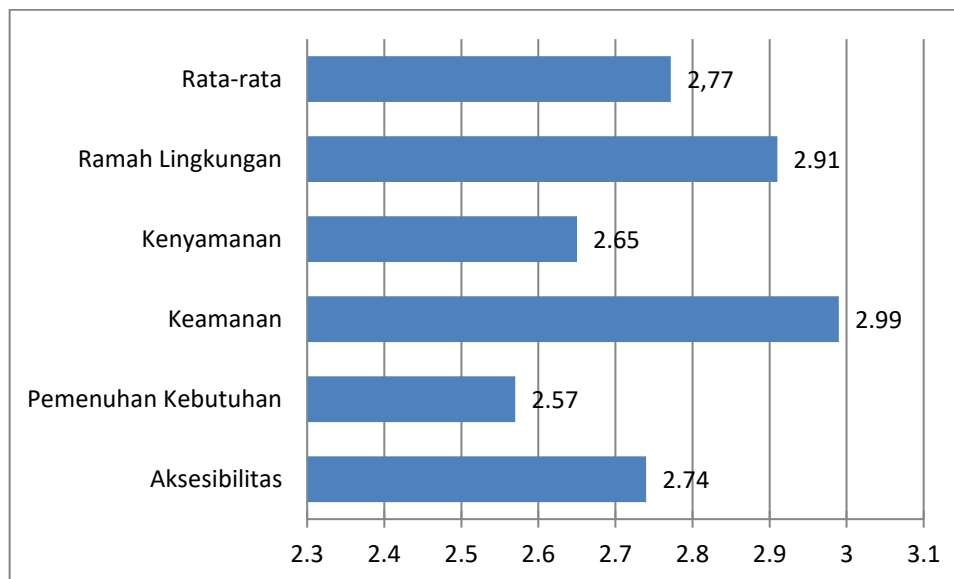
Tabel 4.3

Kategori Interval Tingkat Responsivitas

Skala <i>Likert</i>	Nilai Interval	Nilai Konversi	Tingkat Responsivitas
1	1,00 – 1,75	25,00 – 43,75	Tidak Responsif
2	1,76 – 2,50	43,76 – 62,50	Kurang Responsif
3	2,51 – 3,25	62,51 – 81,25	Responsif
4	3,26 – 4,00	81,26 – 100	Sangat Responsif

(Sumber: Peneliti, 2019)

Di bawah ini merupakan rata-rata dari hasil per indikator variabel responsivitas gender yang didapatkan berdasarkan hasil penyebaran angket/kuesioner dan hasil perhitungannya :

Diagram 4.7**Rata-rata Hasil Per Indikator Variabel Responsivitas Gender**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.7 di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata keseluruhan dari indikator responsivitas gender adalah 2,77 dengan nilai konversi sebesar 69.25 yang dibulatkan menjadi 69. Berdasarkan nilai rata-rata dan nilai konversi tersebut dapat diketahui berada dalam kategori responsif. Pemaparan jawaban masing-masing responden terhadap kuesioner/angket ini akan digambarkan dalam bentuk diagram disertai pemaparan dan kesimpulan hasil jawaban dari pernyataan yang diajukan melalui kuesioner/angket. Berikut adalah pemaparan jawaban kuesioner/angket yang diberikan:

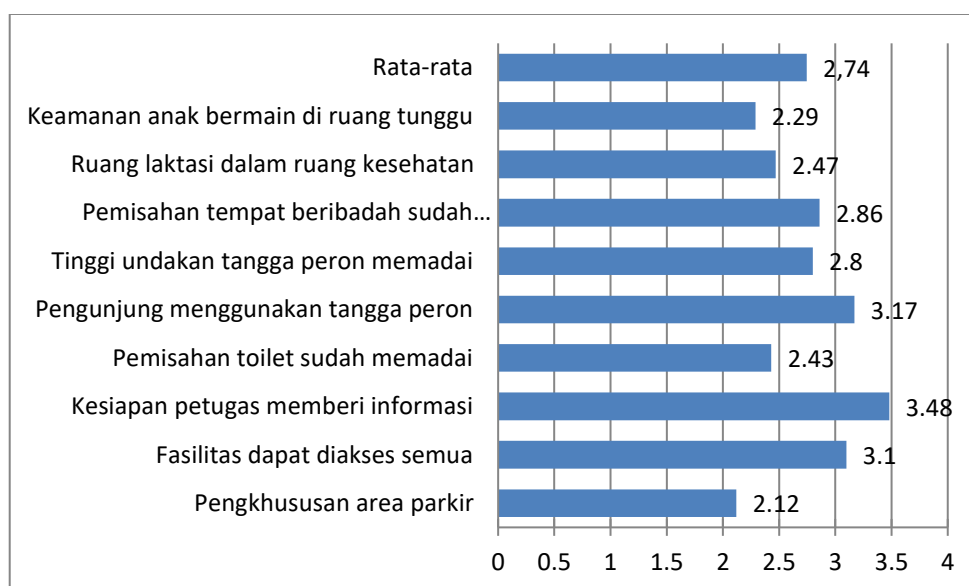
4.2.2.1 Aksesibilitas

Indikator ini menggambarkan bagaimana infrastruktur harus dapat dimanfaatkan oleh kelompok gender secara universal. Bahasa sederhananya

adalah memenuhi aksesibilitas semua orang. Masyarakat berhak mengaksesnya sesuai dengan aturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan infrastruktur tersebut. Indikator ini dapat dilihat dari beberapa hal, diantaranya adalah kondisi fasilitas umum ramah bagi laki-laki maupun perempuan, lanjut usia, ibu hamil dan menyusui serta para penyandang disabilitas. Indikator ini digunakan untuk mengetahui sejauhmana aksesibilitas kelompok gender terhadap fasilitas yang tersedia di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Dalam indikator aksesibilitas ini terdapat 9 (sembilan) pernyataan. Berikut adalah penjabaran masing-masing pernyataannya, antara lain sebagai berikut:

Diagram 4.8

Aksesibilitas



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8 di atas menggambarkan jawaban responden atas aksesibilitas pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan

pernyataan fasilitas parkir kendaraan di stasiun sudah dikhususkan untuk laki-laki, perempuan, lansia dan penyandang disabilitas serta luasnya lahan parkir sudah memadai didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,12 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Semua pengunjung yang datang dapat menggunakan fasilitas yang disediakan di stasiun dengan nilai rata-rata 3,10 yang termasuk dalam kategori responsif. Petugas siap membantu/memberikan informasi ketika pengguna kesulitan menggunakan fasilitas di stasiun didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,48 yang termasuk dalam kategori sangat responsif. Fasilitas toilet laki-laki/perempuan di stasiun sudah memadai dan tidak menimbulkan antrean penumpang didapatkan nilai rata-rata responden sebesar 2,43 yang termasuk ke dalam kategori kurang responsif. Pengguna selalu menggunakan tangga peron ketika akan menaiki kereta didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,17 yang termasuk dalam kategori responsif.

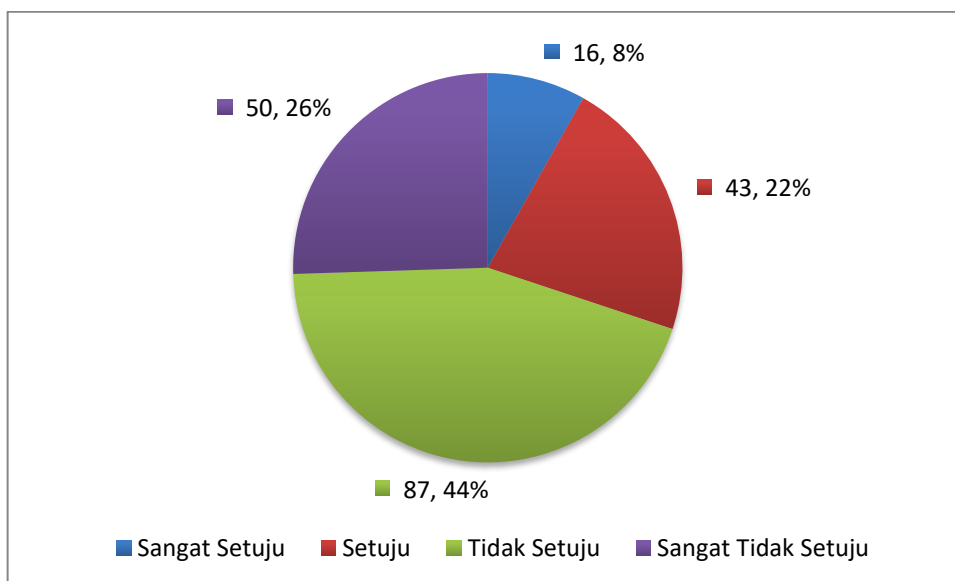
Ketinggian dari undakan tangga peron tidak terlalu tinggi dan memudahkan untuk ibu hamil, lansia, penyandang disabilitas dan anak-anak ketika menggunakannya didapatkan nilai rata-rata sebesar 2,80 yang termasuk dalam kategori responsif. Fasilitas tempat beribadah/wudhu di stasiun sudah dipisahkan antara laki-laki dan perempuan serta penyediaannya sudah memadai dengan nilai rata-rata sebesar 2,86 yang termasuk dalam kategori responsif. Fasilitas ruang kesehatan yang juga dapat digunakan sebagai ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah memadai dan membantu para ibu dalam melakukan aktivitasnya dengan rata-rata nilai sebesar 2,47 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Serta penumpang yang membawa anak balita merasa aman

membiarkan anak mereka bermain di area ruang tunggu stasiun dengan nilai rata-rata sebesar 2,29 yang termasuk dalam kategori kurang responsif.

Selanjutnya rata-rata keseluruhan jawaban responden mengenai aksesibilitas pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung didapatkan angka sebesar 2,74 yang berarti indikator aksesibilitas termasuk dalam kategori interval responsif. Pemaparan jawaban responden pada indikator aksesibilitas secara rinci dijabarkan pada pernyataan-pernyataan berikut:

Diagram 4.8.1

Pengkhususan Area Parkir



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

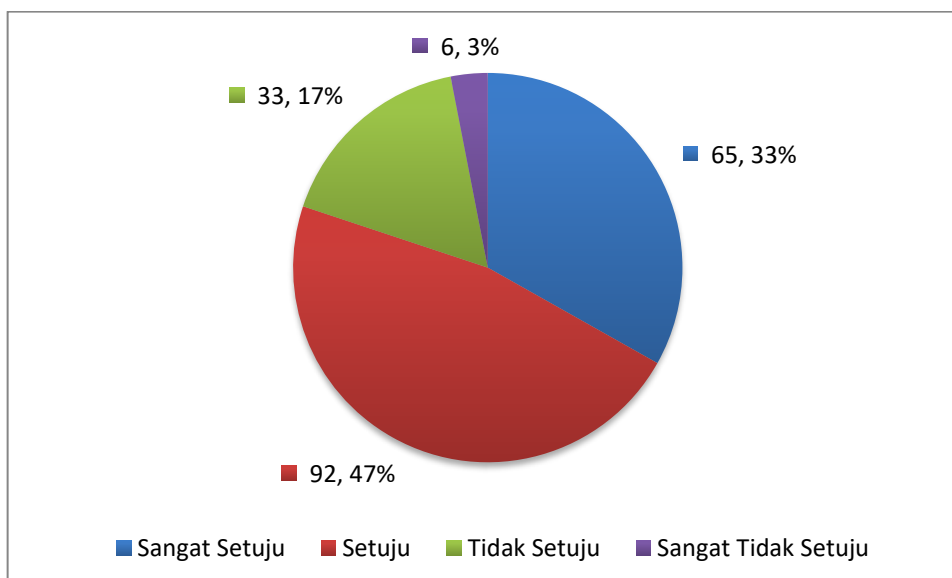
Berdasarkan diagram 4.8.1, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 16 responden atau 4%, yang menyatakan setuju sebanyak 43 responden atau 22%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak

87 responden atau 44% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 50 responden atau 26%.

Jawaban terbanyak responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa fasilitas parkir kendaraan di stasiun sudah dikhususkan untuk laki-laki, perempuan, lansia dan penyandang disabilitas serta luasnya lahan parkir sudah memadai. Hal ini berdasarkan kondisi lahan parkir dan trotoar di halaman depan Stasiun memang masih belum terorganisir dengan baik. Terlebih dengan lokasi stasiun yang berada tepat di tengah Pasar Rangkasbitung sehingga banyak pedagang yang membuka warung dan berjualan di halaman depan stasiun, kondisi ini mengurangi ketersediaan lahan parkir yang memadai di stasiun.

Diagram 4.8.2

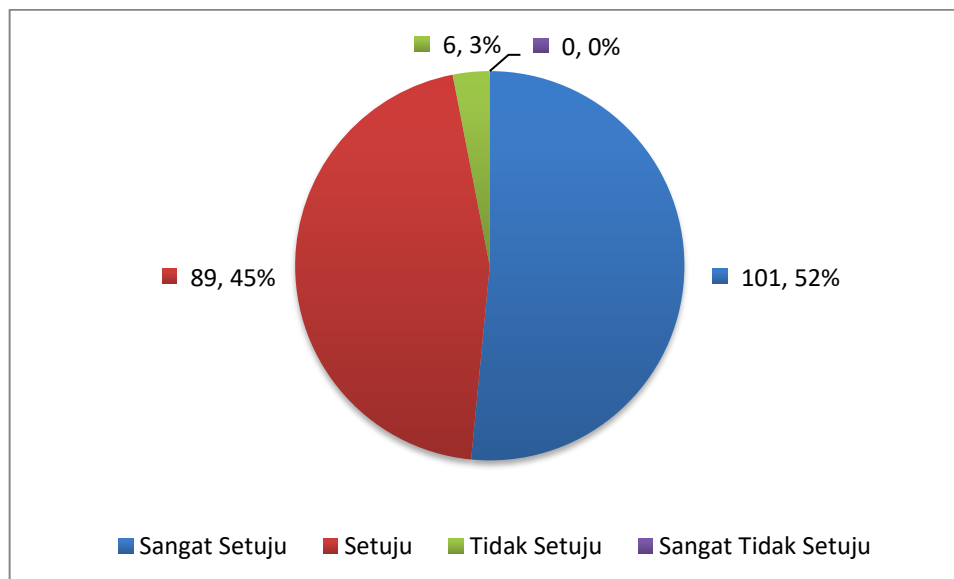
Fasilitas Dapat Diakses Semua



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8.2, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 65 responden atau 33%, yang menyatakan setuju sebanyak 92 responden atau 47%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 33 responden atau sebanyak 17% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 6 responden atau 3%.

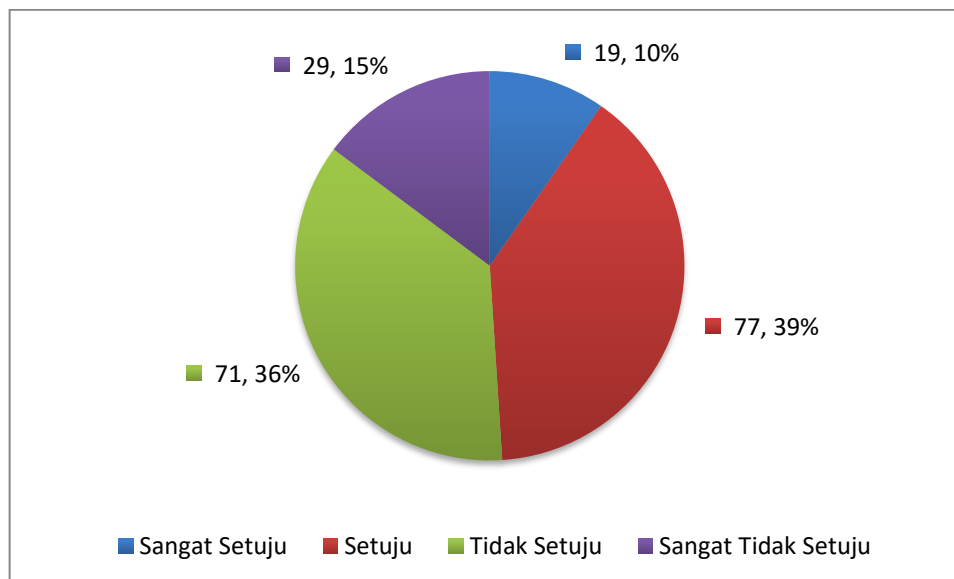
Mayoritas responden dalam pernyataan ini mengaku setuju bahwa semua pengunjung yang datang dapat menggunakan fasilitas yang disediakan di stasiun. Para responden yang menyatakan setuju berdasarkan kondisi di lapangan, memang semua pengunjung atau pun penumpang kereta api dapat menggunakan fasilitas yang telah disediakan di stasiun. Namun, fasilitas seperti toilet dan mushola hanya dapat diakses oleh penumpang kereta api yang sudah memiliki tiket dan berada di lingkungan dalam stasiun. Jika belum atau pun tidak memiliki tiket perjalanan dapat menunggu di area luar stasiun.

Diagram 4.8.3**Kesiapan Petugas Memberi Informasi**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8.3, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 101 responden atau 52%, yang menyatakan setuju sebanyak 89 responden atau sebanyak 45%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 6 responden atau 3%, dan tidak ada responden yang menyatakan sangat tidak setuju untuk pernyataan ini.

Mayoritas responden dalam pernyataan ini memilih sangat setuju bahwa petugas siap membantu/memberikan informasi ketika pengguna kesulitan menggunakan fasilitas di stasiun. Seperti yang dikatakan oleh salah satu responden, bahwa petugas selalu siap dan juga cepat dalam merespon pertanyaan yang diajukan oleh penumpang di stasiun. Keberadaan petugas yang ditempatkan di beberapa titik stasiun juga semakin membantu para penumpang atau pengguna jasa yang kesulitan menggunakan salah satu fasilitas di stasiun.

Diagram 4.8.4**Pemisahan Toilet Yang Sudah Memadai**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8.4, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 19 responden atau 10%, yang menyatakan setuju sebanyak 77 responden atau 39%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 71 responden atau 36%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 29 responden atau 15%.

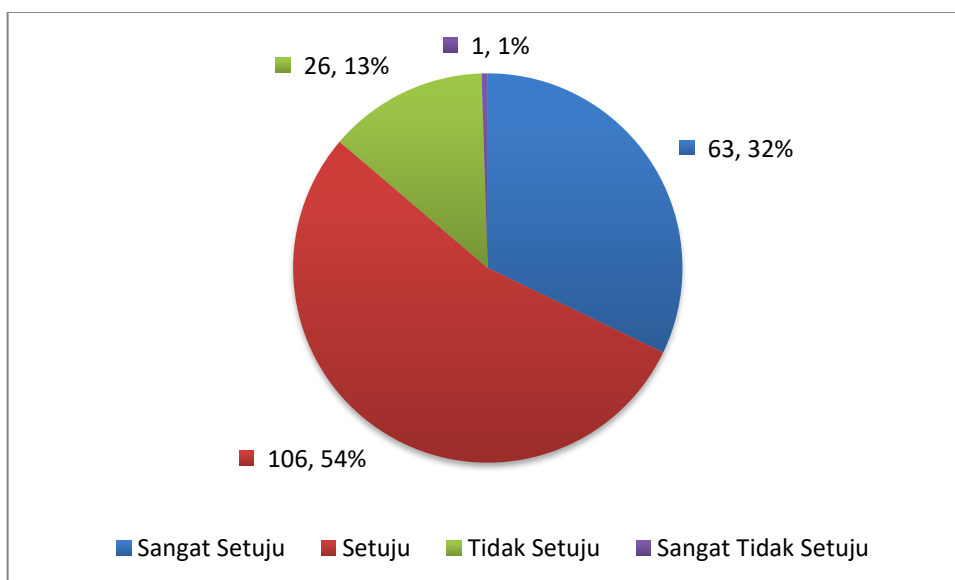
Mayoritas responden pada pernyataan ini memberikan jawaban setuju bahwa fasilitas toilet laki-laki/perempuan di stasiun sudah memadai dan tidak menimbulkan antrean penumpang. Menurut salah satu responden, keadaan toilet di stasiun sudah cukup memadai walau memang terkadang di waktu tertentu sering terjadi antrean penumpang, yaitu ketika kereta tiba dan banyak penumpang yang akan menggunakan toilet. Jumlah toilet laki-laki dan perempuan di Stasiun

Rangkasbitung masing-masing hanya terdapat 1 toilet dengan di dalamnya terdapat 2 kamar dan 3 urinoir di toilet laki-laki, dan 3 kamar di toilet perempuan.

Beberapa responden menyatakan ketidaksetujuannya jika fasilitas toilet laki-laki/perempuan di stasiun sudah memadai dan tidak menimbulkan antrean penumpang, karena ketika mereka turun dari kereta atau pun memang akan menggunakan toilet, selalu terjadi antrean panjang dan dengan waktu yang tidak sebentar, terutama di toilet perempuan. Dengan adanya cermin di pintu masuk toilet membuat sebagian dari mereka merasa kesulitan ketika akan keluar atau pun masuk ke toilet dikarenakan ada orang yang sedang bercermin dan menghalangi jalan.

Diagram 4.8.5

Pengunjung Menggunakan Tangga Peron



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

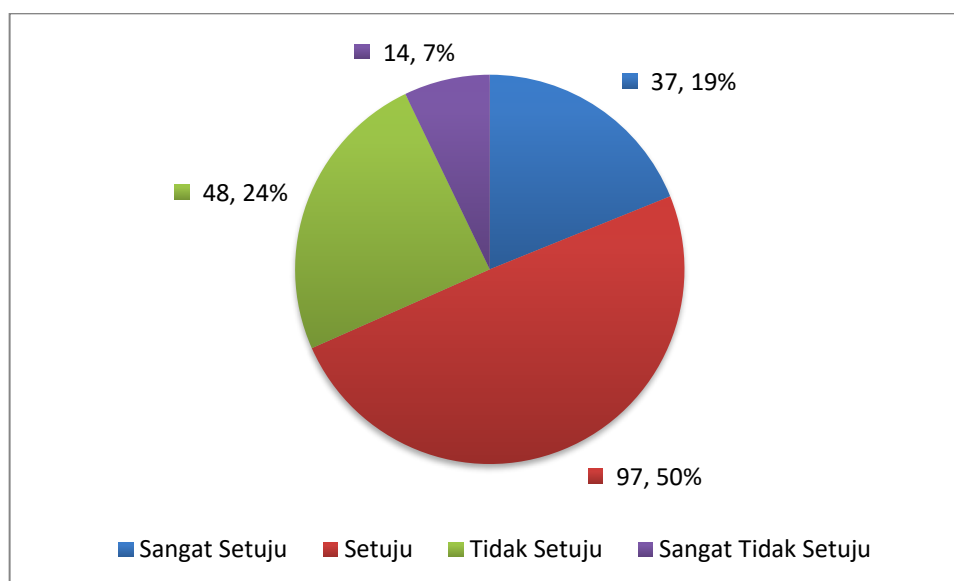
Berdasarkan diagram 4.8.5, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 63 responden atau 32%, yang menyatakan

setuju sebanyak 106 responden atau 54%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 26 responden atau 13%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 1%.

Responden pada pernyataan ini mayoritas memberikan jawaban setuju bahwa pengguna selalu menggunakan tangga peron ketika akan menaiki kereta. Tangga peron ini merupakan satu-satunya fasilitas yang membantu penumpang ketika akan berdiri di peron stasiun menunggu kereta yang akan tiba, oleh karena itu tangga peron merupakan salah satu fasilitas penting yang ada di stasiun.

Diagram 4.8.6

Tinggi Undakan Tangga Peron Memadai



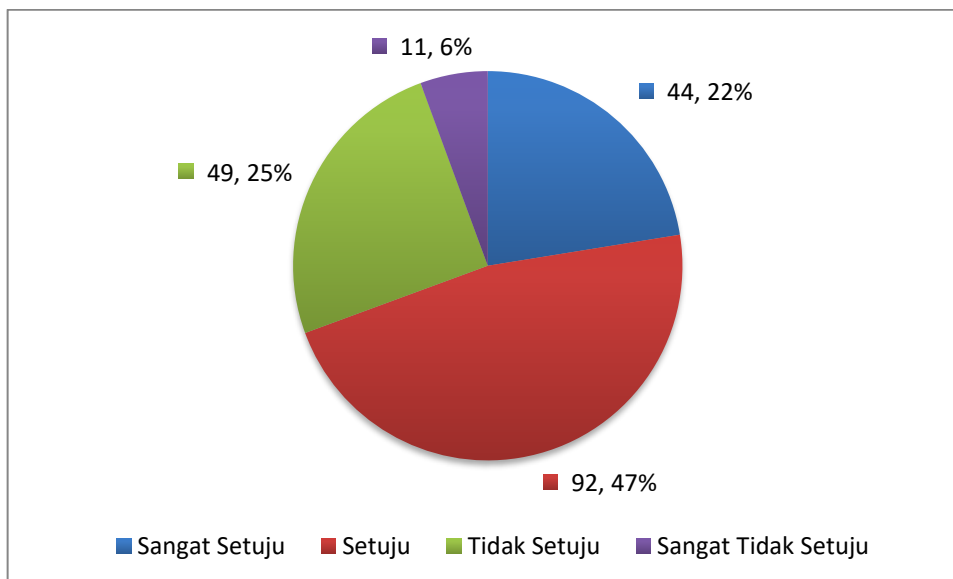
(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8.6, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 37 responden atau 19%, yang menyatakan setuju sebanyak 97 responden atau 50%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak

48 responden atau 24% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 14 responden atau 7%.

Mayoritas responden pada pernyataan ini memberikan jawaban setuju bahwa ketinggian dari undakan tangga peron tidak terlalu tinggi dan memudahkan untuk ibu hamil, lansia, penyandang disabilitas dan anak-anak ketika menggunakannya. Berdasarkan pengalaman responden bahwa undakan tangga peron di stasiun masih nyaman dan aman untuk digunakan oleh kelompok gender, karena tinggi undakan tangga peron tersebut masih wajar dan bisa dipijak dengan mudah.

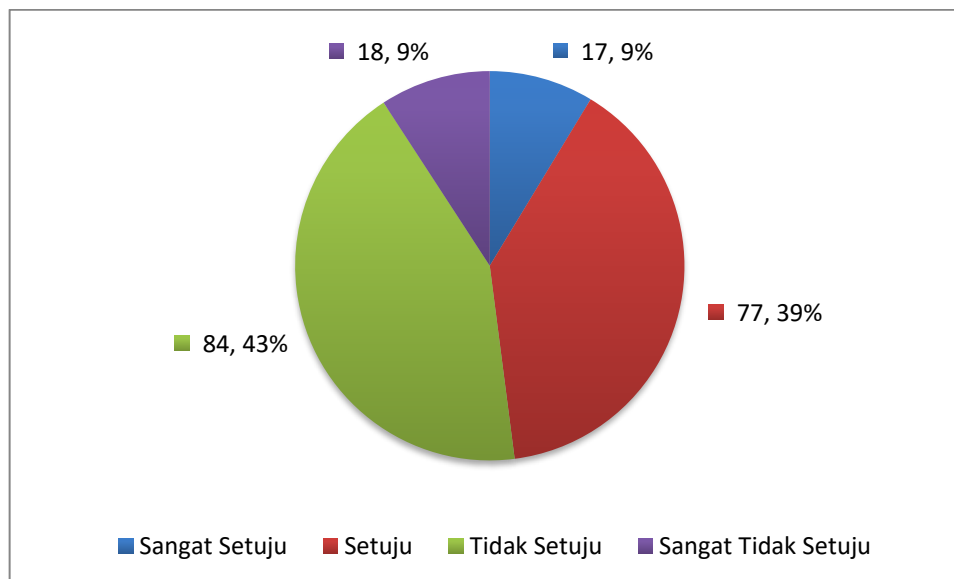
Beberapa responden menyatakan ketidaksetujuannya jika ketinggian dari undakan tangga peron tidak terlalu tinggi dan memudahkan untuk ibu hamil, lansia, penyandang disabilitas dan anak-anak ketika menggunakannya. Salah satu responden yang juga merupakan seorang ibu hamil, beliau mengungkapkan bahwa tinggi undakan tangga peron mungkin bagi orang normal dan masih muda memang wajar dan mudah digunakan, namun bagi ia yang berada pada posisi sedang hamil tinggi undakan tangga peron di stasiun cukup membuatnya kesulitan ketika akan berpijak dan cukup membuat lelah.

Diagram 4.8.7**Pemisahan Tempat Beribadah Sudah Memadai**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.8.7, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 44 responden atau 22%, yang menyatakan setuju sebanyak 92 responden atau 47%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 49 responden atau 25% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 11 responden atau 6%.

Mayoritas responden pada pernyataan ini memberikan jawaban setuju bahwa fasilitas tempat beribadah/wudhu di stasiun sudah dipisahkan antara laki-laki dan perempuan serta penyediaannya sudah memadai. Untuk fasilitas tempat beribadah dan wudhu, kondisi di stasiun memang sudah cukup memadai dengan area tempat wudhu yang terbilang luas dan juga bersih.

Diagram 4.8.8**Ruang Laktasi Dalam Ruang Kesehatan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

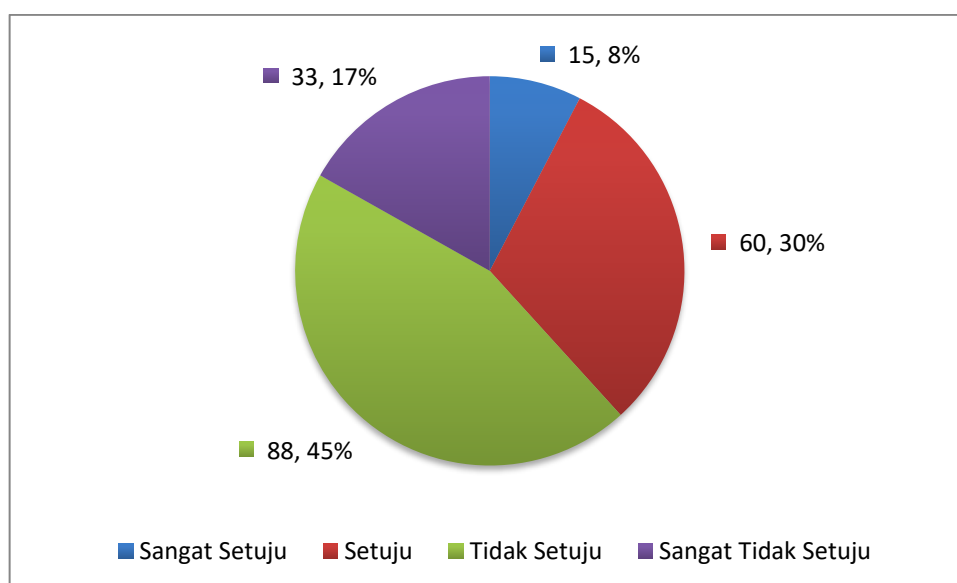
Berdasarkan diagram 4.8.8, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 17 responden atau 9%, yang menyatakan setuju sebanyak 77 responden atau 39%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 84 responden atau 43%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 18 responden atau 9%.

Mayoritas responden pada pernyataan ini memberikan jawaban tidak setuju bahwa fasilitas ruang kesehatan yang juga dapat digunakan sebagai ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah memadai dan membantu para ibu dalam melakukan aktivitasnya dikarenakan pentingnya ruang laktasi yang terpisah dari ruang kesehatan untuk menjaga privasi para ibu yang sedang menyusui. Beberapa responden mengungkapkan hal yang sama, karena seorang ibu ketika menyusui bayinya membutuhkan sebuah privasi dan juga rasa nyaman bagi si bayi, ketika

ruang laktasi berada satu dengan ruang kesehatan bagaimana jika ada seorang ibu sedang menyusui anaknya lalu datang seorang penumpang yang juga perlu menggunakan ruang kesehatan, maka privasi ibu dan bayinya terganggu dan juga tidak memberikan rasa aman dan nyaman.

Diagram 4.8.9

Keamanan Anak Bermain di Ruang Tunggu



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

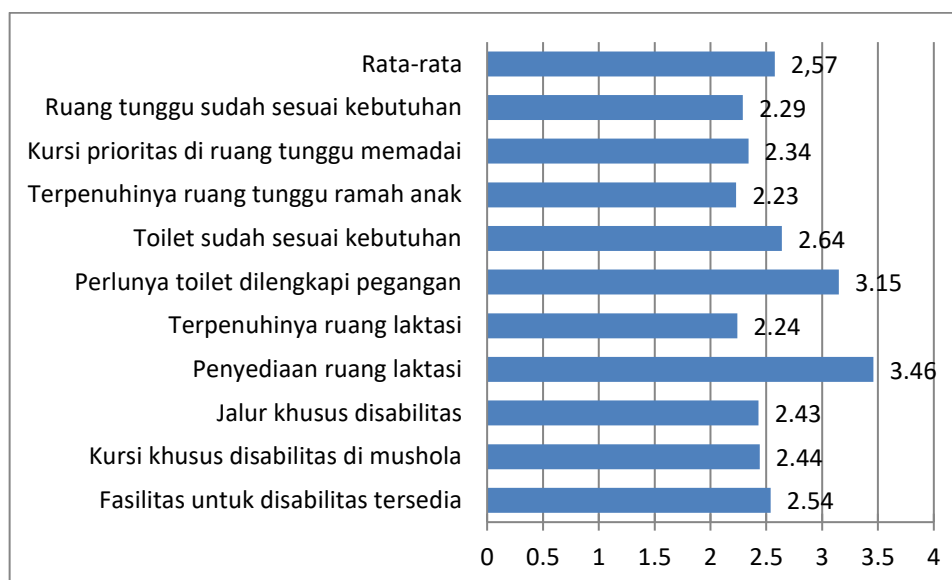
Berdasarkan diagram 4.8.9 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 15 responden atau 8%, yang menyatakan setuju sebanyak 60 responden atau 30%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 88 responden atau 45%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 33 responden atau 17%.

Responden pada pernyataan ini mayoritas memberikan jawaban tidak setuju bahwa penumpang yang membawa anak balita merasa aman membiarkan

anak mereka bermain di area ruang tunggu stasiun. Para responden yang menyatakan tidak setuju dikarenakan walau pun ada petugas yang selalu siap dan ada di stasiun, tidak menutup kemungkinan akan terjadinya sebuah kecelakaan jika mereka membiarkan anak mereka bermain di area ruang tunggu stasiun, apalagi jika kondisi stasiun sedang ramai. Oleh karena itu, sebagian dari mereka lebih memilih melarang dan menyuruh anak mereka untuk tetap diam ketika menunggu kereta tiba. Walau ada sebagian responden yang membiarkan anak mereka bermain jika itu memang masih dalam pantauan mereka.

4.2.2.2 Pemenuhan Kebutuhan

Indikator ini menjelaskan bagaimana fasilitas umum mampu memenuhi kesetaraan gender bagi pengguna fasilitas umum. Kebutuhan dasar manusia secara umum sama, namun cara pemenuhannya bisa saja berbeda antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Dalam kelompok gender tentunya kebutuhan antara laki-laki dan perempuan berbeda, atau pun kebutuhan bagi lansia dan anak-anak yang tentu juga berbeda pula. Contohnya dalam hal memenuhi kebutuhan sekresi (proses pembuangan sisa metabolisme tubuh baik berupa urine atau alvi (buang air besar)) waktu yang dibutuhkan dan juga fasilitas yang disediakan di toilet antara laki-laki, perempuan, lansia, anak dan penyandang disabilitas tentu saja berbeda. Di bawah ini merupakan gambaran atau jawaban responden mengenai indikator pemenuhan kebutuhan. Terdapat 10 (sepuluh) pernyataan yang berkaitan dengan indikator pemenuhan kebutuhan yang disajikan dalam bentuk diagram sebagai berikut:

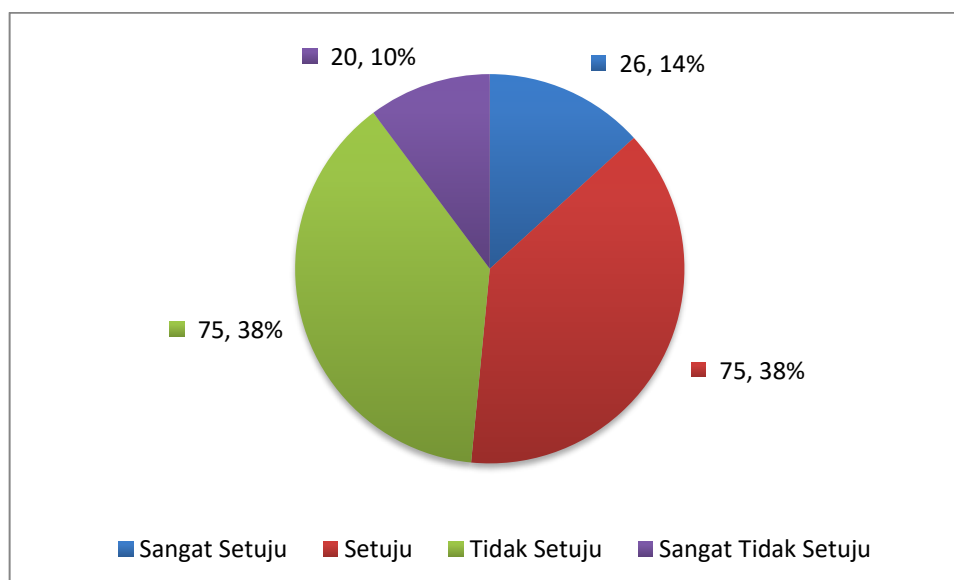
Diagram 4.9**Pemenuhan Kebutuhan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9 di atas, menggambarkan jawaban responden atas pemenuhan kebutuhan pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan pernyataan yang disediakan mengenai pihak stasiun sudah menyediakan fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,54 yang termasuk dalam kategori responsif. Penyediaan kursi khusus untuk penyandang disabilitas di tempat beribadah sudah sesuai kebutuhan dan memudahkan pengguna dalam melakukan aktivitasnya dengan nilai rata-rata 2.44 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Pemenuhan kebutuhan fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti jalur khusus bagi pengguna kursi roda dan tuna netra sudah memadai dengan nilai rata-rata sebesar 2,43 termasuk dalam kategori kurang responsif. Perlunya ruang khusus laktasi yang terpisah dari ruang kesehatan agar ibu menyusui dapat melakukan

aktifitasnya dengan nyaman dengan nilai rata-rata sebesar 3,46 yang termasuk dalam kategori sangat responsif. Kebutuhan akan ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah terpenuhi di stasiun dengan nilai rata-rata sebesar 2,24 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Pemenuhan kebutuhan fasilitas toilet yang dilengkapi dengan pegangan bagi lansia, anak dan penyandang disabilitas perlu disediakan di stasiun dengan nilai rata-rata sebesar 3,15 yang termasuk dalam kategori responsif. Kebutuhan akan toilet bagi pengguna sudah terpenuhi di stasiun dengan nilai rata-rata sebesar 2,64 yang termasuk dalam kategori responsif. Ruang tunggu di stasiun yang ramah anak sudah terpenuhi dengan nilai rata-rata sebesar 2,23 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Kursi prioritas bagi lansia, ibu hamil/menyusui dan orang tua yang membawa anak di stasiun sudah memadai dengan nilai rata-rata sebesar 2,34 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Kebutuhan akan ruang tunggu yang memadai sudah terpenuhi di stasiun dengan nilai rata-rata sebesar 2,29 yang termasuk dalam kategori kurang responsif.

Selanjutnya rata-rata keseluruhan jawaban responden mengenai indikator pemenuhan kebutuhan pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung didapatkan angka sebesar 2,57 yang berarti indikator pemenuhan kebutuhan termasuk dalam kategori interval responsif. Pemaparan jawaban responden pada indikator pemenuhan kebutuhan secara rinci dijabarkan pada pernyataan-pernyataan berikut:

Diagram 4.9.1**Fasilitas Untuk Disabilitas Tersedia**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9.1 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 26 responden atau 14%, yang menyatakan setuju sebanyak 75 responden atau 38%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 75 responden atau sebanyak 38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 20 responden atau 10%.

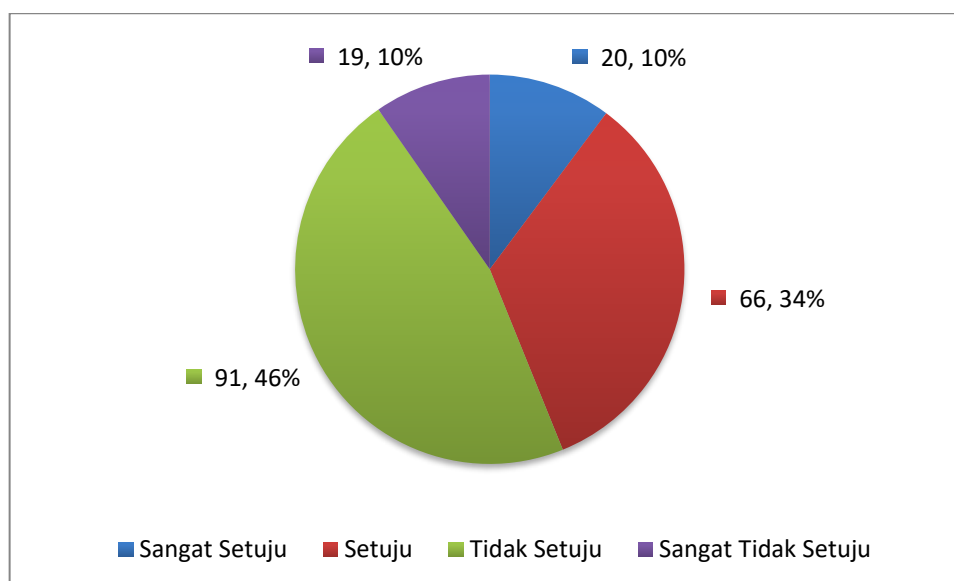
Jawaban pada pernyataan ini terwakili oleh responden yang bukan penyandang disabilitas dan berdasarkan observasi peneliti, dikarenakan selama proses penyebaran kuesioner, penumpang disabilitas tidak ada, dan jawaban terbanyak responden terhadap pernyataan ini adalah setuju dan tidak setuju bahwa pihak stasiun sudah menyediakan fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas. Responden yang menjawab setuju dikarenakan untuk penyediaan fasilitas bagi pengguna kursi roda sudah disediakan di stasiun, menurut salah satu pengalaman

responden beliau pernah melihat sendiri ketika petugas di stasiun menyiapkan kursi roda tepat di pintu kereta yang datang untuk membantu penumpang yang akan turun di kereta dan mendorong kursi roda tersebut sampai ke pintu keluar stasiun. Lalu sudah ada juga jalur untuk pengguna kursi roda walau belum maksimal.

Responden yang menjawab tidak setuju dikarenakan sepengetahuan mereka belum terdapatnya jalur khusus tuna netra dan juga penempatan kursi roda yang disediakan oleh pihak stasiun banyak tidak diketahui oleh sebagian orang. Bahkan ketika peneliti menanyakan hal ini, beberapa responden bertanya balik tentang ketersediaan kursi roda di stasiun, karena memang beberapa dari mereka tidak mengetahui jika kursi roda bagi penyandang disabilitas sudah disediakan di stasiun tepat di pintu masuk.

Diagram 4.9.2

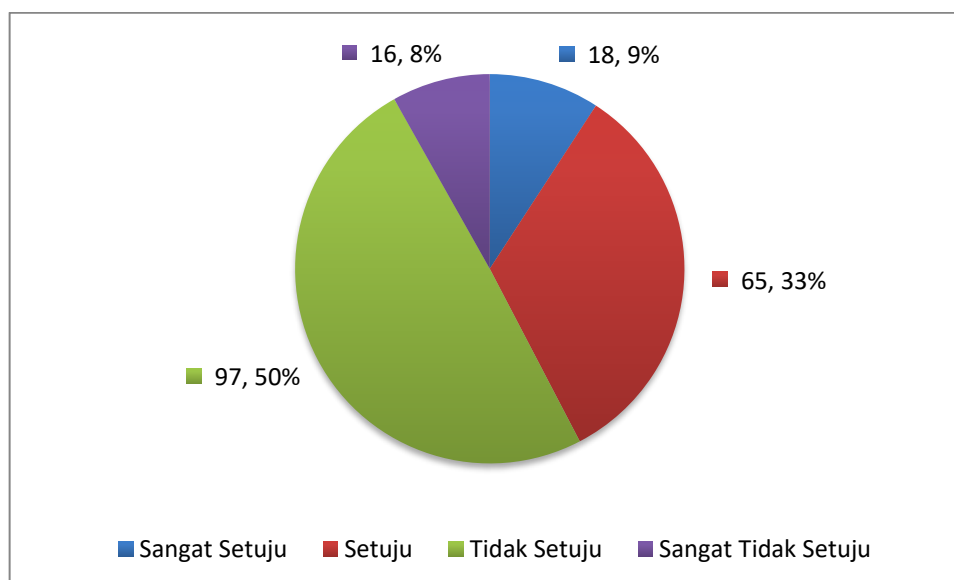
Kursi Khusus Disabilitas di Mushola



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9.2 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 20 responden atau 10%, yang menyatakan setuju sebanyak 66 responden atau 34%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 91 responden atau 46% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 19 responden atau 10%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa penyediaan kursi khusus untuk penyandang disabilitas di tempat beribadah sudah sesuai kebutuhan dan memudahkan pengguna dalam melakukan aktivitasnya. Responden yang menjawab tidak setuju pada dasarnya tidak mengetahui bahwa ada kursi khusus penyandang disabilitas untuk melakukan ibadah di dalam mushola, karena memang kursi tersebut selalu dalam keadaan dilipat dan tidak seperti kursi yang memang diperuntukan bagi para penyandang disabilitas, hanya terlihat seperti memang kursi itu sengaja ditaruh di sudut mushola

Diagram 4.9.3**Jalur Khusus Disabilitas**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

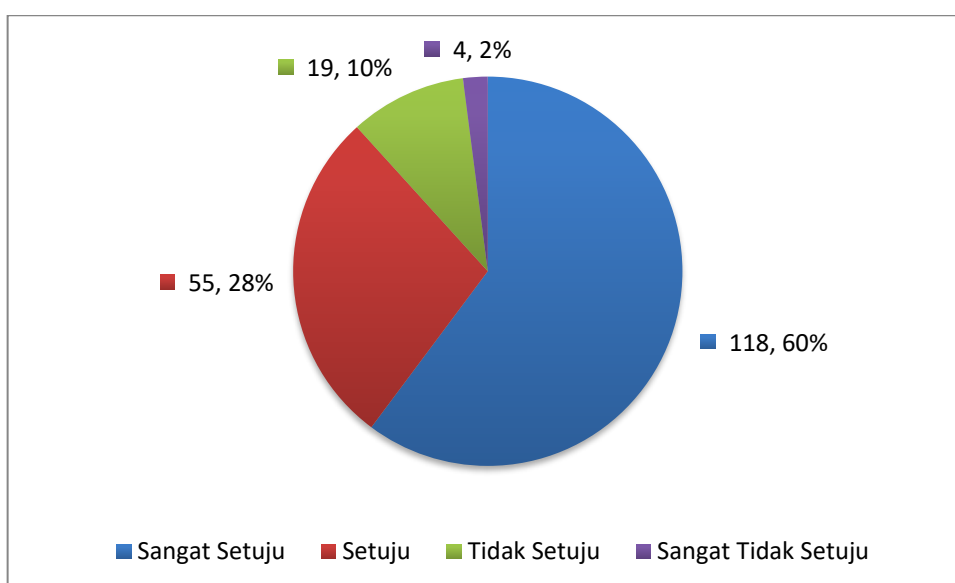
Berdasarkan diagram 4.9.3 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 18 responden atau 9%, yang menyatakan setuju sebanyak 65 responden atau 33%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 97 responden atau 50%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 16 responden atau 8%.

Mayoritas responden pada pernyataan ini menjawab tidak setuju bahwa pemenuhan kebutuhan fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti jalur khusus bagi pengguna kursi roda dan tuna netra sudah memadai. Beberapa responden mengungkapkan bahwa untuk penyediaan jalur tuna netra di stasiun sama sekali belum tersedia dan untuk jalur bagi pengguna kursi roda sudah ada di Jalur 2 kedatangan kereta namun itu dirasa belum efektif karena jika penumpang yang menggunakan kursi roda datang setelah kereta tiba di Jalur 1 maka jalur bagi

pengguna kursi roda di Jalur 2 tidak bisa digunakan karena terhalangi oleh kereta yang sedang berhenti. Maka dari itu, para petugas selalu mengangkat penumpang yang menggunakan kursi roda untuk menaiki kereta karena di Jalur 1 belum terdapat jalur khusus pengguna kursi roda.

Diagram 4.9.4

Penyediaan Ruang Laktasi



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

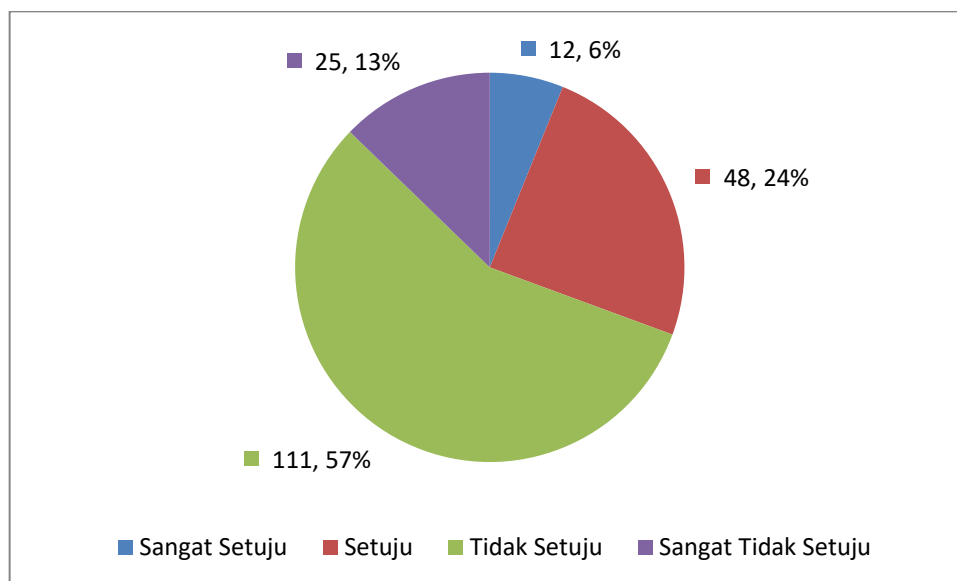
Berdasarkan diagram 4.9.4 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 118 responden atau 60%, yang menyatakan setuju sebanyak 55 responden atau 28%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 19 responden atau 10% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau 2%.

Jawaban terbanyak responden terhadap pernyataan ini adalah sangat setuju bahwa perlunya ruang khusus laktasi yang terpisah dari ruang kesehatan agar ibu menyusui dapat melakukan aktivitasnya dengan nyaman. Hal ini berdasarkan

pengalaman responden yang merupakan beberapa dari mereka adalah ibu menyusui dan tanggapan dari responden lain bahwa pemisahan ruang laktasi dari ruang kesehatan itu perlu dilakukan. Karena untuk menjaga privasi sang ibu dan bayi, dan juga ketika ruang laktasi menjadi satu dengan ruang kesehatan, virus dan bakteri di ruang kesehatan yang bersumber dari pengunjung atau penumpang yang sakit dapat membahayakan sang bayi yang daya tahan tubuhnya masih rentan. Juga bagi kenyamanan ibu dan bayi, mereka setuju jika seharusnya ruang laktasi itu merupakan ruang khusus terpisah.

Diagram 4.9.5

Terpenuhinya Ruang Laktasi



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

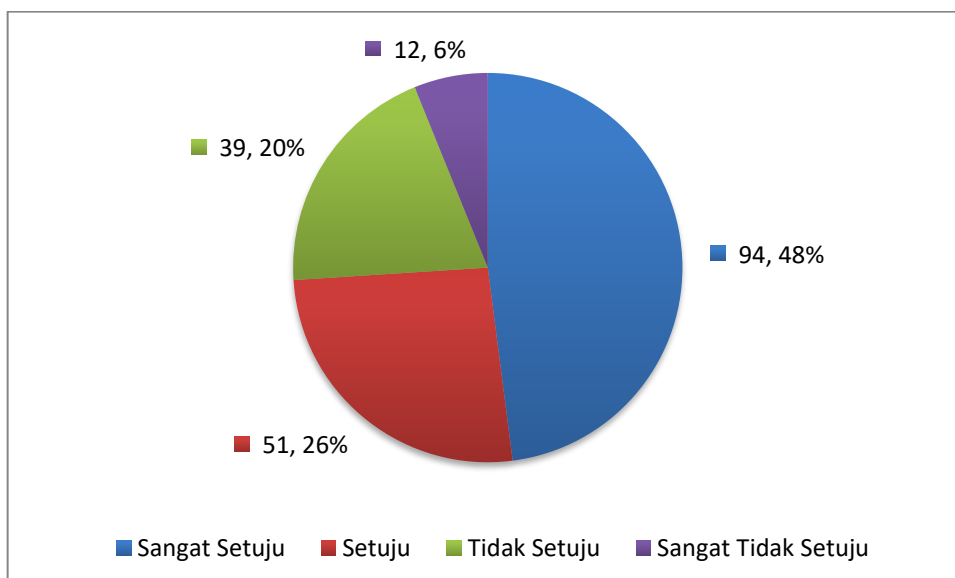
Berdasarkan diagram 4.9.5 di atas, diketahui dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 12 responden atau 6%, yang menyatakan setuju sebanyak 48 responden atau 24%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak

111 responden atau 57%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 25 responden atau 13%.

Mayoritas responden pada pernyataan ini menjawab tidak setuju bahwa kebutuhan akan ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah terpenuhi di stasiun. Hal ini berdasarkan dari pengalaman responden bahwa mereka tidak mengetahui ruang laktasi itu ada di stasiun dan menyatu dengan ruang kesehatan. Mereka hanya tahu bahwa itu adalah ruang kesehatan, tidak mengetahui jika itu juga dapat digunakan sebagai ruang laktasi. Mereka mengungkapkan ketidaksetujuan mereka jika ruang laktasi menyatu dengan ruang kesehatan karena alasan bahwa ibu menyusui memerlukan privasi ketika melakukan aktivitasnya.

Diagram 4.9.6

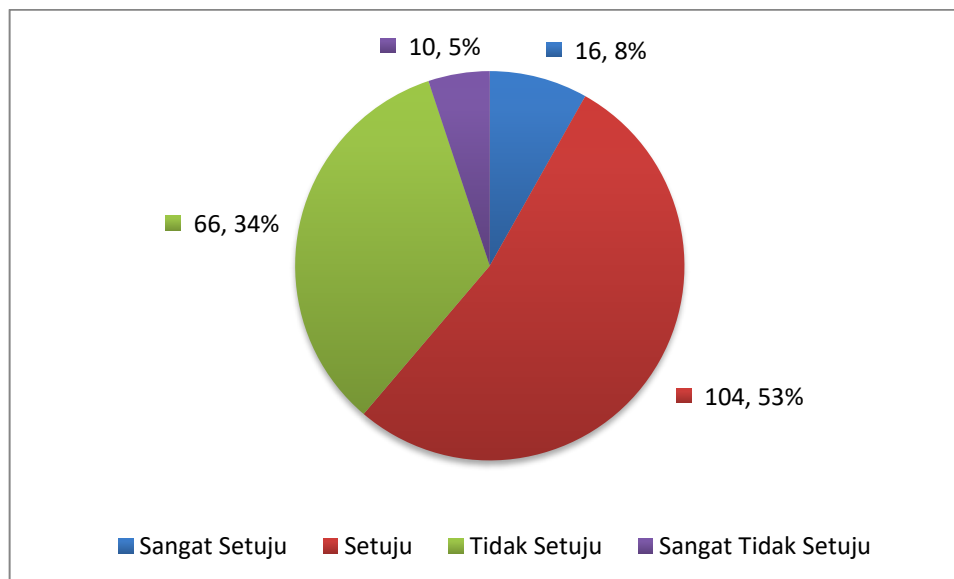
Perlunya Toilet Dilengkapi Pegangan



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9.6 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 94 responden atau 48%, yang menyatakan setuju sebanyak 51 responden atau 26%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 39 responden atau 20%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 12 responden atau 6%.

Jawaban terbanyak responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa pemenuhan kebutuhan fasilitas toilet khusus yang dilengkapi dengan pegangan bagi lansia, anak dan penyandang disabilitas perlu disediakan di stasiun. Hal ini berdasarkan pada pengalaman responden yang merasa cukup kesulitan ketika akan bangun setelah selesai menggunakan toilet. Dengan kondisi toilet yang masih menggunakan toilet jongkok, tentu penumpang yang lanjut usia terkadang merasa kesulitan ketika akan bangun. Pegangan ini bisa ditempatkan di tembok samping dekat toilet jongkok dan juga di luar area kakus. Pemasangan pegangan tersebut agar memudahkan penumpang lansia, anak-anak maupun penyandang disabilitas melakukan aktivitasnya di toilet.

Diagram 4.9.7**Toilet Sudah Sesuai Kebutuhan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

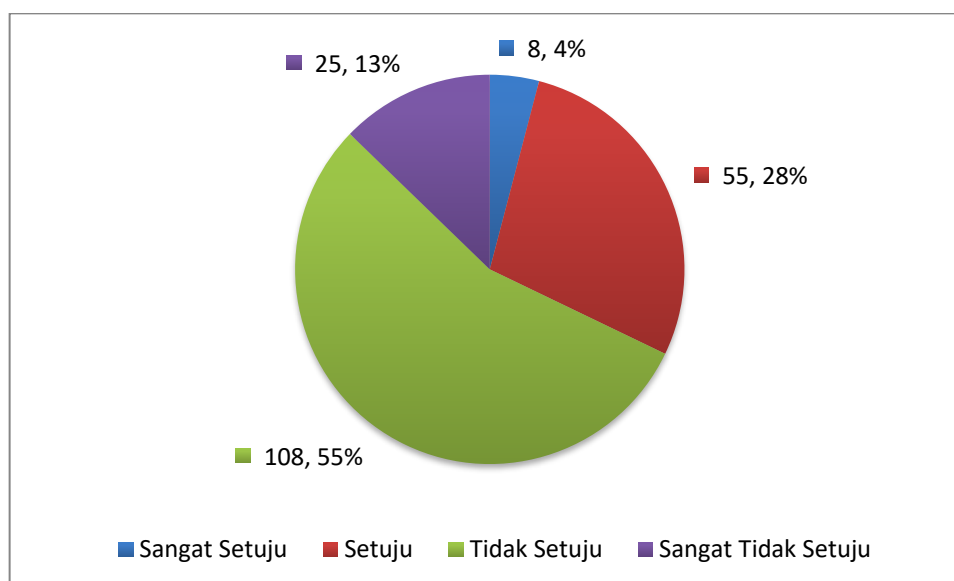
Berdasarkan diagram 4.9.7 di atas, diketahui dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 16 responden atau 8%, yang menyatakan setuju sebanyak 104 responden atau 53%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 66 responden atau 34%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 10 responden atau 5%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa kebutuhan akan toilet bagi pengguna sudah terpenuhi di stasiun. Toilet di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung sudah dipisah antara toilet laki-laki dan perempuan. Dan berdasarkan pengalaman responden, mereka merasa toilet di stasiun sudah cukup memadai karena memang setiap terlihat lantai toilet kotor, maka petugas kebersihan dengan sigap membersihkannya. Semua toilet yang ada baik yang laki-laki maupun perempuan masih berfungsi dengan baik, tidak tersumbat.

Beberapa responden juga menyatakan ketidaksetujuannya karena toilet di stasiun selalu antre dan mereka harus menunggu cukup lama untuk bisa menggunakannya. Ketika dalam kondisi seperti itu karena toilet yang terbilang sempit membuat suasana menjadi pengap dan berbau. Bahkan seorang responden mengungkapkan di toilet laki-laki ketika terjadi antrean terkadang sulit untuk masuk ke dalam kakus. Hal ini dikarenakan posisi salah satu urinal di toilet laki-laki berdekatan dengan pintu kakus, sehingga ketika ada orang sedang menggunakan urinal tersebut maka orang yang akan menggunakan kakus tersebut kesulitan untuk masuk karena terhalangi.

Diagram 4.9.8

Terpenuhinya Ruang Tunggu Ramah Anak



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

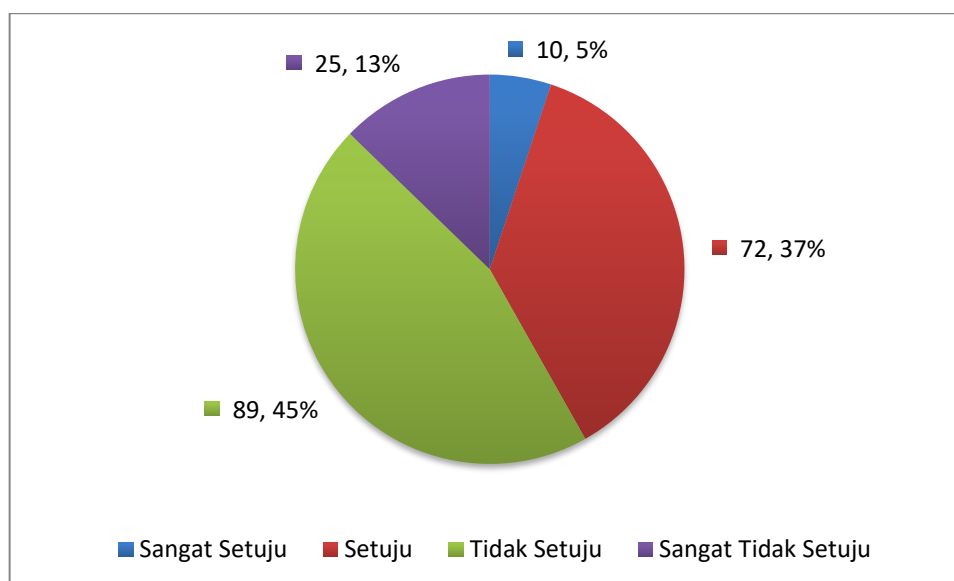
Berdasarkan diagram 4.9.8 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 8 responden atau 4%, yang menyatakan setuju sebanyak 55 responden atau 28%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak

108 responden atau 55%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 25 responden atau 13%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa ruang tunggu di stasiun yang ramah anak sudah terpenuhi. Kondisi ruang tunggu di stasiun memang sudah cukup rapi, namun ketika semua kursi di ruang tunggu penuh maka para penumpang akan duduk di tangga peron dan banyak anak-anak yang bersama orang tua mereka duduk di tangga peron atau malah bermain di peron Jalur 1 Stasiun, yang mana peron ini tidak terlalu lebar seperti peron Jalur 2 dan 3. Berdasarkan pengalaman responden, pernah terjadi suatu kecelakaan dimana seorang anak jatuh dari peron Jalur 1 dan membuat suasana cukup panik, beruntung petugas disana cepat mengangkat anak tersebut dan dikembalikan ke orangtuanya.

Diagram 4.9.9

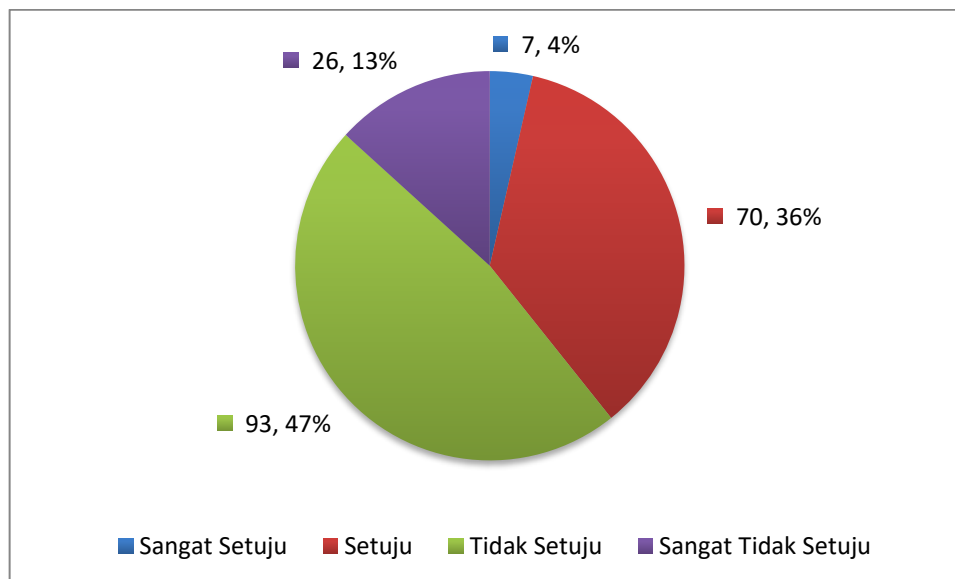
Kursi Prioritas di Ruang Tunggu Memadai



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9.9 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 10 responden atau 5%, yang menyatakan setuju sebanyak 72 responden atau sebanyak 37%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 89 responden atau 45%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 25 responden atau 13%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa kursi prioritas bagi lansia, ibu hamil/menyusui dan orang tua yang membawa anak di ruang tunggu stasiun sudah memadai. Karena berdasarkan kondisi di ruang tunggu stasiun, tidak terdapat kursi khusus prioritas bagi lansia, ibu hamil/menyusui dan orang tua yang membawa anak. Sehingga banyak dari pengunjung yang duduk di area tangga peron yang mana itu bukan lah tempat untuk duduk. Beberapa responden juga menyatakan jika seharusnya para pengunjung yang lain memiliki kesadaran sendiri untuk memprioritaskan para lansia, ibu hamil/menyusui, orang tua yang membawa anak dan juga penyandang disabilitas untuk duduk di kursi tunggu.

Diagram 4.9.10**Ruang Tunggu Sudah Sesuai Kebutuhan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.9.10 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 7 responden atau 4%, yang menyatakan setuju sebanyak 70 responden atau 36%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 93 responden atau 47%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 26 responden atau 13%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa kebutuhan akan ruang tunggu yang memadai sudah terpenuhi di stasiun. Ketika ada kunjungan dari salah satu Taman Kanak-kanak ke Stasiun dan mereka menunggu kereta lokal menuju Merak tiba suasana tidak kondusif, banyak anak-anak yang berlarian dan bermain-main di area ruang tunggu stasiun dan terkadang mengganggu penumpang lain dan bahkan ada sebagian anak yang bermain di

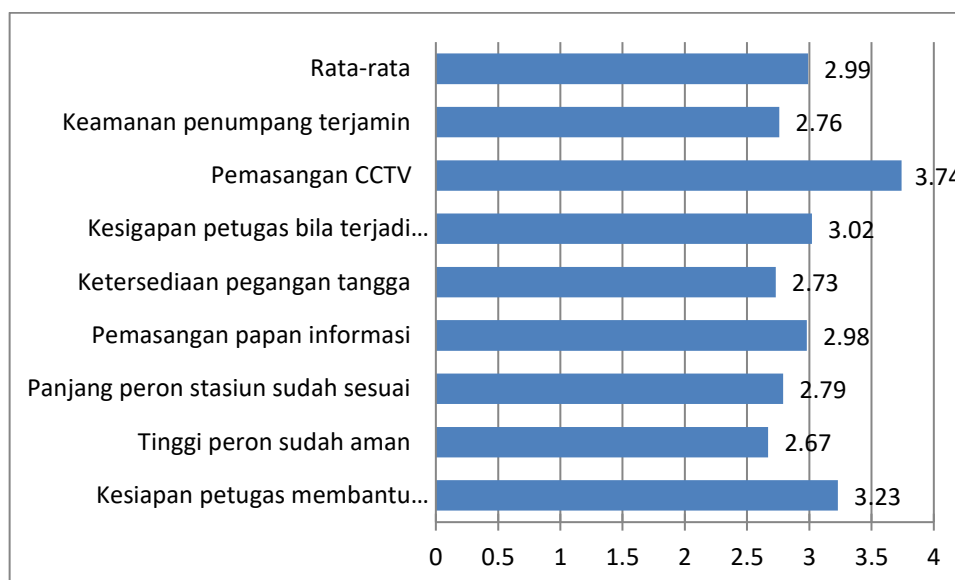
peron Jalur 1 stasiun dengan melompat-lompat yang mana itu sangat membahayakan keselamatan sang anak.

Beberapa responden lainnya memberikan jawaban setuju karena menganggap ruang tunggu stasiun sudah memadai karena area ruang tunggu yang terbilang cukup luas dan juga kondisi selalu bersih karena petugas kebersihan dengan rutin selalu membersihkan beberapa sampah yang terkadang masih berserakan di area ruang tunggu. Dengan adanya *Charger Booth* yang membantu memenuhi salah satu kebutuhan penumpang mengisi daya ponsel selama menunggu kedatangan kereta di stasiun.

4.2.2.3 Keamanan

Indikator ini menjelaskan bahwa kebutuhan akan rasa aman ini tentu saja ada relevansinya dengan jaminan keamanan, stabilitas, perlindungan, struktur, keteraturan, situasi yang bisa diperkirakan dan keadaan rasa takut serta cemas. Untuk tujuan pemenuhan kebutuhan akan keamanan inilah, maka manusia membuat peraturan, undang-undang, mengembangkan kepercayaan, membuat sistem, asuransi, pensiun dan sebagainya. Kaitannya dengan infrastruktur adalah bahwa infrastruktur akan dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pemenuh kebutuhan sehari-hari, maka infrastruktur harus dibangun agar memberikan rasa aman sebagaimana diharapkan oleh masyarakat (kelompok gender).

Di bawah ini merupakan gambaran atau jawaban responden mengenai indikator keamanan. Terdapat 8 (delapan) pernyataan yang berkaitan dengan indikator keamanan yang disajikan dalam bentuk diagram sebagai berikut:

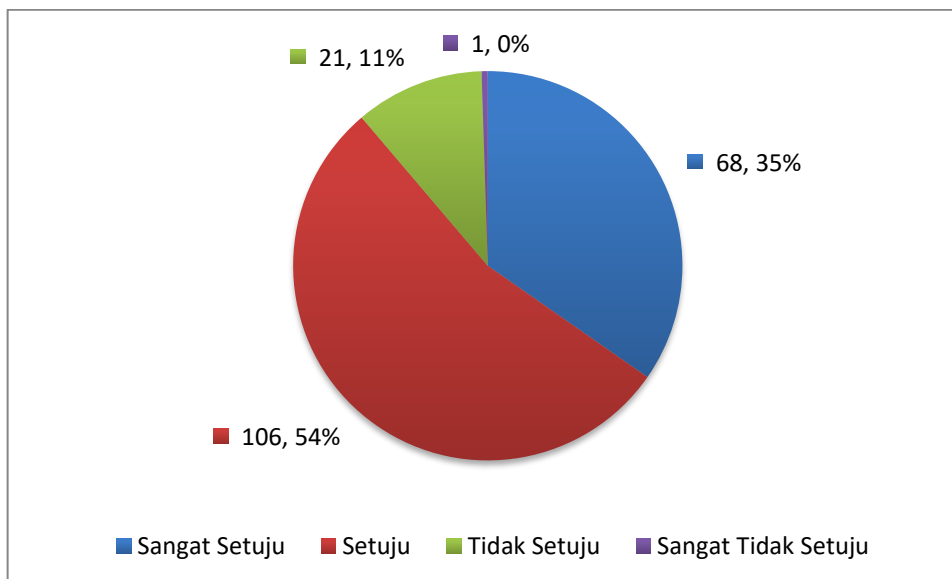
Diagram 4.10**Keamanan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.10 di atas, menggambarkan jawaban responden atas keamanan pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan pernyataan petugas keamanan siap membantu pengguna ketika ada barang yang terjatuh dari peron didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,23 yang termasuk dalam kategori responsif. Ketinggian peron di stasiun membuat penumpang merasa aman didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,67 yang termasuk dalam kategori responsif. Panjang dari peron stasiun dan kereta yang datang sudah sesuai sehingga penumpang tidak perlu melompat dan merasa aman ketika turun dari kereta didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,79 yang termasuk dalam kategori responsif. Pemasangan papan informasi titik kumpul dan jalur evakuasi sudah tepat dan mudah ditemukan oleh penumpang didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar

2,98 yang termasuk dalam kategori responsif. Ketersediaan pegangan tangga sudah mampu menghindarkan penggunanya dari bahaya jatuh didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,73 yang termasuk dalam kategori responsif. Kesigapan petugas ketika terjadi suatu kecelakaan sudah cepat didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,02 yang termasuk dalam kategori responsif. Perlunya pemasangan CCTV di stasiun agar keamanan penumpang lebih terjamin didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,74 yang termasuk dalam kategori sangat responsif. Keamanan penumpang selama di stasiun sudah terjamin dengan baik didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,76 yang termasuk dalam kategori responsif.

Selanjutnya rata-rata keseluruhan jawaban responden mengenai indikator keamanan didapatkan angka sebesar 2,99 yang berarti indikator keamanan termasuk dalam kategori interval responsif. Pemaparan jawaban responden pada indikator keamanan secara rinci dijabarkan pada pernyataan-pernyataan berikut:

Diagram 4.10.1**Kesiapan Petugas Membantu Mengambil Barang Yang Jatuh**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

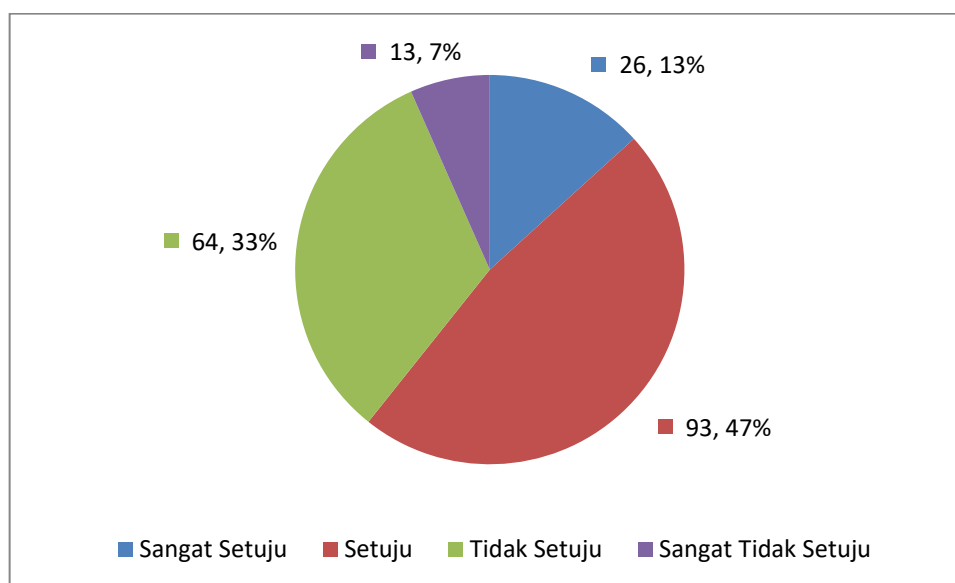
Berdasarkan diagra 4.10.1 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 68 responden atau 35%, yang menyatakan setuju sebanyak 106 responden atau 54%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 21 responden atau 11%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah adalah setuju bahwa petugas keamanan siap membantu pengguna ketika ada barang yang terjatuh dari peron. Hal ini berdasarkan pengalaman beberapa responden yang melihat ketika ada penumpang yang sedang menunggu kedatangan kereta *Commuter Line* dengan tidak sengaja menjatuhkan barang yang dipegangnya ke area rel kereta, dengan cepat petugas yang sedang berjaga menyuruh penumpang itu untuk tetap diam dan mengambilkan barangnya yang terjatuh. Hal ini tentu

saja merupakan suatu hal yang memang sudah menjadi aturan dan juga pelayanan yang harus diberikan kepada penumpang.

Diagram 4.10.2

Tinggi Peron Sudah Aman



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

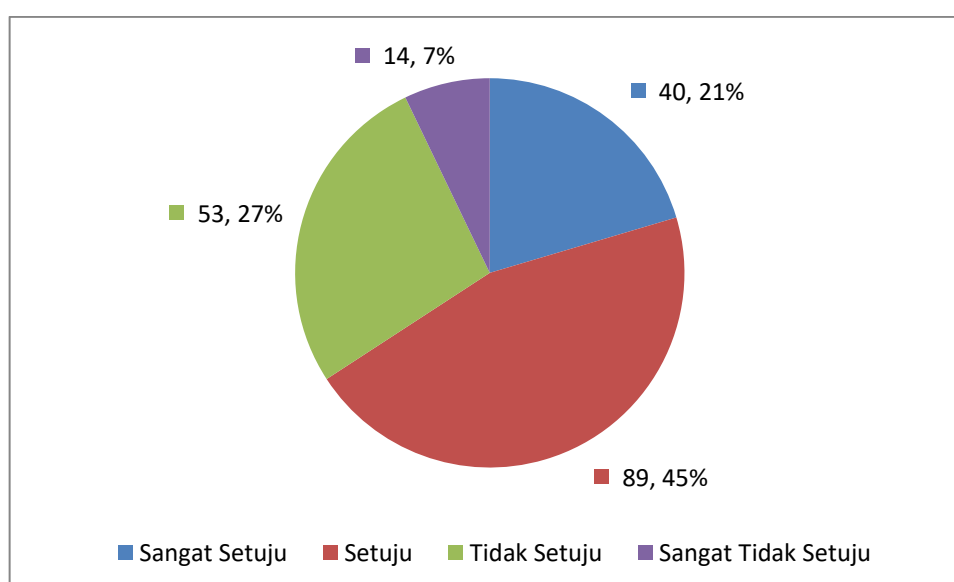
Berdasarkan diagram 4.10.2 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 26 responden atau 13%, yang menyatakan setuju sebanyak 93 responden atau 47%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 64 responden atau 33%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 13 responden atau 7%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa ketinggian peron di stasiun membuat penumpang merasa aman. Ketinggian peron di stasiun sudah sesuai dengan tinggi kereta yang tiba, walau memang tinggi peron sedikit lebih rendah dibandingkan dengan tinggi kereta *Commuter Line*,

karenanya penumpang harus selalu memperhatikan celah antara kereta dan peron baik ketika akan menaiki kereta atau pun akan turun dari kereta. Jadi wajar saja jika peron di stasiun tinggi karena memang menyesuaikan dengan tinggi kereta yang berhenti di stasiun.

Diagram 4.10.3

Panjang Peron Stasiun Sudah Sesuai



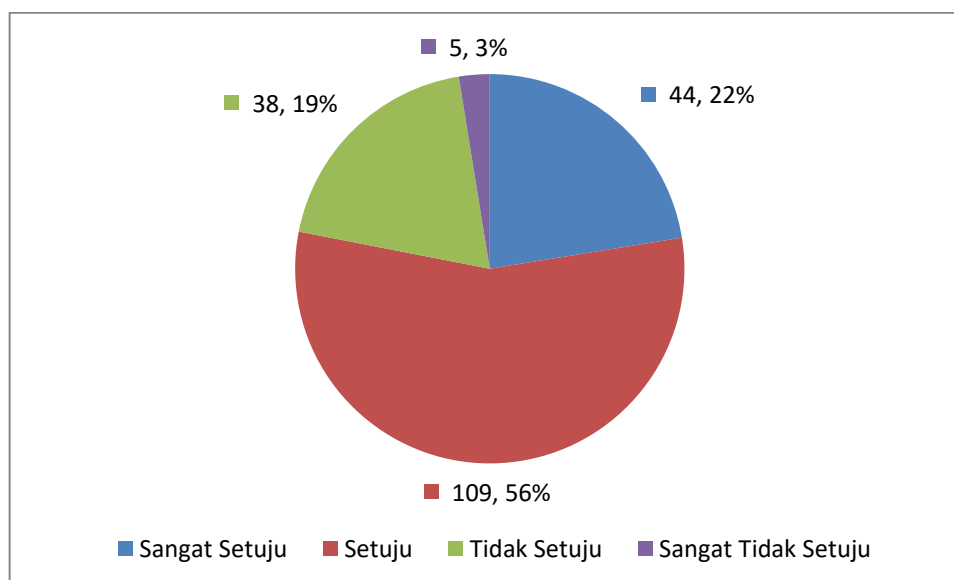
(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.10.3 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 40 responden atau 21%, yang menyatakan setuju sebanyak 89 responden atau 45%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 53 responden atau 27%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 14 responden atau 7%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa panjang dari peron stasiun dan kereta yang datang sudah sesuai sehingga

penumpang tidak perlu melompat dan merasa aman ketika turun dari kereta. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang mengungkapkan jika seharusnya para penumpang kereta sudah mengetahui bahwa peron Jalur 1 di stasiun hanya setengah badan kereta karena biasanya sudah diinformasikan oleh petugas ketika kereta masih dalam perjalanan, dan mereka bisa mengantisipasinya dengan berjalan melewati beberapa gerbong ketika kereta masih berjalan agar tidak memakan waktu lebih lama menunggu antrean penumpang yang akan turun dengan menggunakan peron di Jalur 1. Kondisi di stasiun dimana untuk peron Jalur 1 panjangnya hanya setengah dari badan kereta, dan jika panjang peron ditambah tidak ada lahan untuk peron baru tersebut.

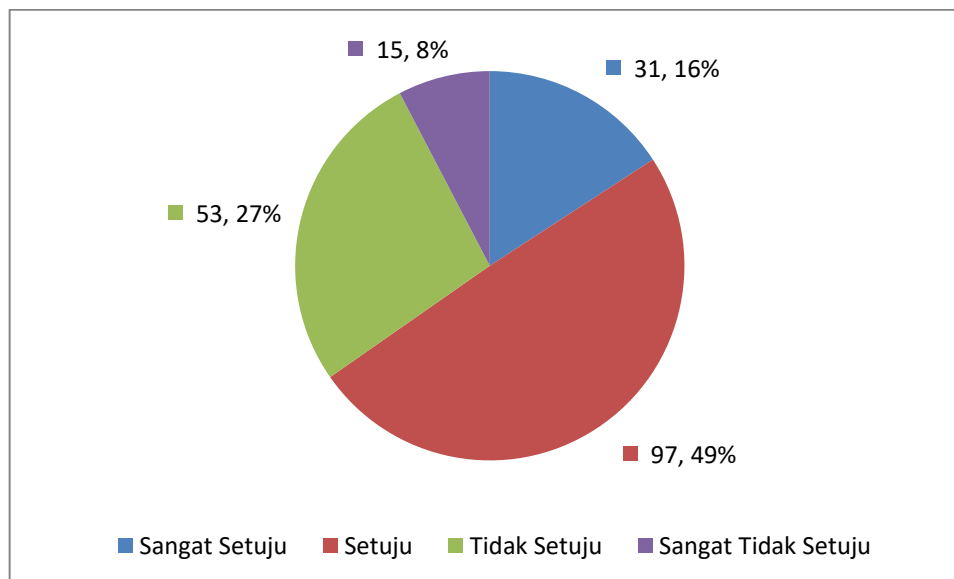
Beberapa responden menyatakan ketidaksetujuannya dikarenakan panjang dari peron yang setengah badan kereta itu perlu dilakukan penyempurnaan, agar tidak ada penumpang yang nekat lompat dari kereta karena jika ingin turun sampai bisa menggunakan peron Jalur 1 mereka harus berjalan melewati beberapa gerbong kereta. Apalagi ketika penumpang kereta yang tiba terbilang cukup banyak, maka banyak pula penumpang yang lebih memilih turun dengan cara melompat dari kereta.

Diagram 4.10.4**Pemasangan Papan Informasi**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.10.4 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 44 responden atau 22%, yang menyatakan setuju sebanyak 109 responden atau 56%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 38 responden atau 19%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 5 responden atau 3%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa pemasangan papan informasi titik kumpul dan jalur evakuasi sudah tepat dan mudah ditemukan oleh penumpang. Pemasangan papan informasi ini memang ditempatkan di beberapa titik di sekitar stasiun, hampir di setiap kursi tunggu yang ada di stasiun, terdapat papan informasi ini yang ditempelkan di dinding stasiun. Oleh karena itu, papan informasi ini mudah untuk ditemukan di stasiun.

Diagram 4.10.5**Ketersediaan Pegangan Tangga**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

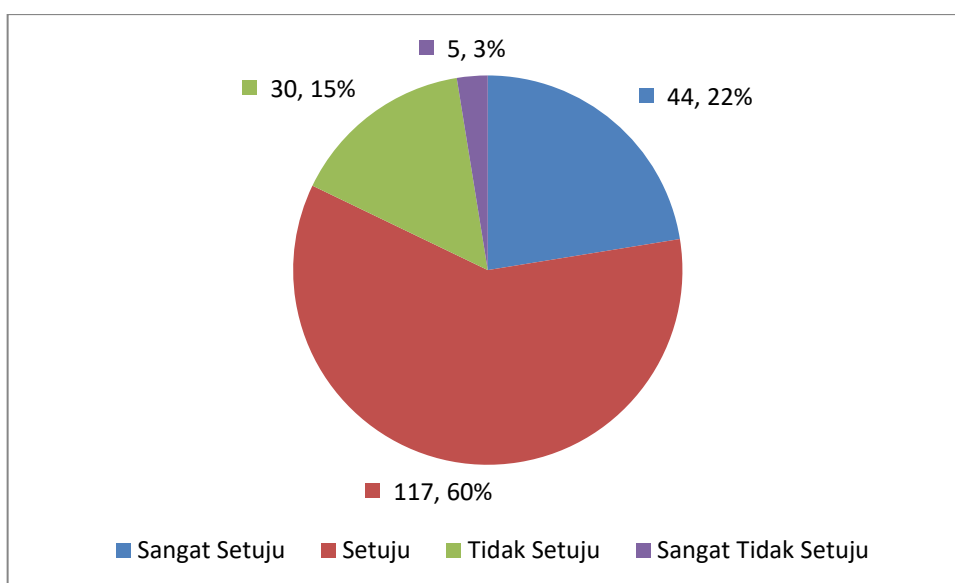
Berdasarkan diagram 4.10.5 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 31 responden atau 16%, yang menyatakan setuju sebanyak 97 responden atau 49%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 53 responden atau 27%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 15 responden atau 8%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa ketersediaan pegangan tangga sudah mampu menghindarkan penggunanya dari bahaya jatuh. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang merasa cukup terbantu dengan adanya pegangan tangga peron, apalagi ketika situasi penumpang sedang ramai, biasanya penumpang yang turun dari kereta jumlahnya lebih banyak daripada yang naik secara tidak bersamaan, jadi dengan adanya pegangan ini membantu para penumpang juga menghindarkan dari bahaya jatuh. Pegangan

tangga ini tersedia di peron Jalur 2 dan 3 stasiun, untuk peron Jalur 1 stasiun tidak terdapat pegangan di tangga, karena posisi tangga dan peron yang langsung menghadap ke kereta yang berhenti.

Diagram 4.10.6

Kesigapan Petugas Bila Terjadi Kecelakaan



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

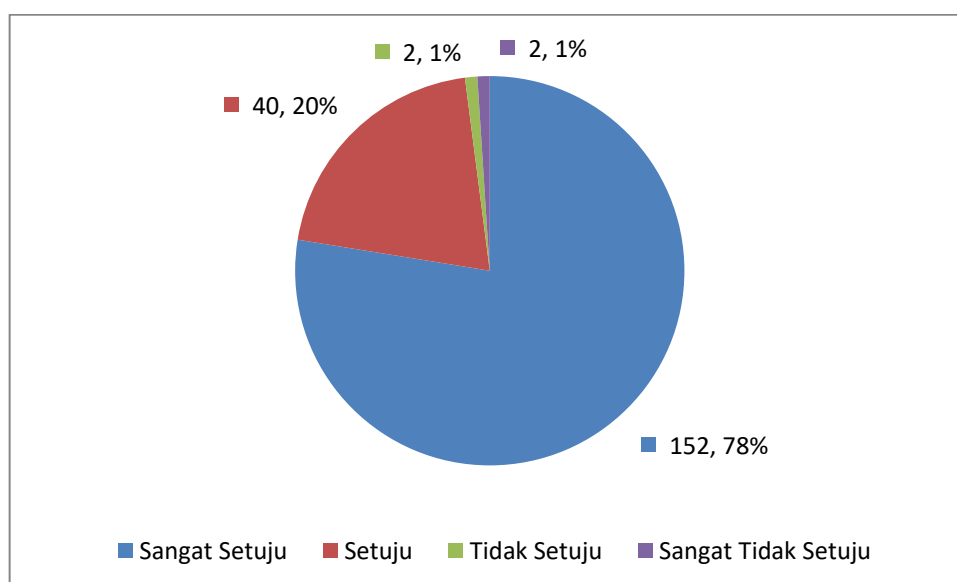
Berdasarkan diagram 4.10.7 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 44 responden atau 22%, yang menyatakan setuju sebanyak 117 responden atau 60%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 30 responden atau 15%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 5 responden atau 3%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa kesigapan petugas ketika terjadi suatu kecelakaan sudah cepat. Hal ini memang sudah tugas mereka untuk selalu siap dan cepat membantu penumpang ketika

terjadi suatu kecelakaan di stasiun. Beberapa responden mengungkapkan pengalamannya yang juga tentang seorang anak yang pernah terjatuh dari peron Jalur 1 stasiun pada malam hari, dan dengan sigap petugas yang berada di lokasi langsung membantu orangtua anak tersebut menyelamatkan anaknya.

Diagram 4.10.7

Pemasangan CCTV



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

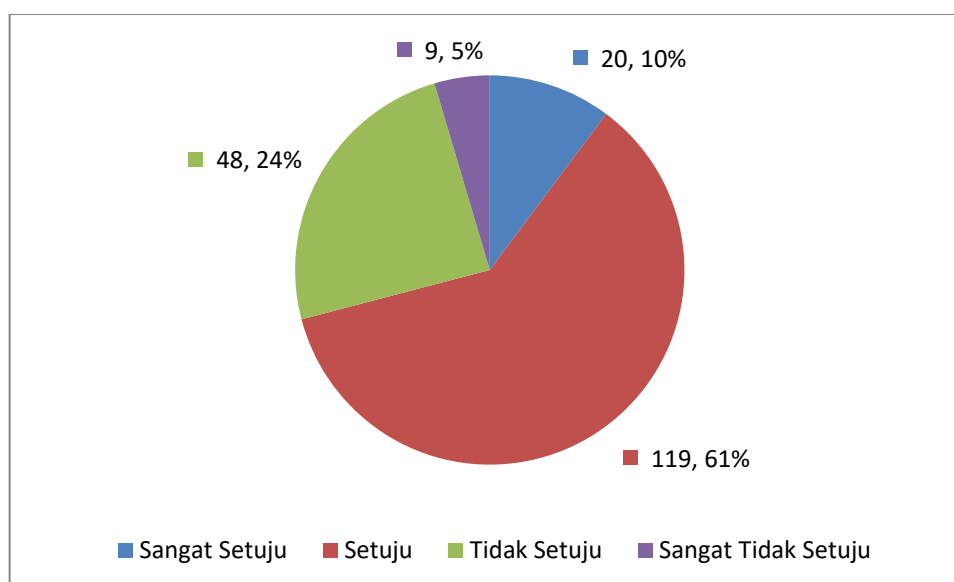
Berdasarkan diagram 4.10.7 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 152 responden atau 78%, yang menyatakan setuju sebanyak 40 responden atau sebanyak 20%, yang menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini sangat setuju bahwa perlunya pemasangan CCTV di stasiun agar keamanan penumpang lebih terjamin. Hal ini berdasarkan penilaian responden bahwa di tempat publik seperti stasiun,

tentunya CCTV itu merupakan fasilitas keamanan yang seharusnya memang sudah dipasang. Karena jika hanya mengandalkan petugas keamanan yang bertugas dan diposisikan di beberapa titik, tidak dapat memantau semua aktivitas yang terjadi di area stasiun, apalagi jika kondisi stasiun sedang ramai dengan pengunjung atau pun penumpang. Perlunya pemasangan CCTV ini dikarenakan jika terjadi pencurian barang penumpang, setidaknya wajah si pelaku atau pun ciri-cirinya dapat terekam oleh CCTV, karena mungkin saja pada saat itu petugas keamanan sedang tidak memperhatikan terjadinya pencurian di tengah-tengah ramainya pengunjung dan penumpang.

Diagram 4.10.8

Keamanan Penumpang Terjamin



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.10.8 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 20 responden atau 10%, yang

menyatakan setuju sebanyak 119 responden atau 61%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 48 responden atau 24%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 9 responden atau 5%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa keamanan penumpang selama di stasiun sudah terjamin dengan baik. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang mengungkapkan bahwa dengan ditematkannya petugas keamanan di beberapa titik stasiun dan juga kesigapan mereka membantu jika terjadi hal yang tidak diinginkan, itu cukup memberikan jaminan keamanan di stasiun.

Beberapa responden lainnya menyatakan ketidaksetujuannya, dikarenakan keamanan di stasiun dirasa belum maksimal, oleh karena belum dipasangnya CCTV di stasiun yang lebih membantu petugas keamanan dalam memantau area stasiun. Karena di fasilitas umum seperti stasiun tidak menutup kemungkinan tindakan kriminal seperti pencurian dan yang lainnya bisa saja terjadi.

4.2.2.4 Kenyamanan

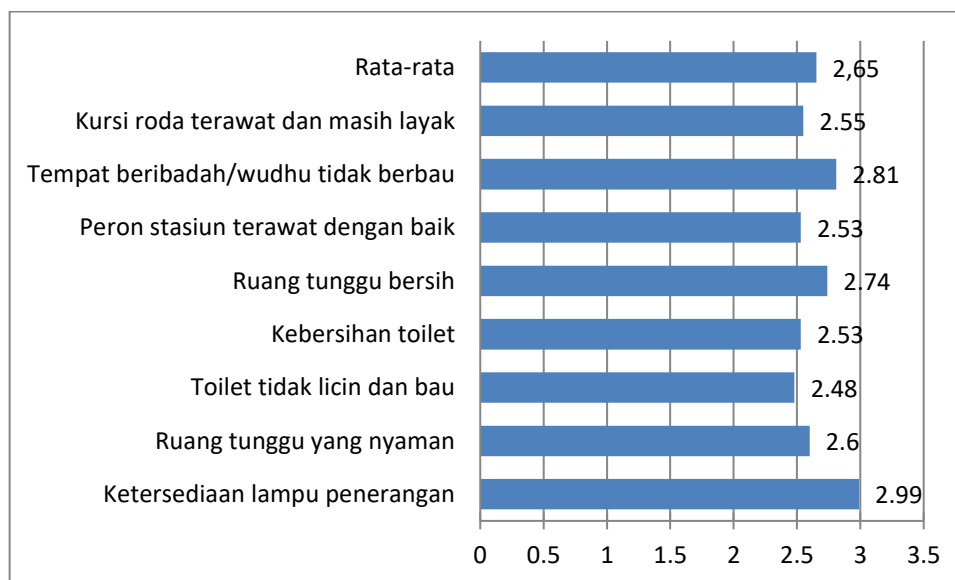
Dalam indikator ini terkait dengan infrastruktur, maka bentuk fisik infrastruktur yang dibangun dan disediakan akan memberikan kenyamanan manakala infrastruktur tersebut aman dipergunakan atau dimanfaatkan bagi semua penggunanya, yaitu laki-laki, perempuan, kelompok difabel, anak-anak, maupun lansia. Kebutuhan masing-masing kelompok pengguna tersebut tentunya tidak dapat disamaratakan. Untuk itu, harus dipenuhi sesuai dengan kebutuhannya

masing-masing karena semua kelompok tersebut mempunyai hak yang sama dalam memanfaatkan infrastruktur yang dibangun beserta sarana penunjangnya.

Di bawah ini merupakan gambaran atau jawaban responden mengenai indikator kenyamanan. Terdapat 8 (delapan) pernyataan yang berkaitan dengan indikator kenyamanan yang disajikan dalam bentuk diagram sebagai berikut:

Diagram 4.11

Kenyamanan

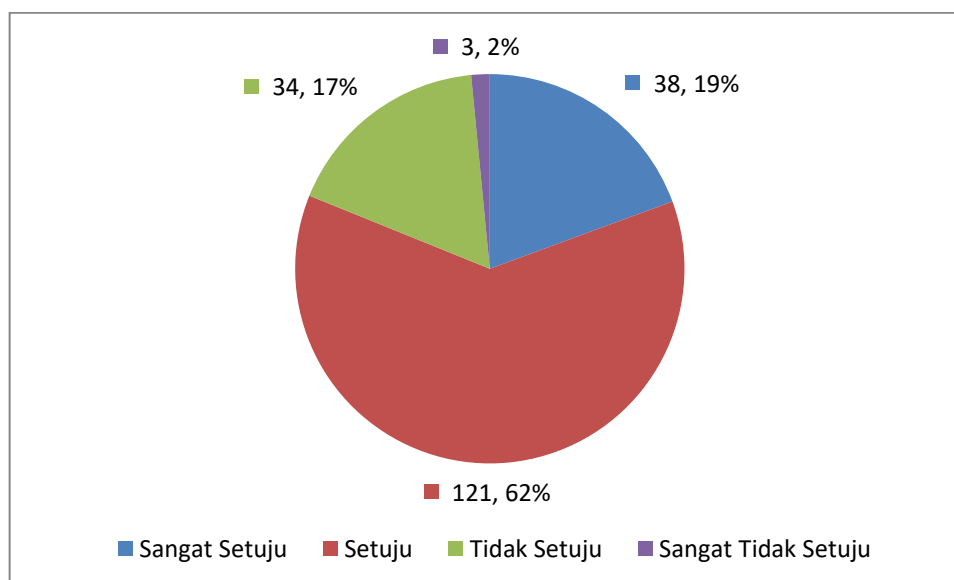


(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.11 di atas, menggambarkan jawaban responden atas kenyamanan pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan pernyataan ketersediaan lampu penerangan di area stasiun sudah cukup memadai didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,99 yang termasuk dalam kategori responsif. Ketersediaan ruang tunggu di stasiun sudah nyaman digunakan ketika menunggu waktu kereta tiba didapatkan nilai rata-rata

jawaban responden sebesar 2,60 yang termasuk dalam kategori responsif. Lantai toilet tidak licin dan bau toilet tidak menyengat didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,48 yang termasuk dalam kategori kurang responsif. Kebersihan toilet sudah cukup terjaga dan membuat nyaman ketika menggunakannya didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,53 yang termasuk dalam kategori responsif. Ruang tunggu di stasiun bersih, nyaman dan tidak berbau yang berasal dari toilet didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,74 yang termasuk dalam kategori responsif. Peron stasiun dan tangga peron tidak berkarat dan terawat dengan baik didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,53 yang termasuk dalam kategori responsif. Tempat beribadah/wudhu tidak berbau dan terawat dengan baik didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,81 yang termasuk dalam kategori responsif. Kursi roda yang disediakan bagi penyandang disabilitas terawat dengan baik dan masih layak untuk digunakan didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,55 yang termasuk dalam kategori responsif.

Selanjutnya rata-rata keseluruhan jawaban responden mengenai kenyamanan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung didapatkan angka sebesar 2,65 yang berarti indikator kenyamanan termasuk dalam kategori interval responsif. Pemaparan jawaban responden pada indikator kenyamanan secara rinci dijabarkan pada pernyataan-pernyataan berikut:

Diagram 4.11.1**Ketersediaan Lampu Penerangan**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

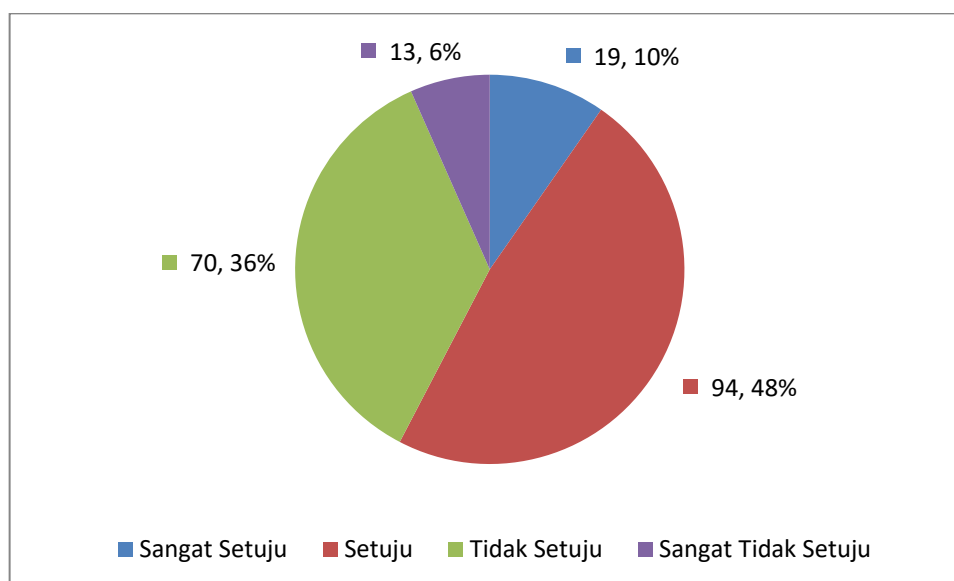
Berdasarkan diagram 4.11.1 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 38 responden atau 19%, yang menyatakan setuju sebanyak 121 responden atau 62%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 34 responden atau 17%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2%

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa ketersediaan lampu penerangan di area stasiun sudah cukup memadai. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang menunggu kereta tiba pada malam hari, jika untuk lampu penerangan di area ruang tunggu stasiun sudah memadai dan kondisi lampu juga terang tidak remang-remang, sehingga membuat penumpang merasa nyaman.

Beberapa responden menyatakan ketidaksetujuannya dengan pernyataan ini, hal ini berdasarkan penilaian mereka jika untuk penerangan memang di ruang tunggu sudah memadai, namun tidak keseluruhan. Di depan toilet penerangan cukup gelap karena cahaya dari lampu di area tunggu tidak sampai kesana. Dan di luar area stasiun tepatnya di pintu masuk dan area parkir, lampu penerangan juga kurang memadai karena di halaman depan tidak disediakan lampu jalan, hanya mengandalkan cahaya dari dalam stasiun dan juga warung pedagang yang terdapat di halaman depan.

Diagram 4.11.2

Ruang Tunggu Yang Nyaman



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

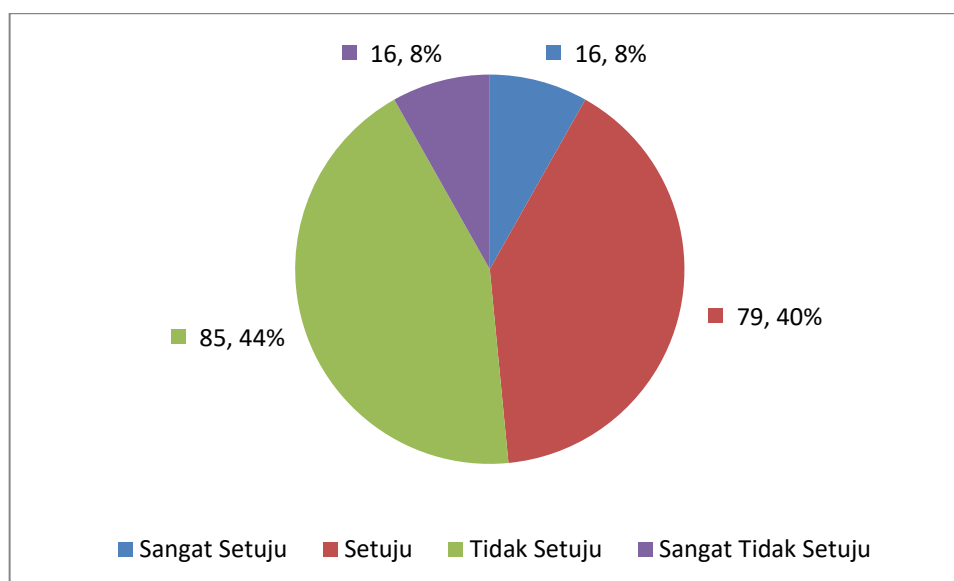
Berdasarkan diagram 4.11.2 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 19 responden atau 10%, yang menyatakan setuju sebanyak 94 responden atau 48%, yang menyatakan tidak

setuju sebanyak 70 responden atau 36%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 13 responden atau 6%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa ketersediaan ruang tunggu di stasiun sudah nyaman digunakan ketika menunggu waktu kereta tiba. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang mengungkapkan jika suasana dan kondisi di stasiun sudah cukup nyaman untuk menunggu waktu kereta tiba. Dengan adanya tempat makan di area stasiun memudahkan penumpang yang ingin beristirahat selagi makan terlebih dahulu. Ditambah dengan adanya tempat untuk mengisi ulang daya ponsel, yang merupakan salah satu kebutuhan masyarakat saat ini, membuat penumpang cukup nyaman menunggu di stasiun tanpa khawatir baterai ponsel mereka habis.

Diagram 4.11.3

Toilet Tidak Licin dan Bau

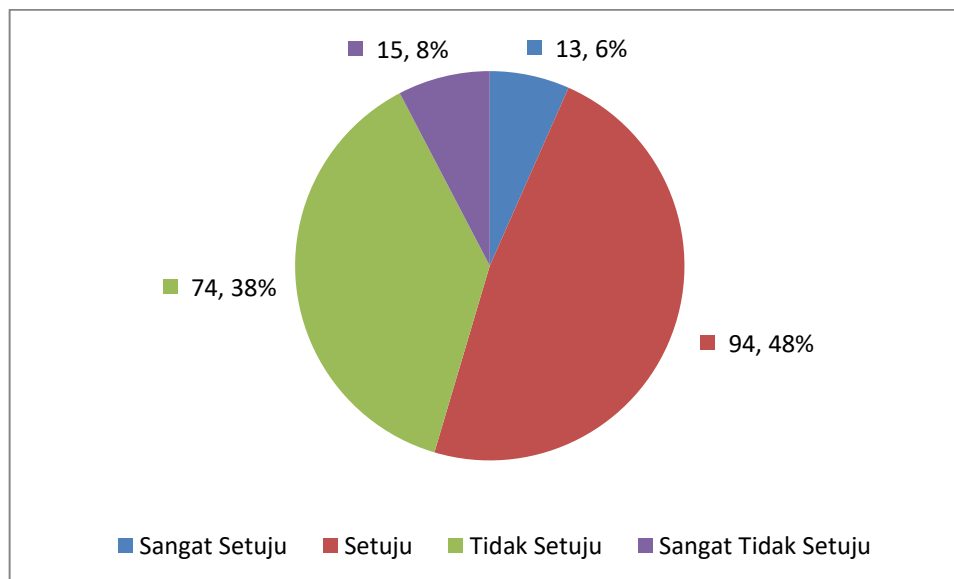


(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.11.3 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 16 responden atau 8%, yang menyatakan setuju sebanyak 79 responden atau 40%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 85 responden atau 44%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 16 responden atau 8%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah tidak setuju bahwa lantai toilet tidak licin dan bau toilet tidak menyengat. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengungkapkan bahwa lantai toilet terkadang licin ketika petugas kebersihan tidak segera membersihkan air di lantai, dan terkadang beberapa dari mereka mengurungkan niat menggunakan toilet ketika baru masuk saja sudah tercium bau yang cukup menyengat. Hal ini bisa disebabkan juga karena ukuran toilet yang cukup sempit, sehingga ketika banyak orang mengantre udara menjadi pengap dan bau toilet bertahan cukup lama.

Beberapa responden menyatakan kesetujuan mereka karena lantai toilet yang licin memang terkadang terjadi tetapi jika memang kondisi toilet sedang banyak yang menggunakan dan cipratan air cukup menggenangi lantai, namun setelah toilet cukup sepi petugas kebersihan langsung membersihkannya. Untuk bau di toilet, sama kondisinya dengan pemaparan tadi. Jika keadaan di toilet sedang ramai dan antre, memang selalu ada bau yang tidak enak, namun ketika sudah sepi para petugas kebersihan selalu membersihkan toilet tersebut dengan pembersih lantai atau pun karbol.

Diagram 4.11.4**Kebersihan Toilet**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

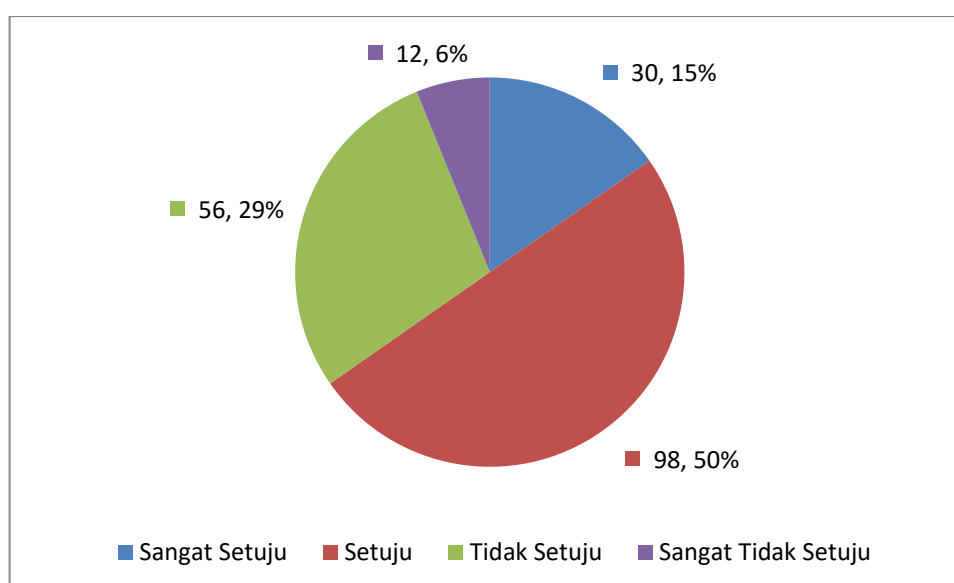
Berdasarkan diagram 4.11.4 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 13 responden atau 6%, yang menyatakan setuju sebanyak 94 responden atau 48%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 74 responden atau 38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 15 responden atau 8%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa kebersihan toilet sudah cukup terjaga dan membuat nyaman ketika menggunakannya. Hal ini berdasarkan penilaian dan juga pengalaman responden ketika penumpang memenuhi toilet sampai antre baik toilet perempuan atau pun laki-laki, kondisi toilet memang kotor karena banyaknya penumpang yang menggunakannya. Namun, ketika antrean sudah tidak ada dan hanya ada 1 atau 2 penumpang yang menggunakan toilet, maka petugas kebersihan dengan cepat

membersihkan toilet dengan peralatan kebersihan yang selalu siap di depan toilet. Dan menurut penilaian mereka ini kesiapan dan kesigapan petugas kebersihan ini sudah cukup bagus dalam menjaga kebersihan toilet di stasiun.

Diagram 4.11.5

Ruang Tunggu Bersih



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

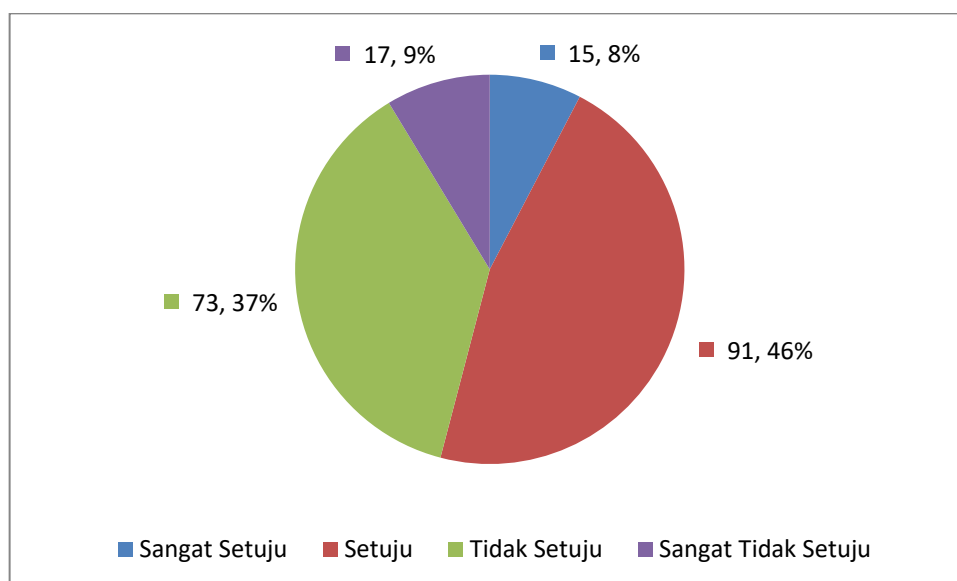
Berdasarkan diagram 4.11.5 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 30 responden atau 15%, yang menyatakan setuju sebanyak 98 responden atau 50%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 56 responden atau 29%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 12 responden atau 6%.

Mayoritas responden menyatakan setuju bahwa ruang tunggu di stasiun bersih, nyaman, dan tidak berbau dari toilet. Hal ini berdasarkan penilaian dan pengalaman responden bahwa petugas kebersihan di area ruang tunggu selalu

menyapu area ruang tunggu stasiun dengan jeda hanya sekitar 10 menit sekali. Jika di area luar stasiun sebelum loket masuk, petugas kebersihan selalu membersihkan namun tidak sesering seperti di area ruang tunggu. Tempat sampah yang disediakan di area ruang tunggu dan luar stasiun terbilang sudah cukup dan kalau memang masih ada sampah, mungkin itu penumpangnya yang malas membuang sampah pada tempatnya. Ruang tunggu juga tidak berbau, karena jarak toilet dengan ruang tunggu terbilang cukup jauh dan kondisi ruang tunggu yang terbuka membuat bau itu tidak tercium.

Diagram 4.11.6

Peron Stasiun Terawat Dengan Baik



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

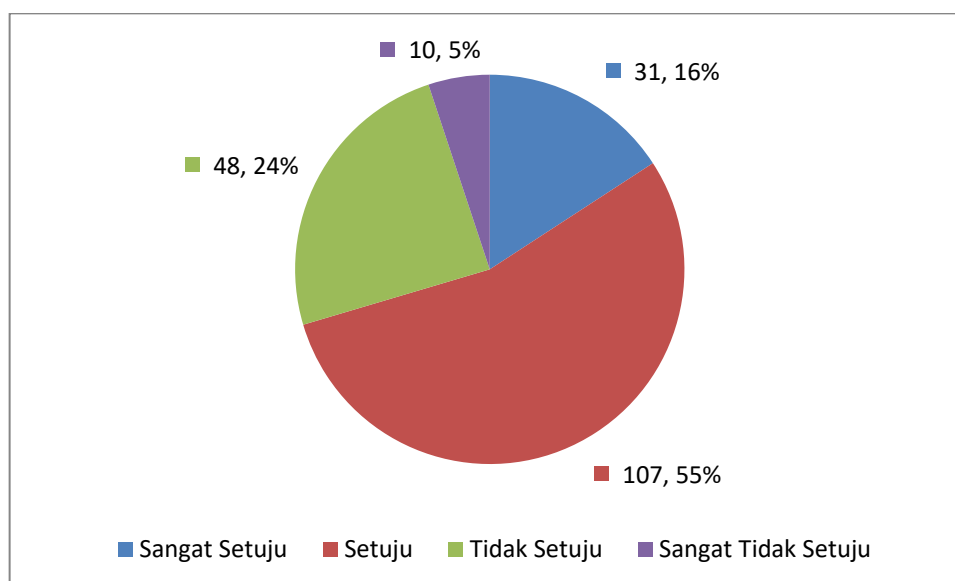
Berdasarkan diagram 4.11.6 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 15 responden atau 8%, yang menyatakan setuju sebanyak 91 responden atau 46%, yang menyatakan tidak

setuju sebanyak 73 responden atau 37%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 17 responden atau 9%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa peron stasiun dan tangga peron tidak berkarat dan terawat dengan baik. Hal ini berdasarkan penilaian mereka yang melihat dan juga merasakan jika kondisi peron di stasiun memang masih kokoh dan tidak berkarat, besinya pun cukup tebal sehingga mampu menampung penumpang dengan jumlah yang banyak ketika turun dari kereta secara bersamaan.

Diagram 4.11.7

Tempat Beribadah/Wudhu Tidak Berbau



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

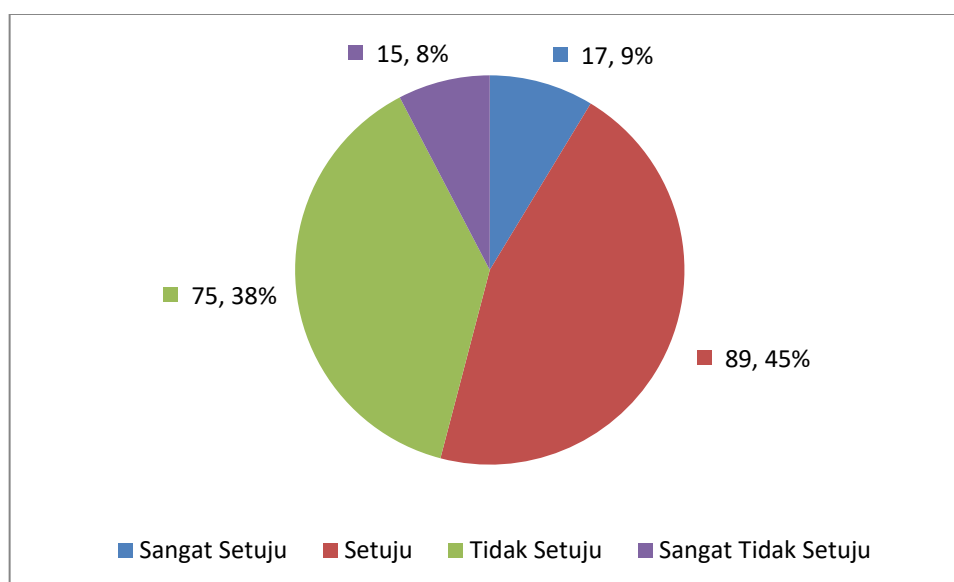
Berdasarkan diagram 4.11.7 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 31 responden atau 16%, yang menyatakan setuju sebanyak 107 responden atau 55%, yang menyatakan tidak

setuju sebanyak 48 responden atau 24%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 10 responden atau 5%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa tempat beribadah/wudhu tidak berbau dan terawat dengan baik. Hal ini berdasarkan penilaian dan pengalaman responden yang menggunakan fasilitas ini ketika waktu shalat tiba, mereka merasa jika tempat wudhu di stasiun sudah cukup memadai dan cukup luas, juga untuk laki-laki dan perempuan terpisah. Mushola di stasiun pun sudah cukup nyaman dengan adanya AC dalam mushola membuat suasana di dalam mushola tidak pengap dan juga panas.

Diagram 4.11.8

Kursi Roda Terawat dan Masih Layak



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.11.8 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 17 responden atau 9%, yang

menyatakan setuju sebanyak 89 responden atau 45%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 75 responden atau 38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 15 responden atau 8%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa kursi roda yang disediakan bagi penyandang disabilitas terawat dengan baik dan masih layak digunakan. Hal ini berdasarkan penilaian dan pengalaman responden yang pernah melihat petugas yang membantu penyandang disabilitas ketika menggunakan kursi roda, terlihat jika kursi roda masih dalam keadaan yang baik dan juga kokoh, dan masih berfungsi dengan baik ketika digunakan oleh penumpang yang membutuhkan.

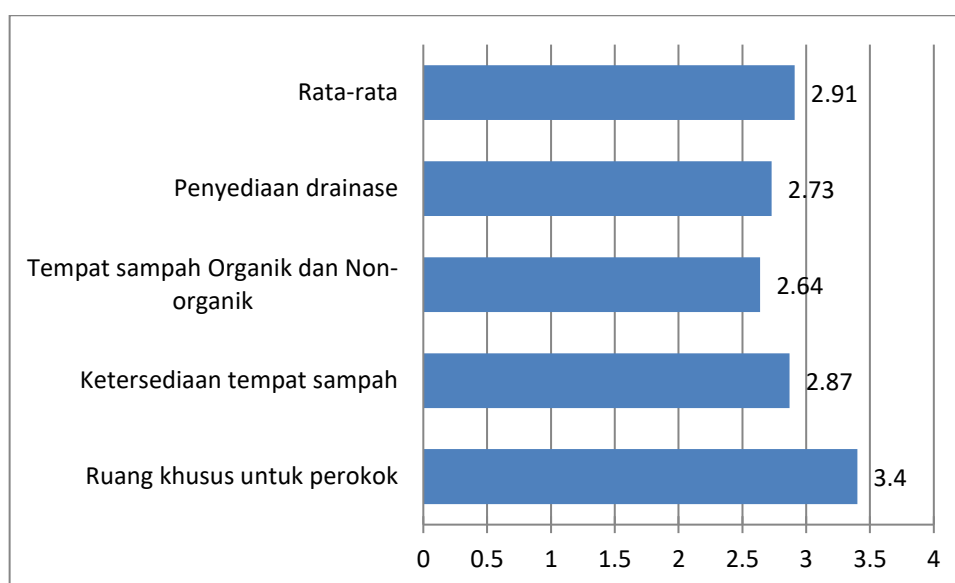
4.2.2.5 Ramah Lingkungan

Indikator ini menjelaskan bagaimana infrastruktur yang ramah lingkungan adalah bangunan atau fasilitas fisik yang dibangun atau dikembangkan yang memberikan kemudahan bagi suatu masyarakat atau komunitas untuk memanfaatkannya sesuai dengan tujuan bangunan atau fasilitas tersebut dibangun dan dikembangkan. Kemudahan pemanfaatan infrastruktur dapat dipakai untuk ukuran bahwa infrastruktur yang dibangun dan dikembangkan telah memperhatikan kebutuhan penggunanya baik itu laki-laki, perempuan, anak-anak, kelompok difabel, maupun lansia. Selain itu juga infrastruktur dibangun namun tetap memperhatikan lingkungan sekitar, dengan rindangnya pepohonan di sekitar dan juga beberapa penyediaan fasilitas penunjang lain.

Di bawah ini merupakan gambaran atau jawaban responden mengenai indikator ramah lingkungan. Terdapat 5 (lima) pernyataan yang berkaitan dengan indikator ramah lingkungan yang disajikan dalam bentuk diagram sebagai berikut:

Diagram 4.12

Ramah Lingkungan



(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

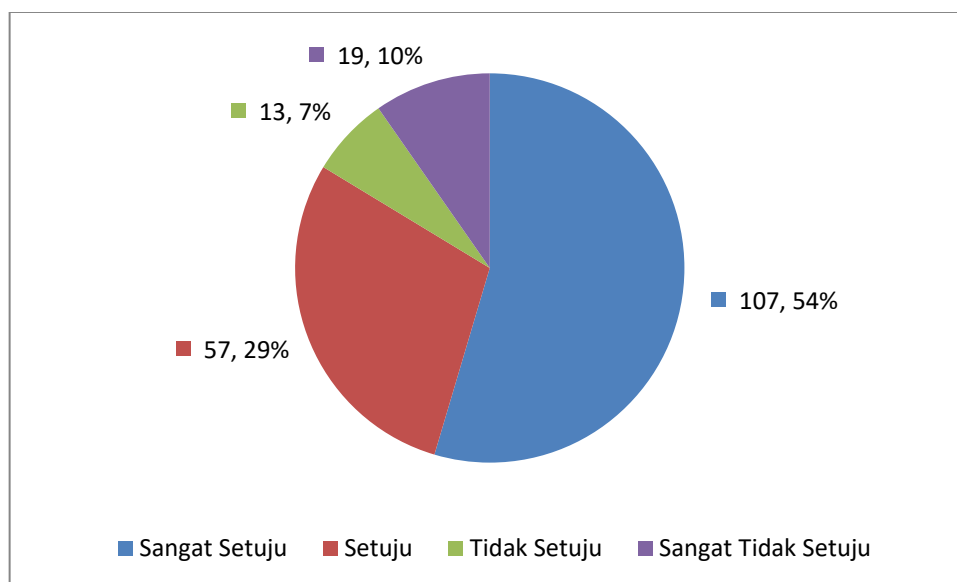
Berdasarkan diagram 4.12 di atas, menggambarkan jawaban responden atas indikator ramah lingkungan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Berdasarkan pernyataan perlu disediakan fasilitas ruang khusus untuk perokok di stasiun didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 3,40 yang termasuk dalam kategori sangat responsif. Ketersediaan tempat sampah di setiap sudut stasiun sudah memenuhi kebutuhan didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,87 yang termasuk dalam kategori responsif. Tempat sampah yang disediakan sudah memisahkan antara sampah organik dan non-organik

dengan jumlah yang cukup didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,64 yang termasuk dalam kategori responsif. Penyediaan drainase yang terdapat di stasiun sudah memadai didapatkan nilai rata-rata jawaban responden sebesar 2,73 yang termasuk dalam kategori responsif.

Selanjutnya rata-rata keseluruhan jawaban responden mengenai ramah lingkungan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung didapatkan angka sebesar 2,91 yang berarti indikator ramah lingkungan termasuk dalam kategori interval responsif. Pemaparan jawaban responden pada indikator ramah lingkungan secara rinci dijabarkan pada pernyataan-pernyataan berikut:

Diagram 4.12.1

Ruang Khusus Untuk Perokok

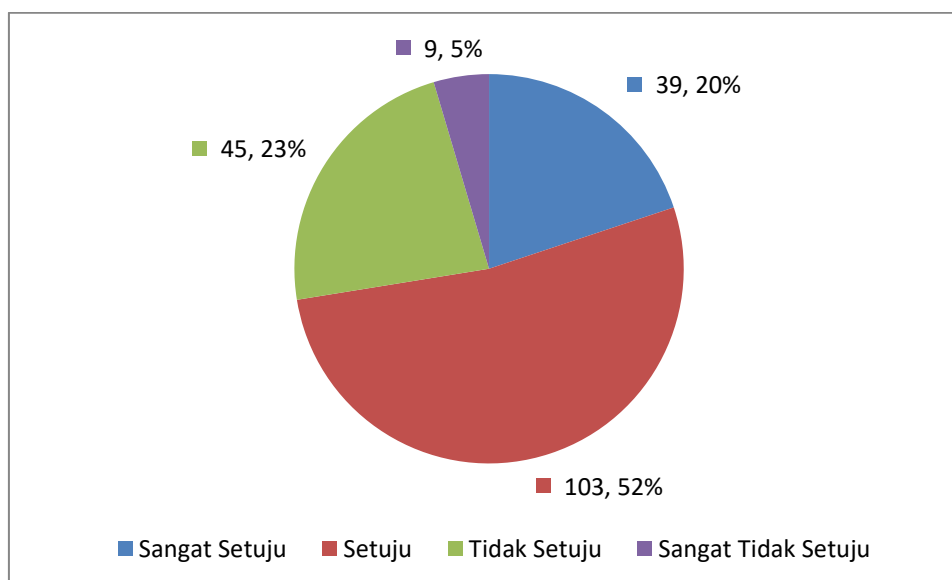


(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.12.1 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 107 responden atau 54%, yang

menyatakan setuju sebanyak 57 responden atau 29%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 13 responden atau 7%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 19 responden atau 10%.

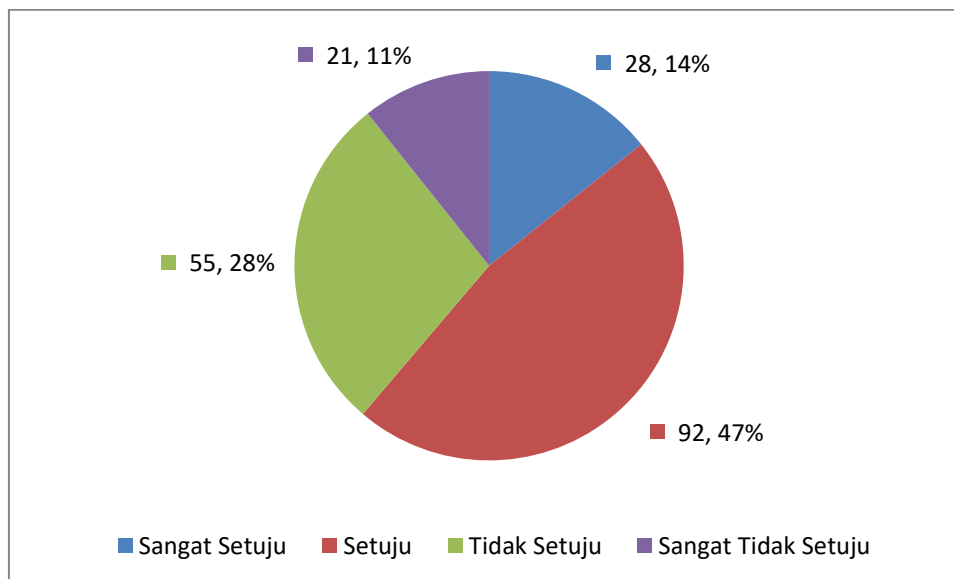
Mayoritas responden memberikan jawaban sangat setuju bahwa perlu disediakan fasilitas ruang khusus untuk perokok di stasiun. Hal ini berdasarkan penilaian dan pengalaman responden yang ketika sudah memasuki area stasiun, maka sudah memasuki kawasan tanpa rokok. Mereka mengungkapkan terkadang selama menunggu waktu kereta tiba di stasiun yang bisa sampai beberapa belas menit bahkan 1 jam lebih, mereka (para perokok) merasa mulut sudah terasa asam apalagi di kereta juga mereka dilarang untuk merokok. Salah satu responden juga mengungkapkan bahwa dengan disediakan fasilitas ruang khusus merokok ini juga, sama-sama menghargai hak para perokok selama di stasiun, jadi hak yang bukan perokok tetap terjaga serta hak perokok pun terpenuhi.

Diagram 4.12.2**Ketersediaan Tempat Sampah**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.12.2 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 39 responden atau 20%, yang menyatakan setuju sebanyak 103 responden atau 52%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 45 responden atau 23%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 9 responden atau 5%.

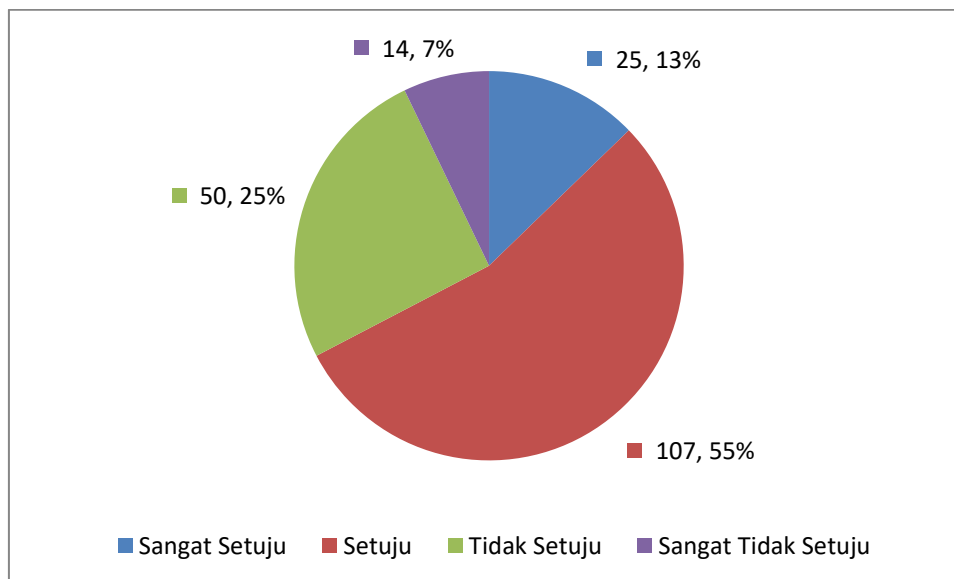
Mayoritas responden menjawab setuju bahwa ketersediaan tempat sampah di setiap sudut stasiun sudah memenuhi kebutuhan. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang memang merasa jika jumlah tempat sampah di stasiun sudah cukup. Di area ruang tunggu saja, di setiap tiang penyangga bangunan stasiun, diletakan 1 tempat sampah. Di luar stasiun di beberapa titik juga sudah disediakan tempat sampah.

Diagram 4.12.3**Tempat Sampah Organik dan Non-organik**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.12.3 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 28 responden atau 14%, yang menyatakan setuju sebanyak 92 responden atau 47%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 55 responden atau 28%, yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 21 responden atau 11%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa tempat sampah yang disediakan sudah memisahkan antara sampah organik dan non-organik dengan jumlah yang cukup. Hal ini berdasarkan penilaian responden jika beberapa tempat sampah di stasiun sudah diberi label organik dan non-organik, walau label itu sudah mulai pudar dan juga sobek-sobek, tetapi itu menunjukkan jika pemisahan memang sudah dilakukan.

Diagram 4.12.4**Penyediaan Drainase**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.12.4 di atas, diketahui bahwa dari 196 responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 25 responden atau 13%, yang menyatakan setuju sebanyak 107 responden atau 55%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 50 responden atau sebanyak 25%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 14 responden atau 7%.

Mayoritas jawaban responden terhadap pernyataan ini adalah setuju bahwa penyediaan drainase yang terdapat di stasiun sudah memadai. Hal ini berdasarkan penilaian responden yang merasa jika drainase untuk pembuangan limbah cair di stasiun sudah cukup, dan juga drainase itu tidak berada di dekat area ruang tunggu stasiun sehingga bau yang kemungkinan ditimbulkan dari drainase tidak mengganggu penumpang.

4.3 Pengujian Persyaratan Statistik

Uji prasyarat statistik berkaitan dengan pengujian dari instrumen yang berbentuk kuesioner/angket sebagai alat pengumpulan data primer. Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui kelayakan kuesioner/angket tersebut sebagai instrumen penelitian atau alat pengumpulan data. Uji prasyarat statistik ini terdiri dari uji validitas, uji reliabilitas, dan uji normalitas yang dijelaskan sebagai berikut:

4.3.1 Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk menunjukkan tingkat kevalidan suatu instrumen penelitian, artinya instrumen dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Sebuah item pernyataan dapat dianggap valid apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$. Pada penelitian ini, pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan rumus korelasi *pearson product moment* dengan menggunakan bantuan perangkat lunak *Statistic Program For Social Science (SPSS)* versi 24.

Tabel 4.4
Hasil Uji Validitas Instrumen Penelitian

No. Item	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1.	0,525	0,110	Valid
2.	0,545	0,110	Valid
3.	0,354	0,110	Valid
4.	0,493	0,110	Valid
5.	0,390	0,110	Valid
6.	0,481	0,110	Valid
7.	0,529	0,110	Valid
8.	0,604	0,110	Valid
9.	0,612	0,110	Valid
10.	0,597	0,110	Valid
11.	0,695	0,110	Valid
12.	0,604	0,110	Valid
13.	0,234	0,110	Valid
14.	0,626	0,110	Valid
15.	0,273	0,110	Valid
16.	0,500	0,110	Valid
17.	0,668	0,110	Valid
18.	0,572	0,110	Valid
19.	0,613	0,110	Valid
20.	0,414	0,110	Valid
21.	0,516	0,110	Valid
22.	0,496	0,110	Valid
23.	0,589	0,110	Valid
24.	0,575	0,110	Valid
25.	0,519	0,110	Valid
26.	0,130	0,110	Valid
27.	0,626	0,110	Valid
28.	0,396	0,110	Valid
29.	0,553	0,110	Valid
30.	0,452	0,110	Valid
31.	0,492	0,110	Valid
32.	0,519	0,110	Valid
33.	0,526	0,110	Valid
34.	0,556	0,110	Valid
35.	0,592	0,110	Valid
36.	-0,064	0,110	Tidak Valid
37.	0,152	0,110	Valid
38.	0,436	0,110	Valid
39.	0,412	0,110	Valid
40.	0,578	0,110	Valid

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Berdasarkan tabel 4.3 di atas, dapat diketahui bahwa terdapat 39 item instrumen yang valid dan 1 item yang tidak valid. Perolehan nilai 0,110 dari r tabel merupakan perolehan dari korelasi *pearson product moment* dengan tingkat kesalahan 7% tingkat signifikansi untuk uji satu arah.

4.3.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas menunjukkan sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, handal, dan konsisten dalam pengukuran. Pengujian reliabilitas instrumen dilakukan dengan menggunakan teknik *Cronbach's Alpha*, yaitu penghitungan yang dilakukan dengan menghitung rata-rata interkorelasi di antara butir-butir pernyataan dalam kuesioner, variabel dikatakan reliabel jika nilai alphanya lebih dari 0,30. Berikut ini adalah hasil pengujian reliabilitas instrumen dibantu dengan perangkat lunak SPSS versi 24.

Tabel 4.5

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	196	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	196	100,0

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Tabel 4.6***Reliability Statistics***

Cronbach's Alpha	N of Items
,916	40

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Nilai di atas menunjukkan bahwa $r_{hitung} > r_{tabel}$ atau $0,916 > 0,110$. Sehingga dapat diberikan kesimpulan bahwa item instrumen dalam penelitian ini adalah reliabel. Berdasarkan uji validitas dan uji reliabilitas yang telah dilakukan, maka instrumen dapat digunakan untuk pengukuran dalam rangka pengumpulan data dalam penelitian ini.

4.3.3 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji model regresi, *dependent variable*, dan *independent variable* berdistribusi normal atau tidak normal. Model regresi yang baik ialah yang memiliki distribusi data normal. Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan metode *Kolmogrov Smirnov*. Jika nilai *Asymp. Sig (2-tailed) > alpha (0,07)*, maka data dinyatakan berasal dari populasi berdistribusi normal. Berikut adalah hasil uji normalitas.

Tabel 4.7***One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test***

		Total
N		196
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	109,24
	Std. Deviation	14,899
Most Extreme Differences	Absolute	,053
	Positive	,049
	Negative	-,053
Test Statistic		,053
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Tabel 4.8***Tests of Normality***

	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Total	,053	196	,200	,987	196	,071

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Berdasarkan tabel di atas, diketahui normalitas data ditunjukkan dari nilai *Asymp. Sig (2-tailed)* sebesar 0,200. Apabila nilai *Asymp. Sig (2-tailed)* sebesar $0,200 > \alpha (0,07)$, maka dapat dinyatakan bahwa data berasal dari populasi berdistribusi normal.

4.4 Pengujian Hipotesis

Hipotesis deskriptif merupakan jawaban sementara terhadap masalah deskriptif, yaitu yang berkenaan dengan variabel mandiri. Maka hipotesis yang

dipakai pada penelitian ini adalah dimana peneliti memprediksikan hipotesis paling tinggi sebesar 65% dari nilai ideal yaitu 100%, dengan penjelasan sebagai berikut:

$$H_0 : \mu \geq 65\%$$

H_0 : “Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung lebih dari atau sama dengan 65%”

$$H_a : \mu < 65\%$$

H_a : “Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung kurang dari 65%”

Berdasarkan hipotesis deskriptif, variabel yang diuji bersifat mandiri, maka peneliti menggunakan rumus *one sample t-test* pada SPSS versi 24 dan diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.9

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Responsivitas	196	109,24	14,889	1,064

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Tabel 4.10***One-Sample Test***

	Test Value = 65					
	t	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Responsivitas	41,575	195	,000	44,245	42,15	46,34

(Sumber: Pegolahan Data SPSS ver. 24, 2019)

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh t_{hitung} sebesar 41,575 sementara t_{tabel} diperoleh dengan derajat kebebasan (df) dengan nilai 195 dan taraf signifikansi sebesar 7% diperoleh hasil 1,480. Dengan asumsi berdasarkan kesimpulan bahwa:

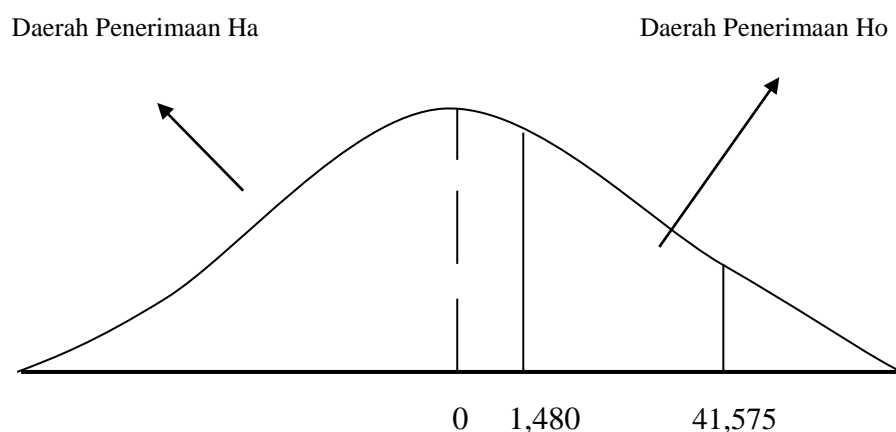
- a) Jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak
- b) Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima

Karena nilai t tabel lebih kecil dari nilai t hitung atau $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ yaitu $41,575 \geq 1,480$ maka Hipotesis Nol (H_0) diterima dan Hipotesis Alternatif (H_a) ditolak. Berdasarkan data yang diperoleh, maka skor idealnya adalah 31360, sedangkan untuk skor penelitian ini adalah sebesar 21412. Dengan demikian dari perbandingan jumlah data yang terkumpul dengan skor ideal, dihasilkan bahwa perhitungan tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yaitu:

$$\frac{21412}{31360} \times 100 = 68,27\% \text{ dibulatkan menjadi } 68\%$$

Jadi, telah diketahui bahwa hasil perhitungan terhadap data sampel diperoleh nilai tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta

Api Rangkasbitung mencapai 68%. Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung kurang dari atau sama dengan 65% dari yang diharapkan tidak dapat diterima atau terdapat perbedaan antara yang diduga dalam populasi dengan data yang terkumpul dari sampel. Nilai ini ditunjukkan pada gambar di bawah, yaitu nilai 41,575 terletak pada daerah penerimaan H_0 . Berikut ini adalah kurva daerah penerimaannya:



Gambar 4.2

Kurva Penerimaan dan Penolakan Hipotesis

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

4.5 Interpretasi Hasil Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti berusaha menjawab rumusan masalah deskriptif yang sebelumnya telah dirumuskan. Rumusan masalah tersebut ialah “Seberapa Besar Tingkat Responsivitas Gender pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung?”.

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan rumus *t-test one sample test* dengan uji pihak kiri, bahwa nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} , maka dapat diartikan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, karena hasil perhitungan melebihi hipotesis yang telah ditetapkan yaitu 65% atau sebesar 68%. Skor ideal yang diperoleh adalah 31360. Adapun skor penelitian ini adalah sebesar 21412 berdasarkan nilai distribusi data. Oleh karena itu, dapat diketahui bahwa tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung adalah 0,68 yang dalam bentuk presentase adalah sebesar 68%. Hal ini dapat diartikan bahwa tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung termasuk dalam kategori responsif, yang dapat dilihat pada kategori berikut:

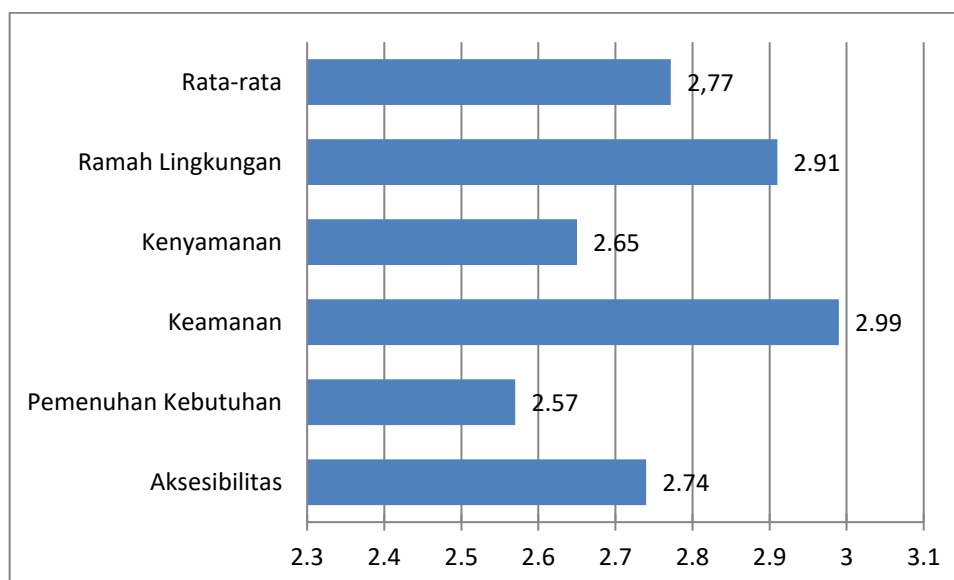


Berdasarkan kategori di atas, terlihat bahwa nilai 21412 terletak pada kategori interval responsif. Hal ini menyatakan bahwa data sampel menunjukkan tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif dengan nilai sebesar 68%.

Sehingga, interpretasi yang tepat untuk menjawab rumusan masalah adalah tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung mencapai angka 68% yang artinya tingkat responsivitas gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif.

4.6 Pembahasan

Pembahasan disini mencakup penjelasan lebih lanjut dari hasil analisis data yang telah dilakukan pada setiap indikator dalam penelitian ini. Nilai tingkat indikator didapatkan setelah mengetahui nilai rata-rata setiap indikator berdasarkan nilai distribusi data penelitian. Nilai rata-rata indikator ditentukan oleh perbandingan jumlah nilai distribusi pada indikator dengan jumlah responden dan jumlah pernyataan pada indikator tersebut. Penelitian ini berjudul tingkat responsivitas gender pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung menggunakan teori *gender impact assessment* menurut Puslitbang Sosekling (2013) yang memiliki 5 (lima) indikator diantaranya aksesibilitas, pemenuhan kebutuhan, keamanan, kenyamanan, dan ramah lingkungan. Berikut adalah pemaparan hasil per indikator variabel responsivitas gender tersebut:

Diagram 4.13**Rata-rata Hasil Per Indikator Variabel Responsivitas Gender**

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan diagram 4.13 di atas, diketahui bahwa nilai rata-rata keseluruhan indikator responsivitas gender sebesar 2,77 dengan nilai konversi sebesar 69.25 yang dibulatkan menjadi 69. Dan berdasarkan nilai rata-rata dan nilai konversi tersebut dapat diketahui berada dalam kategori responsif. Nilai rata-rata indikator paling rendah ialah indikator pemenuhan kebutuhan walaupun secara umum tingkat responsivitas gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung sudah pada tingkat responsif, dan yang paling tinggi ialah indikator keamanan. Kelima indikator tersebut memiliki rata-rata untuk indikator aksesibilitas ialah sebesar 2,74 dan termasuk kategori responsif. Indikator pemenuhan kebutuhan memiliki nilai rata-rata sebesar 2,57 termasuk dalam kategori responsif. Indikator keamanan memiliki nilai rata-rata sebesar 2,99 termasuk dalam kategori responsif.

Indikator kenyamanan memiliki nilai rata-rata sebesar 2,65 termasuk dalam kategori responsif. Kemudian indikator ramah lingkungan memiliki nilai rata-rata sebesar 2,91 dan juga termasuk dalam kategori responsif. Pembahasan masing-masing indikator ialah sebagai berikut:

1. Aksesibilitas

Nilai rata-rata yang diperoleh adalah 2,74. Maka dapat diketahui bahwa indikator aksesibilitas dengan nilai rata-rata skor tersebut masuk dalam kategori interval responsif. Hal ini berarti aksesibilitas pada fasilitas umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif.

Indikator aksesibilitas ini menjelaskan bagaimana suatu infrastruktur harus dapat dimanfaatkan oleh kelompok gender yang menggunakannya. Dengan kata lain tidak ada perbedaan manfaat yang diterima oleh kelompok gender pada suatu infrastruktur. Aksesibilitas di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dapat dinilai dari tanggapan masyarakat selaku pengguna atau pun penumpang yang berada di stasiun dan menerima langsung manfaat yang diberikan disana.

Pencapaian nilai rata-rata pada indikator aksesibilitas ini dipengaruhi oleh beberapa pengguna atau penumpang yang pernah atau pun sering menggunakan fasilitas parkir kendaraan di stasiun, walaupun kondisi lahan parkir yang masih kurang terkoordinir dan juga belum dilakukan pengkhususan bagi kelompok gender. Semua pengunjung atau pun penumpang yang berada di stasiun dapat menggunakan fasilitas yang disediakan disana dengan petugas yang

siap membantu atau memberikan informasi ketika pengunjung atau pun penumpang kesulitan menggunakannya.

Fasilitas tempat beribadah/wudhu yang bersebelahan dengan toilet dinilai sudah memadai oleh pengguna jasa karena sudah memisahkan antara laki-laki dan perempuan dengan luas yang sudah cukup. Namun untuk fasilitas toilet masih banyak pengguna jasa yang mengeluhkan jika fasilitas tersebut kurang memadai dikarenakan masih sering terjadi antrean penumpang, baik itu di toilet perempuan atau pun laki-laki. Padahal jika dilihat dari PM. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api pada bagian Lampiran, untuk Stasiun Besar seperti pengadaan toilet sudah ditentukan jumlah dan kondisinya, untuk toilet pria harus tersedia 4 urinoir, 3 WC, 2 wastafel dan untuk toilet wanita harus tersedia 6 WC, 2 wastafel, serta harus tersedianya toilet khusus untuk penumpang difabel. Tapi, toilet Stasiun Rangkasbitung belum bisa memenuhi hal tersebut.

Di stasiun pengguna jasa selalu menggunakan tangga peron ketika akan menaiki kereta dan ketinggian dari undakan tangga peron menurut sebagian pengguna jasa sudah mudah untuk digunakan oleh mereka atau pun oleh kelompok gender. Namun, sebagian pengguna terlebih ibu hamil menilai jika ketinggian tangga peron baginya cukup menyulitkan ketika ia akan menaiki kereta, dan cukup membuat lelah ketika berpijak di tangga peron tersebut.

2. Pemenuhan Kebutuhan

Nilai rata-rata yang diperoleh indikator pemenuhan kebutuhan sebesar 2,57. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator pemenuhan kebutuhan, nilai rata-rata skor termasuk dalam kategori interval responsif. Hal ini berarti indikator pemenuhan kebutuhan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif. Namun, nilai rata-rata indikator ini merupakan nilai rata-rata terendah dari indikator lainnya.

Pemenuhan kebutuhan menjelaskan bagaimana fasilitas umum mampu memenuhi kesetaraan gender bagi penggunanya. Kebutuhan dasar manusia secara umum sama, namun cara pemenuhannya bisa saja berbeda antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Dalam kelompok gender, yang di dalamnya termasuk anak-anak, ibu hamil dan menyusui, lansia, dan juga penyandang disabilitas tentunya cara pemenuhan kebutuhan mereka berbeda antara yang satu dengan yang lainnya. Cara pemenuhan kebutuhan ini tentu saja tidak dapat disamaratakan begitu saja, karena kriteria dalam kelompok gender itu berbeda-beda.

Rendahnya nilai rata-rata indikator ini dibandingkan dengan indikator yang lainnya dikarenakan pencapaian nilai rata-rata pada indikator pemenuhan kebutuhan ini dipengaruhi oleh tanggapan masyarakat mengenai pemenuhan kebutuhan bagi kelompok gender di stasiun masih belum maksimal dan perlu disediakan. Pihak stasiun yang sudah menyediakan fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas

dengan penyediaan kursi khusus bagi penyandang disabilitas di tempat beribadah dan juga penyediaan kursi roda bagi penumpang yang membutuhkan. Namun, untuk jalur khusus bagi tuna netra di Stasiun masih belum tersedia dan untuk jalur bagi pengguna kursi roda sudah ada di Jalur 2 kedatangan kereta namun itu dirasa belum efektif karena jika penumpang yang menggunakan kursi roda datang setelah kereta tiba di Jalur 1 maka jalur bagi pengguna kursi roda di Jalur 2 tidak bisa digunakan karena terhalangi oleh kereta yang sedang berhenti. Maka dari itu, para petugas selalu mengangkat penumpang yang menggunakan kursi roda untuk menaiki kereta karena di Jalur 1 belum terdapat jalur khusus pengguna kursi roda.

Karena di stasiun ruang kesehatan bisa juga dipakai sebagai ruang laktasi mayoritas pengguna jasa menilai jika penyediaan ruang khusus laktasi yang terpisah dari ruang kesehatan itu sangat perlu agar kebutuhan bagi ibu menyusui di stasiun terpenuhi nantinya. Beberapa pengguna jasa menilai jika ruang kesehatan yang bisa digunakan sebagai ruang laktasi di stasiun kurang efektif, karena alangkah baiknya jika ruang laktasi terpisah dari ruang kesehatan. Seperti yang tercantum dalam PM. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api pada bagian Lampiran, tolok ukur untuk di Stasiun Besar harus tersedia ruang khusus ibu menyusui dan bayi beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi. Ruang tunggu di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung masih belum

memberikan rasa aman yang pasti bagi para orang tua yang membawa anak dan juga membiarkan anak mereka bermain di sekitar area ruang tunggu.

Dan berkaitan dengan fasilitas toilet yang juga harus memperhatikan kebutuhan lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas dengan dilengkapinya pegangan di toilet agar membantu mereka melakukan aktivitasnya dinilai belum terpenuhi, maka kebutuhan akan toilet bagi pengguna belum terpenuhi secara maksimal pula.

Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dengan jumlah penumpang naik dan turun melebihi 5000 penumpang setiap harinya, tentu saja memiliki kursi tunggu yang sudah disediakan bagi para penumpang menunggu kereta tiba. Kursi prioritas di ruang tunggu stasiun bagi lansia, ibu menyusui, penyandang disabilitas dan orang tua yang membawa anak dinilai belum terpenuhi, dan sebagian pengguna jasa berpendapat bahwa kesadaran dari sesama pengguna jasa juga diperlukan dalam hal ini. Ruang tunggu di stasiun sudah menyediakan lahan yang cukup luas bagi anak-anak bermain atau pun berlari di sekitar area ruang tunggu, namun luasnya ruangan ini belum sesuai dengan kebutuhan anak yang memang memerlukan area khusus bagi mereka bermain. Dan oleh karena hal-hal tersebut, ruang tunggu di stasiun dinilai belum memadai.

Berdasarkan pernyataan dari Kepala Stasiun pada saat wawancara awal yang menyatakan bahwa akan dilakukan pembangunan di stasiun yang akan memenuhi kebutuhan kelompok gender, namun dalam Rencana Strategi Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2015-2019, untuk di tahun 2019 tidak terdapat anggaran pembangunan Stasiun Kereta Api Rangkasbitung, dikarenakan prioritas yang sedang dilakukan adalah pemasangan jalur ganda Rangkasbitung – Merak dan elektrifikasi jalur KRL.

3. Keamanan

Nilai rata-rata yang diperoleh indikator keamanan adalah 2,99. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator keamanan, nilai rata-rata skor termasuk dalam kategori interval responsif. Hal ini berarti indikator keamanan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif.

Indikator ini menjelaskan bahwa kebutuhan akan rasa aman ini tentu saja ada relevansinya dengan jaminan keamanan, stabilitas, perlindungan, struktur, keteraturan, situasi yang bisa diperkirakan dan keadaan rasa takut serta cemas. Untuk tujuan pemenuhan kebutuhan akan keamanan inilah, maka manusia membuat peraturan, undang-undang, mengembangkan kepercayaan, membuat sistem, asuransi, pensiun dan sebagainya. Kaitannya dengan infrastruktur adalah bahwa infrastruktur akan dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pemenuh kebutuhan sehari-hari, maka infrastruktur harus dibangun agar

memberikan rasa aman sebagaimana diharapkan oleh masyarakat (kelompok gender).

Pencapaian nilai rata-rata pada indikator keamanan ini dipengaruhi oleh penilaian pengguna jasa bahwa Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dinilai sebagai fasilitas umum yang dapat memberikan jaminan keamanan dan keselamatan penumpang dengan adanya petugas keamanan yang siap membantu pengguna ketika ada barang yang jatuh dari peron, lalu kesiapan petugas ketika terjadi suatu kecelakaan yang dinilai cepat tanggap. Serta fasilitas yang tersedia seperti ketinggian dan panjang peron yang sesuai dan juga cukup bagi para pengguna jasa, ketersediaan pegangan tangga yang dinilai cukup membantu pengguna jasa dan pemasangan papan informasi titik kumpul dan jalur evakuasi yang dapat ditemukan di beberapa titik di stasiun.

Namun, dalam hal pemasangan CCTV di stasiun masih belum terpenuhi. Para pengguna jasa menilai jika pemasangan CCTV ini merupakan hal yang penting agar keamanan penumpang selama di stasiun menjadi lebih terjamin. Dan penyediaan CCTV ini pula tercantum dalam PM. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api pada bagian Lampiran, CCTV termasuk ke dalam fasilitas keamanan yang berfungsi sebagai peralatan pencegah tindak kriminal.

4. Kenyamanan

Nilai rata-rata yang diperoleh adalah 2,65. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator kenyamanan, nilai rata-rata skor termasuk dalam kategori interval responsif. Hal ini berarti kenyamanan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif.

Dalam indikator ini terkait dengan infrastruktur, maka bentuk fisik infrastruktur yang dibangun dan disediakan akan memberikan kenyamanan manakala infrastruktur tersebut aman dipergunakan atau dimanfaatkan bagi semua penggunanya, yaitu laki-laki, perempuan, kelompok difabel, anak-anak, maupun lansia. Kebutuhan masing-masing kelompok pengguna tersebut tentunya tidak dapat disamaratakan. Untuk itu, harus dipenuhi sesuai dengan kebutuhannya masing-masing karena semua kelompok tersebut mempunyai hak yang sama dalam memanfaatkan infrastruktur yang dibangun beserta sarana penunjangnya.

Pencapaian nilai rata-rata pada indikator kenyamanan ini dipengaruhi oleh fasilitas yang disediakan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah terjaga kebersihannya seperti toilet dan juga ruang tunggu, karena para petugas kebersihan selalu siap siaga membersihkan jika toilet atau pun ruang tunggu terlihat kotor dan ada sampah berserakan, karena kebersihan yang terjaga maka ruang tunggu di stasiun dinilai cukup nyaman dan tidak berbau yang berasal dari toilet. Dan lantai toilet pun tidak licin karena air yang menggenang di

toilet selalu segera dibersihkan oleh petugas kebersihan, dan selalu menggunakan pembersih lantai agar bau di toilet segera hilang. Lampu penerangan di stasiun yang dinilai sudah cukup memadai, walau masih terdapat beberapa titik tempat di stasiun yang masih kurang pencahayaan ketika di malam hari.

Fasilitas lainnya yang dinilai terawat dengan baik adalah tempat beribadah/wudhu yang penyediaannya sudah memadai dan dengan kondisi terawat dengan baik dan tidak berbau. Kursi roda yang disediakan bagi penyandang disabilitas masih layak digunakan ketika ada penumpang yang membutuhkannya. Namun, sebagian dari pengguna jasa masih ada yang tidak mengetahui jika di stasiun sudah disediakan kursi roda bagi penyandang disabilitas, karena penempatannya yang kurang menarik perhatian penumpang. Dan peron stasiun kondisi terawat dengan baik dan belum berkarat sepenuhnya dengan besi yang masih kokoh menahan beban penumpang. Namun berdasarkan penilaian pengguna jasa, ketika hujan peron tersebut menjadi licin ketika digunakan.

5. Ramah Lingkungan

Nilai rata-rata yang diperoleh adalah 2,91. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator ramah lingkungan, nilai rata-rata skor termasuk dalam kategori interval responsif. Hal ini berarti ramah lingkungan di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif.

Ramah lingkungan adalah bangunan atau fasilitas fisik yang dibangun atau dikembangkan yang memberikan kemudahan bagi suatu masyarakat atau komunitas untuk memanfaatkannya sesuai dengan tujuan bangunan atau fasilitas tersebut dibangun dan dikembangkan. Kemudahan pemanfaatan infrastruktur dapat dipakai untuk ukuran bahwa infrastruktur yang dibangun dan dikembangkan telah memperhatikan kebutuhan penggunanya baik itu laki-laki, perempuan, anak-anak, kelompok difabel, maupun lansia. Selain itu juga infrastruktur dibangun namun tetap memperhatikan lingkungan sekitar, dengan rindangnya pepohonan di sekitar dan juga beberapa penyediaan fasilitas penunjang lain.

Pencapaian angka pada indikator ramah lingkungan ini dipengaruhi oleh lingkungan sekitar stasiun yang tidak banyak ditumbuhi pepohonan dan cenderung gersang, pengguna jasa menilai jika lingkungan sekitar stasiun yang gersang sehingga membuat suasana stasiun menjadi panas, dengan letaknya yang berada di tengah Pasar Rangkasbitung membuat suasana semakin panas. Dan karena jenis ruang tunggu stasiun yang masih terbuka, tapi tidak disediakan kipas angin sehingga sirkulasi udara dinilai kurang lancar.

Perlunya penyediaan fasilitas ruang khusus perokok di stasiun yang banyak disetujui oleh para pengguna jasa, selain untuk memenuhi hak para perokok dan agar asap rokok tersebut tidak menyebar luas.

Tempat sampah di stasiun dinilai sudah cukup karena di setiap sudut terdapat tempat sampah yang disediakan dan antara sampah organik dan non-organik sebagian sudah terpilah. Drainase di stasiun juga dinilai sudah memadai.

Berikut di bawah ini merupakan tabel pernyataan yang termasuk ke dalam kategori interval kurang responsif dari seluruh pernyataan mengenai responsivitas gender di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung:

Tabel 4.11

Pernyataan Yang Termasuk Dalam Kategori Interval Kurang Responsif

No	Indikator	Pernyataan	Nilai Rata-rata	Keterangan
1	Aksesibilitas	Pengkhususan Area parkir	2,12	Kurang Responsif
		Pemisahan toilet sudah memadai	2,43	Kurang Responsif
		Ruang laktasi dalam ruang kesehatan	2,47	Kurang Responsif
		Keamanan anak bermain di ruang tunggu	2,29	Kurang Responsif
2	Pemenuhan Kebutuhan	Kursi khusus disabilitas di mushola	2,44	Kurang Responsif
		Jalur khusus disabilitas	2,43	Kurang Responsif
		Terpenuhinya ruang laktasi	2,24	Kurang Responsif
		Terpenuhinya ruang tunggu ramah anak	2,23	Kurang Responsif
		Kursi prioritas di ruang tunggu memadai	2,34	Kurang Responsif
		Ruang tunggu sudah sesuai kebutuhan	2,29	Kurang Responsif
3	Kenyamanan	Toilet tidak licin dan bau	2,48	Kurang Responsif

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019)

Berdasarkan tabel 4.11 di atas, diketahui bahwa pernyataan dari kelima indikator yang paling banyak termasuk ke dalam kategori interval kurang responsif merupakan pernyataan yang terdapat dalam indikator pemenuhan kebutuhan, yaitu terdapat 6 pernyataan yang termasuk dalam kategori interval kurang responsif. Dalam indikator aksesibilitas terdapat 4 pernyataan yang termasuk dalam kategori interval kurang responsif. Dalam indikator kenyamanan terdapat 1 pernyataan yang termasuk dalam kategori interval kurang responsif. Sedangkan dalam indikator keamanan dan ramah lingkungan tidak terdapat pernyataan yang termasuk dalam kategori interval kurang responsif.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka peneliti menyimpulkan bahwa Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung telah responsif dengan capaian angka sebesar 68% dari hipotesis yang diajukan. Nilai signifikansi $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ yaitu $41,575 \geq 1,480$ yang jatuh pada penerimaan H_0 sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima. Dan dengan nilai rata-rata sebesar 2,77 untuk responsivitas gender yang dikonversikan menjadi 69, yang juga termasuk dalam kategori responsif. Hasil penelitian ini merujuk pada indikator responsivitas gender menurut Puslitbang Sosekling (2013) yang terdiri dari aksesibilitas, pemenuhan kebutuhan, keamanan, kenyamanan dan ramah lingkungan.

Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung yang secara umum telah responsif nampaknya masih belum mampu menjawab persoalan lahan parkir yang sudah dilakukan pengkhususan sesuai kebutuhan gender, seperti lahan parkir khusus untuk lansia, penyandang disabilitas dan lainnya. Dilihat dari indikator aksesibilitas, masyarakat menilai bahwa dengan lokasi stasiun yang berada di tengah Pasar Rangkasbitung dan banyaknya pedagang di halaman depan stasiun membuat lahan parkir yang sesuai dengan kebutuhan kelompok gender masih belum dapat terpenuhi dan trotoar

yang ada pun dijadikan untuk lahan parkir, bukan digunakan sebagaimana mestinya.

Di Stasiun disediakan fasilitas penunjang yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa atau penumpang selama di stasiun. Salah satu fasilitas yang disediakan disana yaitu toilet. Fasilitas toilet di stasiun sudah terpisah antara laki-laki dan perempuan, namun berdasarkan penilaian pengguna jasa atau penumpang, toilet belum memadai karena masih menimbulkan antrean penumpang yang menggunakannya. Padahal dalam Standar Pelayanan Minimumnya sudah dijelaskan ketentuan dan jumlah yang harus disediakan di Stasiun Besar, namun masih belum bisa terpenuhi. Dan pengadaan pegangan di toilet untuk memudahkan bagi lansia dan penyandang disabilitas melakukan aktivitasnya belum juga dapat disediakan.

Kemudian dari indikator pemenuhan akses, ketersediaan ruang tunggu di stasiun yang dinilai masyarakat sudah cukup memadai. Namun, masih terdapat beberapa hal yang masih harus diperhatikan seperti belum tersedianya ruang ramah anak di stasiun, sehingga para orangtua yang membawa anak dapat belum merasa aman dan nyaman membiarkan anak mereka bermain di sekitar area ruang tunggu. Jumlah kursi tunggu yang hanya tersedia 52 kursi, sehingga membuat pengguna jasa atau penumpang banyak yang lebih memilih duduk di tangga peron atau tangga peron. Dan pemenuhan kebutuhan bagi ibu menyusui di stasiun belum memadai. Sementara ini yang dilakukan oleh pihak stasiun jika terdapat ibu menyusui yang memang perlu menggunakan ruang laktasi, maka mereka akan menyarankan untuk menggunakan ruang kesehatan terlebih dahulu. Namun,

banyak pengguna jasa atau penumpang yang lain menilai jika hal tersebut masih belum memenuhi kebutuhan ibu menyusui, karena ketika sedang melakukan aktivitasnya ibu dan bayi perlu diberikan privasi.

Dan dalam indikator keamanan, panjang peron stasiun yang hanya setengah dari panjang Kereta *Commuter Line* yang tiba dinilai masih belum optimal. Dikarenakan banyak penumpang yang memilih untuk melompat dari kereta daripada harus berjalan melewati beberapa gerbong kereta untuk menggunakan akses peron stasiun. Hal ini tentu membahayakan keselamatan penumpang, dan sementara ini tindakan yang diambil oleh pihak stasiun adalah dengan menempatkan petugas keamanan yang bertugas memperingatkan para penumpang yang hendak turun dengan cara melompat. Lalu dilihat dari indikator kenyamanan, kursi bagi penyandang disabilitas yang disediakan di stasiun masih dalam keadaan layak dan terawat dengan baik, namun jalur kursi roda bagi penyandang disabilitas terutama untuk naik ke peron masih belum memadai. Jalur ini hanya terdapat di tangga peron Jalur 2, sedangkan untuk di Jalur 1 dan 3 masih belum terdapat jalur kursi roda, sehingga penyandang disabilitas yang menggunakannya harus digotong oleh beberapa petugas agar bisa naik ke kereta.

Kemudian dari indikator ramah lingkungan, penyediaan ruang khusus merokok belum dapat tersedia di stasiun. Padahal dengan disediakan ruang khusus merokok dapat mengakomodir hak antara para perokok dan bukan perokok. Pengguna jasa atau penumpang menilai dengan dilarangnya merokok di kawasan stasiun, maka ruang khusus perokok ini perlu disediakan, karena

menunggu waktu kereta tiba itu terkadang cukup memakan waktu lama, dan pastinya para perokok akan merasa cukup tidak nyaman dengan hal tersebut.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan di atas, peneliti mengajukan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan dalam meningkatkan Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung. Saran-saran tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Direktorat Jenderal Perkeretaapian membuat perencanaan anggaran pembangunan stasiun yang responsif gender dengan menyesuaikan berdasarkan kebutuhan kelompok gender yang sudah dijelaskan sebelumnya agar pemenuhan kebutuhan bagi kelompok gender dapat terpenuhi secara maksimal. Perencanaan anggaran pembangunan ini merupakan hal yang penting dilakukan, karena dengan sudah terpenuhinya anggaran yang responsif gender membuat pembangunan yang akan dilakukan nantinya sudah berspektif gender.
2. Pihak Stasiun Kereta Api Rangkasbitung melakukan koordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam penyediaan ruang ramah anak dan juga ruang laktasi di stasiun sebagai fasilitas penunjang yang memenuhi kebutuhan kelompok gender di Stasiun. Dan mempertimbangkan penyediaan ruang khusus untuk perokok di area stasiun, agar hak perokok dan bukan perokok dapat terakomodir dengan baik. Lalu,

alangkah baiknya jika disediakan kipas angin di ruang tunggu stasiun, dengan keadaan ruang tunggu yang terbuka membuat suasana ruang tunggu cenderung panas dan gerah dikarenakan lingkungan di sekitar stasiun memang cukup gersang dan kurang ditumbuhi pepohonan. Dengan pemasangan kipas angin ini, sirkulasi udara dapat berjalan dengan lebih baik.

3. Selanjutnya perlu dilakukan kajian ulang dari Pihak Stasiun Kereta Api Rangkasbitung mengenai jumlah toilet yang terdapat di stasiun dan yang tercantum di Standar Pelayanan Minimum, apa memang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau belum. Dan disesuaikan pula dengan kebutuhan masyarakat, terutama kebutuhan kelompok gender yang mana toilet khusus penyandang disabilitas tersebut penyediaannya harus disediakan di stasiun.
4. Pihak Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dapat menambahkan jalur kursi roda di tangga peron Jalur 1 dan 3 sehingga ketika ada kereta yang berhenti di salah satu jalur dan menghalangi Peron Jalur 2 yang mana sudah tersedia jalur kursi roda, maka penyandang disabilitas tidak perlu repot-repot digotong untuk menaiki kereta. Atau sementara dapat menggunakan *portable ramp* untuk di Jalur 1 dan 3 bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda.
5. Kerjasama antara para Pihak Stasiun Kereta Api Rangkasbitung dan juga penumpang perlu ditingkatkan, berkaitan dengan penumpang yang melompat turun dari kereta karena panjang peron tidak sampai

gerbong akhir. Sebagai penumpang pun harus menuruti himbauan yang sebelumnya selalu diumumkan di dalam kereta agar berjalan ke depan terlebih dahulu karena peron stasiun tidak sampai gerbong akhir.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Basrowi & Suwandi. 2008. *Memahami penelitian kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, Burhan. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenadamedia Group
- Handayani, Trisakti & Sugiarti. 2008. *Konsep dan teknik penelitian gender*. Malang: UMM Press.
- Martono, Nanang. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- _____. 2015. *Metode penelitian sosial (konsep-konsep kunci)*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Naqiyah, Najlah. 2005. *Otonomi perempuan*. Malang: Bayumedia Publishing
- Purnomosari, Widiani dkk. 2012. *Indikator Responsivitas Gender Dalam Penyelenggaraan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Permukiman*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi dan Lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial dan Lingkungan. 2013. *Laporan Akhir Gender Impact Assessment Dalam Pembangunan Infrastruktur PU dan Permukiman*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi dan Lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum
- Silalahi, Ulber. 2015. *Metode Penelitian Sosial Kuantitatif*. Bandung: PT. Refika Aditama
- Sugandhy, A. & Hakim, R. 2009. *Prinsip dasar kebijakan pembangunan berkelanjutan berwawasan lingkungan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Theresia, Aprilia et al. 2015. *Pembangunan berbasis masyarakat (acuan bagi praktisi, akademis dan pemerhati pengembangan masyarakat)*. Bandung: Penerbit Alfabeta

Dokumen :

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan

Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api

Peraturan Daerah Kabupaten Lebak Nomor 17 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan

Sumber lain :**Jurnal:**

Martief, Lolly Martina. 2012. Membangun Gender Statistic Ke-PU-an. *Jurnal Sosial Ekonomi Pekerjaan Umum*, 4 (3), 157

Mutiara, Pradita D. 2017. Responsivitas Gender Dalam Proses Pemberdayaan Oleh Yayasan Annisa Swasti (Studi Pada Sekolah Kepemimpinan Buruh Gendong Pasar Beringharjo). *Natapraja (Jurnal Kajian Ilmu Administrasi Negara)*, 5 (2), 107-126

Skripsi:

Perdana, Yoga F. 2014. *Reponsivitas Gender dalam Program Penanggulangan HIV dan AIDS oleh Komisi Penanggulangan AIDS Kota Surakarta (Studi Dokumen Rencana Strategis dan Rencana Program Kegiatan)*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret

Pratiwi, Ryza D. 2013. *Responsivitas Gender pada Program Peningkatan Kualitas dan Produktivitas Tenaga Kerja (Studi Evaluasi pada Kegiatan Pendidikan dan Pelatihan Keterampilan bagi Pencari Kerja di Kota Surakarta)*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret

Situs Web:

<https://m.detik.com/finance/berita-ekonomi-bisnis/d-4308611/krl-bakal-sampai-rangkasbitung-ini-kata-menhub> (diakses pada tanggal 5 februari 2019 pukul 10.05 WIB)

https://www.bappenas.go.id/files/9915/0397/6784/Siaran_Pers_-_Komitmen_Serius_Indonesia_dalam_Melaksanakan_Sustainable_Development_Goals_2015-2030.pdf (diunduh pada tanggal 25 maret 2018 pukul 8.38 WIB)

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160704202034-20-143008/stasiun-kereta-api-minim-ruang-bermain-anak> (diakses pada tanggal 27 Maret 2018 pukul 21.20 WIB)

<https://www.kemenpppa.go.id/index.php/page/read/30/283/konvensi-cedaw-dan-concluding-observations-terhadap-laporan-gabungan-ke-6-7-2004-2009-2009-2012> (diakses pada tanggal 10 April 2018, pukul 21.28 WIB)

LAMPIRAN



Stasiun Kereta Api Rangkasbitung Tampak dari Luar



Bagian dalam dan Ruang Tunggu Stasiun Kereta Api Rangkasbitung



Ruang Tunggu Stasiun Kereta Api Rangkasbitung ketika Malam Hari



Dipo Lokomotif di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung



Toilet Perempuan dan Laki-laki di Stasiun Kereta Api Rangkasbitung



Jalur Pengguna Kursi Roda di Peron Jalur 2



Anak-anak yang duduk di Peron Jalur 1 dan Penyandang Disabilitas dibantu Petugas dengan Kursi Roda yang sudah disediakan



Ruang Kesehatan yang dapat digunakan sebagai Ruang Laktasi juga



Proses Pengisian Kuesioner



Proses Pengisian Kuesioner



Proses Pengisian Kuesioner



Wawancara Awal dengan Bapak Endarno sebagai Kepala Stasiun Besar Rangkasbitung dan Ibu Siti Komariah sebagai Junior Supervisor Komersial

DAFTAR PERNYATAAN (KUESIONER)

TINGKAT RESPONSIVITAS GENDER PADA FASILITAS UMUM STASIUN KERETA API RANGKASBITUNG

Petunjuk Pengisian Kuesioner :

Pilihlah salah satu alternatif jawaban untuk setiap pernyataan berdasarkan pendapat individu mengenai “**Tingkat Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung**” di bawah ini dengan memberikan tanda centang (√) pada kolom pilihan jawaban yang tersedia.

Keterangan:

- SS : Sangat Setuju
- S : Setuju
- TS : Tidak Setuju
- STS : Sangat Tidak Setuju

Identitas Responden

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan mengisi titik-titik yang ada memberikan tanda centang (√) pada jawaban yang dipilih.

1. Jenis Kelamin :

- a. Laki-laki
- b. Perempuan

2. Pendidikan Terakhir :

- a. SD
- b. SMP
- c. SMA
- d. Diploma (D1, D2, D3)
- e. Sarjana (S1/D4, S2, S3)
- f. Lain-lain :

3. Profesi/Pekerjaan Anda :

- a. Pelajar/Mahasiswa
- b. Pegawai/Karyawan
- c. Wiraswasta

d. Lain-lain :

4. Frekuensi ke Stasiun :

- a. Setiap hari
- b. Seminggu sekali
- c. Sebulan sekali
- d. Bila diperlukan

5. Usia Responden :

- a. 15-25 tahun
- b. 26-36 tahun
- c. 37-47 tahun
- d. > 48 tahun

6. Pilih salah satu kategori di bawah :

- a. Ibu hamil atau menyusui
- b. Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)
- c. Lanjut usia (> 60 tahun)
- d. Berkebutuhan khusus
- e. Tidak termasuk kategori di atas

No	Pernyataan	Respon			
		SS	S	TS	STS
1	Indikator Aksesibilitas				
	1. Fasilitas parkir kendaraan di Stasiun sudah dikhususkan untuk laki-laki, perempuan, lansia dan penyandang disabilitas serta luasnya lahan parkir sudah memadai.				
	2. Semua pengunjung yang datang dapat menggunakan fasilitas yang disediakan di Stasiun.				
	3. Petugas siap membantu/memberikan informasi ketika pengguna kesulitan menggunakan fasilitas di Stasiun				
	4. Fasilitas toilet laki-laki/perempuan di stasiun sudah memadai dan tidak menimbulkan antrean penumpang.				

	5. Pengguna selalu menggunakan tangga peron ketika akan menaiki kereta.				
	6. Ketinggian dari undakan tangga peron tidak terlalu tinggi dan memudahkan untuk ibu hamil, lansia, penyandang disabilitas dan anak-anak ketika menggunakannya.				
	7. Fasilitas tempat beribadah/wudhu di stasiun sudah dipisahkan antara laki-laki dan perempuan serta penyediaannya sudah memadai.				
	8. Fasilitas ruang kesehatan yang juga dapat digunakan sebagai ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah memadai dan membantu para ibu dalam melakukan aktivitasnya.				
	9. Penumpang yang membawa anak balita merasa aman membiarkan anak mereka bermain di area ruang tunggu stasiun				
2	Indikator Pemenuhan Kebutuhan				
	10. Pihak stasiun sudah menyediakan fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas.				
	11. Penyediaan kursi khusus untuk penyandang disabilitas di tempat beribadah sudah sesuai kebutuhan dan memudahkan pengguna dalam melakukan aktivitasnya.				
	12. Pemenuhan kebutuhan fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti jalur khusus bagi pengguna kursi roda dan tuna netra sudah memadai.				
	13. Perlunya ruang khusus laktasi yang terpisah dari ruang kesehatan agar ibu menyusui dapat melakukan aktivitasnya dengan nyaman.				
	14. Kebutuhan akan ruang laktasi bagi ibu menyusui sudah terpenuhi di stasiun				
	15. Pemenuhan kebutuhan fasilitas toilet khusus yang dilengkapi dengan pegangan bagi lansia, anak dan penyandang disabilitas perlu disediakan di stasiun.				
	16. Kebutuhan akan toilet bagi pengguna sudah terpenuhi di stasiun.				
	17. Ruang tunggu di stasiun yang ramah anak sudah terpenuhi.				
	18. Kursi prioritas bagi lansia, ibu				

	hamil/menyusui dan orang tua yang membawa anak di ruang tunggu stasiun sudah memadai.				
	19. Kebutuhan akan ruang tunggu yang memadai sudah terpenuhi di stasiun.				
3	Indikator Keamanan				
	20. Petugas keamanan siap membantu pengguna ketika ada barang yang terjatuh dari peron.				
	21. Ketinggian peron di stasiun membuat penumpang merasa aman.				
	22. Panjang dari peron stasiun dan kereta yang datang sudah sesuai sehingga penumpang tidak perlu melompat dan merasa aman ketika turun dari kereta.				
	23. Pemasangan papan informasi titik kumpul dan jalur evakuasi sudah tepat dan mudah ditemukan oleh penumpang.				
	24. Ketersediaan pegangan tangga sudah mampu menghindarkan penggunaanya dari bahaya jatuh.				
	25. Kesigapan petugas ketika terjadi suatu kecelakaan sudah cepat.				
	26. Perlunya pemasangan CCTV di stasiun agar keamanan penumpang lebih terjamin.				
	27. Keamanan penumpang selama di Stasiun sudah terjamin dengan baik.				
4	Indikator Kenyamanan				
	28. Ketersediaan lampu penerangan di area Stasiun sudah cukup memadai				
	29. Ketersediaan ruang tunggu di stasiun sudah nyaman digunakan ketika menunggu waktu kereta tiba.				
	30. Lantai toilet tidak licin dan bau toilet tidak menyengat.				
	31. Kebersihan toilet sudah cukup terjaga dan membuat nyaman ketika menggunakannya.				
	32. Ruang tunggu di stasiun bersih, nyaman dan tidak berbau yang berasal dari toilet.				
	33. Peron stasiun dan tangga peron tidak berkarat dan terawat dengan baik.				

	34. Tempat beribadah/wudhu tidak berbau dan terawat dengan baik.				
	35. Kursi roda yang disediakan bagi penyandang disabilitas terawat dengan baik dan masih layak digunakan.				
5	Indikator Ramah Lingkungan				
	36. Lingkungan sekitar stasiun gersang dan tidak banyak ditumbuhi pepohonan.				
	37. Perlu disediakan fasilitas ruang khusus untuk perokok di stasiun.				
	38. Ketersediaan tempat sampah di setiap sudut Stasiun sudah memenuhi kebutuhan.				
	39. Tempat sampah yang disediakan sudah memisahkan antara sampah organik dan non-organik dengan jumlah yang cukup.				
	40. Penyediaan drainase yang terdapat di stasiun sudah memadai.				



KERETA API



Nomor : SDM.1/XI/4/DI.2018
Lampiran : 2 (dua) berkas
Perihal : **Permohonan Izin Mencari Data**

Rangkas Bitung, 01 November 2018

**Kepada:
Yth. KS/B RK
Di
Rangkas Bitung**


1. Menunjuk Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sbb :
 - a. Nomor Kep.U/DL.405/IV/1/KA-2000 tanggal 7 April 2000 tentang Kewenangan Memberikan Izin Penyelenggaraan PKL bagi Siswa Sekolah Menengah Kejuruan dan Pembuatan Tugas Akhir, Penelitian/Survey/Kunjungan Belajar bagi Mahasiswa Perguruan Tinggi di lingkungan PT. Kereta Api (Persero).
 - b. Nomor Kep.P2/OT.103/IV/8/KA-2000 tanggal 18 April 2000 tentang Pembentukan Tim Penyelenggara PKL bagi Siswa Sekolah Menengah Kejuruan dan Pembuatan Tugas Akhir, Penelitian/Survey/Kunjungan Belajar bagi Mahasiswa Perguruan Tinggi di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas kami hadapkan mahasiswa sbb :

Nama	NIM	Jurusan
Dini Puzi Astuti	6661150050	Administrasi Publik

Untuk melaksanakan Survey /Skripsi / Penelitian di unit kerja : Stasiun Rangkasbitung

3. Diminta agar Bapak menunjuk seorang pegawai untuk membimbing mahasiswa/siswa dimaksud dalam menyelesaikan tugasnya selama kurang lebih 1 hari pada tanggal 14 November 2018.
4. Demikian disampaikan dan atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Tim Penyelenggara
PKL-Magang/Survey/Skripsi



HARI PURNOMO
NIPP. 48937

Tembusan Yth :

1. Pimpinan UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
2. Dengan Permintaan agar Mahasiswa/siswi ysb mengirimkan 3(tiga) rangkap Laporan hasil PKL-Magang/Survey/Skripsi Kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAERAH OPERASI 1 JAKARTA - Jl. Pegangsaan Timur No. 6, Pegangsaan Menteng, Jakarta-Pusat 10330



KERETA API



SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : DINI PUZI ASTUTI

NIM : 6661150050

Asal Sekolah/Univ : UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA

Menyatakan bahwa jika dapat diterima melaksanakan PKL/Survey/Skripsi di PT.Kereta Api Indonesia (Persero) kami akan :

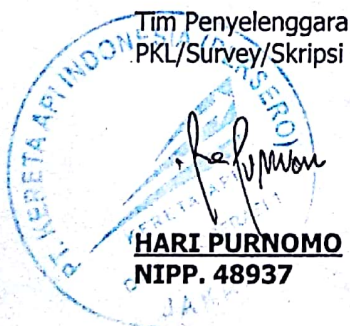
1. Bersedia patuh/taat pada tata tertib serta peraturan yang berlaku di PT.Kereta Api Indonesia (Persero)
2. Bersedia menanggung segala beban/biaya yang dibutuhkan berupa bahan praktek, akomodasi dan beban/biaya lain untuk menunjang pelaksanaan PKL/Survey/Skripsi yang kami lakukan
3. Bersedia menanggung biaya pengobatan apabila dalam melaksanakan PKL/Survey/Skripsi tersebut mengalami kecelakaan dan tidak akan menuntut dalam bentuk apapun atas kejadian tersebut kepada PT.Kereta Api Indonesia (Persero).
4. Bersedia mengembalikan alat, buku dan lain-lain milik PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang kami pinjam selama melaksanakan PKL/Survey/Skripsi.
5. Bersedia untuk menyerahkan hasil PKL/Survey/Skripsi sebanyak 3 (tiga) rangkap yang akan diserahkan kepada :
 - a. Kapusdiklat PT.Kereta Api (Persero) di Bandung
 - b. Kepala Kantor / Unit pada PT.Kereta Api (Persero) dimana kami melaksanakan PKL/Survey/Skripsi
 - c. Kepala Perpustakaan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero)

Demikian surat pernyataan ini kami buat dengan sebenarnya dan bersedia menerima sanksi apapun bila dalam pelaksanaannya kami melanggar surat pernyataan ini.

Jakarta, 01 November 2018
Yang membuat pernyataan



DINI PUZI ASTUTI
NIM. 6661150050



Tim Penyelenggara
PKL/Survey/Skripsi

HARI PURNOMO
NIPP. 48937

Surat pernyataan ini dibuat dalam 3 (tiga) rangkap sbb:

1. Lembar 1 (asli) untuk Kepala Unit ybs;
2. Lembar 2 untuk Tim Penyelenggara;
3. Lembar 3 untuk siswa/mahasiswa ybs.

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

DAERAH OPERASI 1 JAKARTA - Jl. Pegangsaan Timur No. 6, Pegangsaan Menteng, Jakarta-Pusat 10330



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Program Studi: 1. Administrasi Publik
2. Ilmu Komunikasi
3. Ilmu Pemerintahan

Jalan Raya Jakarta KM.4 Phone (0254) 280330 Ext. 228, Fax. 0254-281245 Pakupatan Serang Banten
url: http://www.fisip-untirta.ac.id, Email: kontak@fisip-untirta.ac.id

Nomor : 6457 /UN.43.6.1/PG/2018
Lampiran : -
Hal : Permohonan Ijin Mencari Data

29 Oktober 2018

Kepada Yth.
Kepala Stasiun Kereta Api Rangkasbitung
di
Tempat


Dengan Hormat,
Sehubungan dengan diselenggarakannya kegiatan riset mahasiswa kami di Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, maka kami yang bertanda tangan di bawah ini memberikan tugas kepada mahasiswa berikut ini untuk mencari data yang dibutuhkan,

Nama : Dini Puzi Astuti
NIM : 6661150050
Semester : VII
Mata-Kuliah : SKRIPSI
Judul : Responsivitas Gender Pada Fasilitas Umum Stasiun Kereta Api Rangkasbitung
Data diperlukan : 1. Data Penumpang Kereta Api selama tahun 2018
2. Wawancara awal dan observasi lapangan berkaitan dengan judul riset selama 1 hari ✓

Untuk itu kami berharap dan memohon kepada Bapak/ Ibu untuk dapat **memberikan izin guna mencari data** yang dibutuhkan mahasiswa tersebut.

Demikian surat ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami mengucapkan terima kasih.

Rangkasbitung 01-11-2018

Ketua Program Studi
Administrasi Publik

Lisryamingsih, S.Sos, M.Si
NIP. 197603292003122001

Nb. Permohonan ini

ditentukan izin observasi data.

Selama 1 Hari.

Rabu 14 November 2018



Yth. KS/B RK
di
Rangkasbitung

Responden	Jenis Kelamin	Pendidikan Terakhir	Profesi/Pekerjaan Anda	Frekuensi ke Stasiun	Usia
1	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
2	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	25-40 tahun
3	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
4	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
5	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
6	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
7	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
8	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
9	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
10	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
11	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
12	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
13	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
14	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
15	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
16	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
17	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
18	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
19	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
20	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
21	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
22	Perempuan	SMA	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
23	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun

24	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
25	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
26	Perempuan	SMA	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
27	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	< 25 tahun
28	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
29	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
30	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
31	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
32	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Wiraswasta	Seminggu sekali	< 25 tahun
33	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
34	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
35	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
36	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
37	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
38	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
39	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
40	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	> 55 tahun
41	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
42	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
43	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
44	Perempuan	SMA	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
45	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
46	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
47	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun

48	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	< 25 tahun
49	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
50	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
51	Perempuan	SMA	Wiraswasta	Bila diperlukan	41-55 tahun
52	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	< 25 tahun
53	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
54	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
55	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
56	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
57	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	< 25 tahun
58	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	< 25 tahun
59	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
60	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
61	Laki-laki	SMP	Tidak Bekerja	Sebulan sekali	> 55 tahun
62	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
63	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
64	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	< 25 tahun
65	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Ibu Rumah Tangga	Seminggu sekali	< 25 tahun
66	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun
67	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
68	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
69	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
70	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
71	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun

72	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
73	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
74	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Ibu Rumah Tangga	Seminggu sekali	< 25 tahun
75	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
76	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
77	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
78	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
79	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Wiraswasta	Bila diperlukan	< 25 tahun
80	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
81	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
82	Perempuan	SMA	Wiraswasta	Bila diperlukan	41-55 tahun
83	Laki-laki	SMA	Wiraswasta	Bila diperlukan	41-55 tahun
84	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
85	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
86	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun
87	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
88	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
89	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
90	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
91	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
92	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
93	Laki-laki	SMA	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	25-40 tahun
94	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
95	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun

96	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	< 25 tahun
97	Perempuan	SMP	Tidak Bekerja	Bila diperlukan	> 55 tahun
98	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
99	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
100	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Jobseeker	Bila diperlukan	< 25 tahun
101	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	25-40 tahun
102	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
103	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
104	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
105	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
106	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
107	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
108	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
109	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
110	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
111	Laki-laki	SMA	Wiraswasta	Seminggu sekali	< 25 tahun
112	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Penggiat Destinasi Wisata	Bila diperlukan	25-40 tahun
113	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	25-40 tahun
114	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
115	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	25-40 tahun
116	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
117	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
118	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
119	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun

120	Perempuan	SMA	WBA dan Pengusaha online	Bila diperlukan	< 25 tahun
121	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Ibu Rumah Tangga	Seminggu sekali	< 25 tahun
122	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	< 25 tahun
123	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
124	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
125	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
126	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
127	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
128	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
129	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
130	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
131	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
132	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
133	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
134	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	< 25 tahun
135	Perempuan	Diploma (D1, D2, D3)	Pegawai/Karyawan	Sebulan sekali	< 25 tahun
136	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
137	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
138	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
139	Laki-laki	SMP	Buruh	Bila diperlukan	41-55 tahun
140	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
141	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
142	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun

143	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
144	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
145	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Setiap Hari	< 25 tahun
146	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
147	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
148	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
149	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
150	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
151	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
152	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
153	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
154	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
155	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun
156	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
157	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
158	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
159	Perempuan	SMP	Ibu Rumah Tangga	Setiap Hari	41-55 tahun
160	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
161	Perempuan	SD	Ibu Rumah Tangga	Sebulan sekali	> 55 tahun
162	Perempuan	SMP	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun
163	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Sebulan sekali	25-40 tahun
164	Laki-laki	SMA	Pensiun	Seminggu sekali	> 55 tahun
165	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Setiap Hari	41-55 tahun
166	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Seminggu sekali	< 25 tahun

167	Laki-laki	SMP	Buruh	Seminggu sekali	41-55 tahun
168	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
169	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Bila diperlukan	25-40 tahun
170	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
171	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
172	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	25-40 tahun
173	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
174	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
175	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
176	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
177	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sebulan sekali	< 25 tahun
178	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
179	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
180	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
181	Laki-laki	SMP	Buruh	Seminggu sekali	41-55 tahun
182	Perempuan	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Bila diperlukan	< 25 tahun
183	Laki-laki	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
184	Perempuan	SD	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun
185	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	25-40 tahun
186	Laki-laki	SMA	Buruh	Bila diperlukan	41-55 tahun
187	Laki-laki	SMP	Buruh	Bila diperlukan	41-55 tahun
188	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	25-40 tahun
189	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
190	Perempuan	SMA	Ibu Rumah Tangga	Bila diperlukan	25-40 tahun

191	Perempuan	SD	Ibu Rumah Tangga	Sebulan sekali	< 25 tahun
192	Laki-laki	SMP	Buruh	Bila diperlukan	> 55 tahun
193	Perempuan	Sarjana (S1, S2, S3)	Wiraswasta	Bila diperlukan	41-55 tahun
194	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pegawai/Karyawan	Seminggu sekali	25-40 tahun
195	Laki-laki	SMA	Wiraswasta	Bila diperlukan	41-55 tahun
196	Laki-laki	Sarjana (S1, S2, S3)	Pelajar/Mahasiswa	Seminggu sekali	< 25 tahun
Jumlah					
Rata-rata					

Responden	Kategori Kelompok Gender	Pernyataan									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	1	3	3	2	2	2	3
2	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	4	1	4	3	3	2	3	4
3	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	2	3	2	3	2	1	2
4	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	1	3	3	2	3	1	3
5	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	4	4	3	3	2	3
6	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	2	1	2	2	3	3
7	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	4	4	3	3	4	4
8	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	3	3	3	3	2	2	2	3
9	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	3	2	3	3	1	2	3
10	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	4	2	3	2	2	2
11	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	3	3	2	2	3	2
12	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	4	4	4	4	4	4	1	4
13	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	3	3	3	2	3	3	2	3

14	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	4	1	4	3	2	2	2	1
15	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	4	4	3	3	2	3
16	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3
17	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	2	3	2	4	3	3	2
18	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	1	3	2	2	2	2	2
19	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
20	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	2	4	2	1	3	2	2	2
21	Tidak termasuk kategori di atas	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4
22	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3
23	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	4	3	3	2	2	2	3
24	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	2	4	3	3	4	2	3
25	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	3	4	4	3	2	2
26	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	4	2	2	4	4	4	2
27	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	4	1	3	3	2	3	3	3
28	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	3	3	3	2	3	2
29	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	4	3	4	4	4	4
30	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3
31	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	1	2	3	2	1	1	2
32	Tidak termasuk kategori di atas	1	1	3	1	2	3	4	1	1	3
33	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2
34	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	2	2	3	3	3	1	1	1
35	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	3	4	4	3	2	2	3
36	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	4	4	2	2	2	2
37	Tidak termasuk kategori di atas	3	2	4	3	1	1	3	2	2	2

62	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
63	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	4	4	4	4	2	2
64	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	2	3	3	1	2	2	2
65	Ibu hamil atau menyusui	4	3	4	1	4	2	1	1	4	3
66	Ibu hamil atau menyusui	2	3	3	2	3	3	3	2	2	2
67	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	2	3	3	3	1	1	1
68	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	3	3	3	2	2	2
69	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	4	4	3	3	2	2
70	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	1	2	3	1	2	1	1
71	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	1	3	3	2	1	1	2
72	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	4	2	4	4	3	2	2
73	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	4	2	4	4	3	2	2
74	Ibu hamil atau menyusui	4	3	4	1	4	2	1	1	4	3
75	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	3	3	4	3	2	2
76	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2
77	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	2	4	2	2	2	1	1
78	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4
79	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	4	4	2	3	2	3	4
80	Tidak termasuk kategori di atas	3	2	4	2	3	2	2	3	4	4
81	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	2	2	2	3	2	2	3
82	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	2	4	4	1	4	3	3	2	1	2
83	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
84	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3

85	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
86	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	1	3	3	2	2	3	2	2	2	1
87	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	3	3	3	4	3	3	3
88	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	2	2	2	2	1	2
89	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	4	3	3	3	1	3	3	3
90	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	4	3	4	4	4	2	2	2
91	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	2	4	2	2	2	1	1
92	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	3	3	3	2	2	3	3
93	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
94	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	3	2	4	3	2	1	2
95	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	4	2	3	2	3	3	1	2
96	Ibu hamil atau menyusui	3	2	3	2	3	3	4	2	2	3
97	Lanjut usia (> 60 tahun)	2	1	2	2	3	3	3	2	1	2
98	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	3	4	2	3	2	1	2
99	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	3	3	3	2	3	4
100	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2
101	Ibu hamil atau menyusui	4	4	3	3	3	2	3	2	2	3
102	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3
103	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	4	1	2	1	1	2	2	2
104	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	4	3	3	1	2	2	2
105	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	4	3	2	3	2	2	3
106	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	4	1	3	1	1	1	1	1
107	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	4	3	4	4	4	3	2	3

108	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3
109	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
110	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	1	2	2	1	1	1	2
111	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	4	3	4	3	4	3	3	3
112	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4
113	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	2	4	3	3	3	2	2
114	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	2	3	2	3	3	2	3
115	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	1	1	3	1	3	1	2	1	1	1
116	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	3	4	4	3	2	2	3
117	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2
118	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	4	4	4	1	3	1	1	1
119	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4
120	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	3	1	4	4	4	3	3	3
121	Ibu hamil atau menyusui	1	3	4	3	3	3	4	3	2	4
122	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	2	2	3	3	2	2
123	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	4	2	4	4	3	3	2
124	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3
125	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
126	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	4	3	4	4	4	2	3
127	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3
128	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2
129	Tidak termasuk kategori di atas	1	1	3	3	3	1	3	2	1	1
130	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	1	3	3	3	2	3	2

131	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
132	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	4	3	4	4	4	4	4
133	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	2	3	2	2	3	2	2
134	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	4	3	4	3	3	3
135	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	4	3	4	3	3	3
136	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2
137	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	3	3	4	3	2	2	2
138	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	4	3	2	2	3	2
139	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	1	4	2	3	3	2	2
140	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
141	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2
142	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	3	3	2	2	1	1	1
143	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	3	2	3	1	2	2	2	2
144	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4
145	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4
146	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	1	3	1	2	3	3	1
147	Tidak termasuk kategori di atas	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2
148	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2
149	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	2	4	2	2	3	2	3
150	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	2	4	4	1	2	1	3
151	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	3	3	3	3	3	2	1	1
152	Tidak termasuk kategori di atas	2	2	3	2	3	4	2	2	2	2
153	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	2	4	4	3	2	1	1
154	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	3	4	3	3	2	4

155	Ibu hamil atau menyusui	2	3	3	3	3	3	4	3	2	3
156	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	2	3	3	3	2	3	2
157	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	2	4	3	3	2	2	3
158	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
159	Ibu hamil atau menyusui	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2
160	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4
161	Lanjut usia (> 60 tahun)	2	4	4	1	4	2	4	1	3	2
162	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3
163	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	2	3	3	3	3	2	3	3	1	3
164	Lanjut usia (> 60 tahun)	1	3	4	1	4	1	2	2	3	3
165	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	1	4	3	3	2	3	4
166	Ibu hamil atau menyusui	3	3	4	2	3	2	3	3	2	3
167	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	2	4	3	4	3	3	2
168	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	2	2	3	3	2	3
169	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3
170	Tidak termasuk kategori di atas	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3
171	Tidak termasuk kategori di atas	4	2	4	4	3	3	3	3	2	2
172	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	3	4	4	3	3	2	3
173	Tidak termasuk kategori di atas	3	2	3	2	3	3	3	2	2	3
174	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	3	3	2	1	1	2
175	Tidak termasuk kategori di atas	1	2	3	3	2	2	3	2	2	1
176	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	2	4	3	3	2	3	3

177	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2
178	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	3	2	4	1	2	2	2	2
179	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3
180	Tidak termasuk kategori di atas	1	3	4	2	3	1	3	3	1	2
181	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	4	2	4	3	4	3	2	3
182	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	2	4	4	3	3	3	3
183	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	2	4	4	3	3	2	4
184	Bapak/Ibu yang sedang bersama anak (< 10 tahun)	1	3	4	1	3	3	3	2	2	2
185	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	3	1	3	2	4	4	3	3
186	Tidak termasuk kategori di atas	3	4	3	2	4	3	3	2	3	3
187	Tidak termasuk kategori di atas	3	3	3	2	4	3	2	2	2	2
188	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	4	2	3	3	3	3	2	2
189	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	2	4	3	4	3	3	3
190	Ibu hamil atau menyusui	1	3	4	2	3	2	4	2	2	4
191	Ibu hamil atau menyusui	1	4	4	1	3	2	3	2	2	2
192	Lanjut usia (> 60 tahun)	3	4	3	2	4	2	2	3	2	2
193	Tidak termasuk kategori di atas	2	4	3	2	3	2	3	3	3	3
194	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	2	4	3	4	4	4	3
195	Tidak termasuk kategori di atas	2	3	4	1	4	3	4	3	3	2
196	Tidak termasuk kategori di atas	1	4	3	2	3	2	3	3	3	3
Jumlah		417	608	683	478	623	549	561	485	449	499
Rata-rata		2,13	3,1	3,48	2,4	3,2	2,8	2,9	2,5	2,3	2,5

47	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	4	2	3	3	2
48	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3
49	1	2	4	1	4	2	2	2	2	3	3	2	1	1	3	4	2	4	2	3
50	1	1	2	2	4	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	4	2	3	3	2
51	2	2	4	1	4	3	2	2	2	3	2	3	3	2	4	4	3	3	1	3
52	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
53	3	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3
54	3	2	4	2	4	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	4	3	3	3	2
55	1	1	4	1	4	3	2	2	2	4	3	3	4	2	4	4	3	2	2	3
56	2	2	3	2	4	3	3	2	2	4	2	4	3	4	3	4	3	4	3	4
57	3	2	3	2	4	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	4	3	3	3	2
58	2	1	4	2	4	2	1	3	1	3	3	3	3	3	3	4	2	2	2	1
59	2	3	4	3	4	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4	3	3	2	2
60	3	3	3	2	4	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	2	3
61	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
62	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
63	3	4	4	3	4	3	2	2	2	4	3	4	4	3	4	4	3	2	2	4
64	2	2	4	2	2	3	2	2	2	2	4	3	2	2	4	4	3	3	2	3
65	2	4	2	1	4	2	2	1	2	4	3	2	2	4	1	1	1	2	3	2
66	2	2	4	2	4	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	4	3	3	2	2
67	1	1	4	1	1	3	1	1	1	3	3	2	3	1	3	4	2	3	2	3
68	3	2	4	2	4	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3
69	2	2	4	2	4	3	2	2	2	3	3	2	3	4	3	4	3	4	3	3
70	1	1	4	1	4	2	1	1	1	3	2	2	2	1	2	4	2	1	1	1

71	1	2	1	1	3	1	1	1	1	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	1
72	2	2	4	2	4	3	2	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	2	3
73	2	2	4	2	4	3	2	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	2	3
74	2	4	2	1	4	2	2	1	2	4	3	2	2	4	1	1	1	2	3	2
75	2	3	4	2	4	3	2	2	3	3	3	3	4	3	2	4	3	4	3	3
76	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	4	2	3	2	2
77	1	1	4	1	3	3	1	1	1	4	1	4	2	3	3	4	1	3	4	3
78	4	4	3	2	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2
79	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
80	4	3	3	3	3	2	2	3	2	4	2	3	3	3	4	4	3	3	4	2
81	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	4	2	3	2	1
82	3	2	4	2	4	2	2	1	2	3	2	3	4	3	4	4	3	3	2	2
83	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
84	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2
85	3	3	3	2	4	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2
86	2	2	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
87	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3	1	3	3	3	4	3	3	3	4
88	2	2	2	2	2	3	1	3	1	3	2	2	2	2	2	4	1	2	2	3
89	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
90	2	2	2	2	2	4	2	4	3	4	4	4	2	2	3	4	4	3	3	3
91	2	1	4	1	4	2	1	1	1	3	3	4	3	2	2	4	2	2	2	3
92	3	3	4	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	2
93	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
94	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	4	3	2	2	2

95	2	2	4	2	3	3	1	1	2	4	2	3	3	1	3	4	2	3	1	2
96	3	3	4	2	4	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	4	3	3	2	2
97	2	2	4	2	4	2	2	2	1	3	1	1	3	2	3	4	2	3	1	2
98	2	2	4	2	2	2	1	2	2	4	2	3	3	2	3	4	4	3	2	3
99	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3
100	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
101	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4
102	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
103	1	3	4	2	4	3	1	1	1	4	1	1	2	2	4	4	2	2	1	2
104	2	2	4	2	2	3	4	3	4	2	4	2	2	2	3	4	4	3	4	3
105	3	3	4	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
106	1	1	4	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	2	2	4	2	4	1	2
107	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2
108	2	3	3	2	4	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2
109	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	2
110	1	2	4	1	1	2	1	2	2	3	2	3	2	2	3	4	1	2	1	1
111	3	3	3	3	2	2	2	2	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	3	3
112	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3
113	2	3	4	2	3	3	2	3	2	3	3	2	4	3	3	3	3	4	2	2
114	3	2	4	2	4	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	4	3	3	3	3
115	2	2	4	1	4	1	1	1	1	4	1	2	1	4	1	3	1	4	4	4
116	3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3
117	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2
118	1	1	4	2	3	3	2	1	1	4	1	1	3	1	4	4	3	3	2	3

119	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	1	2	3	3	3	4	3	3	3	2
120	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
121	2	2	4	2	4	4	2	3	3	3	2	4	3	3	3	4	3	3	2	1
122	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	3	2	3	4	2	3	3	3
123	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	1
124	2	1	4	2	4	3	2	2	2	3	2	1	3	1	3	4	3	3	4	2
125	4	4	4	4	3	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
126	3	3	4	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3
127	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	2
128	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
129	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	4	1	2	1	2
130	2	2	4	1	1	1	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4	3	2	3	2
131	3	3	4	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2
132	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
133	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3	3	2
134	4	4	4	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	2	3	2
135	4	4	4	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	2	3	2
136	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3
137	3	2	4	2	4	2	2	2	2	3	4	3	3	2	3	4	3	3	2	2
138	2	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	2	3	2
139	3	1	4	1	4	2	2	2	2	4	2	1	4	3	4	4	3	4	2	2
140	2	2	4	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2
141	2	2	3	2	4	3	1	1	1	2	2	3	2	2	3	3	2	2	1	3
142	1	1	4	1	1	2	1	2	1	4	4	3	3	1	3	4	3	3	3	3

143	2	2	4	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	4	3	3	2	2
144	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	1	4	4	4	4	4	3	1	2	4
145	3	2	3	3	2	3	2	2	2	4	4	3	3	3	4	4	3	3	2	4
146	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	3	1	1	3	4	3	2	2	1
147	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3
148	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3
149	2	2	4	2	4	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	4	2	2	2	2
150	2	2	3	2	1	2	1	2	2	3	3	2	3	3	2	4	3	4	4	3
151	2	2	3	2	2	3	2	1	2	2	3	3	2	2	3	4	2	3	2	3
152	2	3	4	2	3	3	2	3	3	3	2	3	2	4	3	4	3	3	3	3
153	2	3	4	2	4	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	2	2
154	4	4	4	3	4	2	2	1	1	4	2	4	4	3	4	4	3	3	4	4
155	2	3	4	3	3	3	2	2	2	4	3	2	3	3	4	4	3	3	3	3
156	2	2	4	2	4	3	1	1	2	3	2	1	2	2	3	3	2	3	2	4
157	2	2	2	2	2	3	2	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	2
158	2	2	4	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
159	2	2	4	3	4	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	4	2	3	2	1
160	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	2
161	3	2	4	1	4	1	2	1	2	4	3	3	3	3	4	4	3	3	2	4
162	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
163	3	2	2	2	4	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3
164	3	2	4	2	1	1	2	3	2	4	2	1	4	1	4	4	1	3	1	3
165	3	2	4	2	3	1	3	2	1	4	3	2	3	3	4	4	3	3	2	3
166	3	2	4	2	4	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	4	3	3	2	2

167	3	2	4	2	2	2	2	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	2
168	3	3	4	2	3	2	2	3	2	3	2	1	3	4	3	4	3	3	3	3
169	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
170	2	2	2	3	2	3	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2
171	3	2	3	2	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4
172	3	2	4	2	4	3	2	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	3	3	2
173	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	4	2	3	2	2
174	2	2	2	2	3	2	2	2	1	4	3	3	4	3	3	3	2	3	2	2
175	2	3	4	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1
176	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	4	3	3	2	2
177	2	2	4	3	2	4	2	2	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3
178	2	2	4	2	4	3	2	3	2	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2
179	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3
180	2	2	3	3	4	2	2	3	2	4	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3
181	3	2	4	2	4	2	2	2	2	4	3	3	4	3	4	4	3	4	3	2
182	3	3	4	2	4	3	3	3	2	4	2	3	4	2	4	4	3	4	3	2
183	2	2	4	2	4	3	3	3	2	4	2	3	3	2	4	4	3	4	3	2
184	2	2	4	2	4	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	3	2	4	2	2
185	3	2	3	2	4	2	3	2	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3
186	4	3	4	2	3	2	3	3	2	4	3	2	3	2	3	4	4	3	3	2
187	3	2	4	3	4	3	4	2	2	3	3	3	2	2	4	4	2	4	4	2
188	3	3	3	3	4	2	3	2	3	3	2	2	4	3	4	4	2	2	3	3
189	2	3	4	2	3	2	3	3	3	4	2	3	4	3	3	4	3	2	3	3
190	3	2	4	2	4	3	2	2	2	4	2	2	4	4	3	4	2	3	2	2

191	3	3	4	2	4	3	2	2	2	3	2	2	2	4	3	3	3	2	3	3
192	2	2	4	3	4	2	3	3	2	4	3	3	3	2	3	3	4	2	2	3
193	2	2	4	2	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	2	2
194	3	3	4	3	4	2	2	3	2	4	2	2	2	4	4	4	3	3	3	3
195	4	2	4	2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	2	2	4	3
196	3	3	4	2	4	3	2	2	2	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3
Jumlah	479	477	679	439	619	518	438	459	450	633	524	547	584	536	592	733	542	586	511	487
Rata-rata	2,44	2,4	3,5	2,2	3,2	2,64	2,2	2,3	2,3	3,2	2,7	2,8	3	2,73	3	3,74	2,8	3	2,6	2,5

Responden	Pernyataan										Total Skor
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	
1	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	109
2	3	3	2	2	2	1	4	3	4	3	125
3	2	2	2	2	2	1	4	3	1	2	101
4	3	3	2	3	3	1	1	4	1	3	104
5	3	3	2	3	3	2	4	3	3	3	128
6	3	3	3	3	3	3	3	2	4	2	115
7	3	3	3	2	2	2	3	3	3	4	143
8	2	3	2	2	2	3	4	3	3	3	122
9	2	3	2	2	2	1	3	3	3	3	118
10	3	3	3	3	2	3	4	3	2	2	133
11	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	121
12	1	1	4	1	1	1	4	1	1	1	118
13	1	2	1	2	2	2	4	1	1	1	113

14	1	1	2	3	2	2	1	3	3	3	118
15	2	4	3	3	2	2	4	4	2	3	153
16	3	3	3	4	3	2	4	4	3	2	156
17	2	2	2	3	3	1	4	2	4	2	136
18	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	136
19	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	157
20	3	3	3	3	2	2	4	4	3	3	159
21	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	166
22	4	4	3	4	3	2	4	4	3	3	191
23	2	3	2	2	3	2	4	3	3	3	161
24	2	2	3	3	3	1	4	3	3	4	167
25	2	3	3	3	2	1	4	1	2	1	158
26	2	2	2	4	3	2	3	4	4	4	171
27	1	2	3	3	3	2	4	3	2	3	163
28	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	174
29	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	185
30	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	185
31	1	1	2	2	3	2	3	3	3	2	149
32	2	3	2	4	1	2	4	2	3	1	151
33	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	174
34	1	1	2	1	2	4	1	2	2	1	144
35	3	3	3	3	2	1	4	2	3	3	188
36	2	3	2	2	2	1	4	3	3	2	179
37	3	4	1	3	1	1	4	2	2	2	168

38	3	3	2	1	1	3	4	3	4	3	192
39	2	4	3	2	3	2	4	4	1	3	187
40	3	2	2	2	3	1	4	3	1	2	177
41	3	4	4	2	2	3	4	1	1	1	177
42	2	2	1	2	2	3	2	2	4	2	186
43	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	195
44	3	3	2	3	2	1	4	3	2	2	200
45	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	192
46	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	212
47	2	2	3	2	3	1	2	2	3	2	190
48	3	4	3	3	4	2	4	3	3	3	234
49	3	1	1	3	1	2	4	2	2	2	196
50	2	3	3	2	3	3	3	4	4	4	200
51	3	2	2	3	1	1	4	3	3	2	203
52	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	190
53	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	215
54	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	218
55	3	2	3	3	2	3	4	3	4	1	216
56	3	4	3	3	2	4	1	3	3	3	228
57	2	3	2	3	3	2	4	3	3	2	222
58	1	2	3	2	2	3	4	4	4	3	215
59	2	2	2	2	3	3	4	3	2	3	226
60	2	2	2	3	3	3	4	2	3	2	226
61	4	4	4	3	3	1	1	1	1	4	268

62	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	243
63	4	3	3	4	4	1	1	3	3	3	251
64	3	3	2	2	1	2	4	3	2	2	229
65	3	4	3	4	2	2	2	2	3	4	231
66	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	229
67	3	3	2	3	1	1	4	4	4	4	228
68	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	245
69	3	3	3	4	2	3	4	3	2	3	257
70	1	1	3	1	1	1	3	3	1	1	210
71	1	1	3	1	2	2	3	2	2	2	219
72	3	3	3	2	2	1	4	4	1	2	249
73	3	3	3	2	2	1	4	4	1	2	251
74	3	4	3	4	2	2	2	2	3	4	249
75	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	269
76	2	2	2	3	3	2	4	3	2	3	249
77	3	2	2	3	2	1	4	2	2	2	247
78	2	3	3	3	3	2	4	4	4	4	291
79	2	4	4	4	4	1	4	4	4	4	303
80	1	1	1	2	2	3	2	2	1	1	265
81	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	255
82	4	3	3	3	3	1	2	4	3	3	274
83	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	322
84	2	3	3	3	2	3	4	3	3	3	280
85	3	2	2	3	3	3	4	3	1	3	281

86	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	271
87	4	4	3	4	3	4	1	2	3	3	297
88	3	2	2	2	1	1	1	3	1	1	256
89	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	294
90	3	3	3	4	2	2	4	3	3	3	299
91	3	3	2	3	3	2	4	2	3	2	278
92	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	302
93	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	305
94	2	2	1	2	2	1	4	2	2	2	279
95	2	3	1	4	2	1	4	2	3	3	287
96	2	2	2	3	2	1	4	2	2	2	296
97	2	2	1	3	2	1	4	1	2	2	281
98	3	3	2	2	2	2	1	3	3	3	297
99	3	3	3	3	3	2	1	4	4	2	323
100	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	309
101	1	3	2	1	2	2	4	4	3	3	320
102	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	325
103	2	3	1	1	2	3	4	4	3	3	295
104	3	4	2	3	4	1	4	3	3	3	324
105	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	325
106	1	3	1	2	1	1	1	2	2	2	281
107	2	3	4	4	3	1	4	3	3	3	341
108	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	320
109	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	311

110	1	1	3	1	2	1	4	2	2	1	295
111	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	348
112	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	364
113	2	2	3	3	3	1	3	4	3	3	337
114	3	3	2	3	3	2	4	3	3	2	333
115	4	1	1	1	1	4	1	1	1	1	307
116	3	3	3	3	3	1	4	4	3	3	349
117	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3	337
118	3	3	2	3	2	4	4	4	2	3	337
119	3	2	1	3	3	1	4	3	3	3	359
120	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	359
121	2	3	3	3	2	3	4	2	3	3	357
122	2	3	2	3	2	2	4	2	2	3	342
123	2	2	2	2	3	1	4	3	2	2	353
124	3	3	3	3	3	2	4	2	4	3	353
125	3	4	4	4	3	2	4	3	3	3	392
126	3	4	4	4	3	1	4	3	4	3	385
127	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	370
128	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	356
129	2	3	1	1	1	2	4	2	1	2	325
130	2	2	2	2	2	1	4	2	1	1	351
131	2	3	3	2	3	2	4	3	3	3	377
132	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	395
133	2	2	3	2	2	2	4	3	3	3	368

134	3	2	2	3	3	1	4	3	4	3	390
135	3	2	2	3	3	1	4	3	4	3	392
136	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	386
137	2	3	2	2	3	1	1	2	2	3	378
138	2	3	2	2	2	1	3	3	3	2	383
139	2	2	3	4	4	1	4	3	3	3	388
140	2	2	2	2	2	1	4	3	2	4	385
141	2	2	3	2	2	2	4	3	1	2	372
142	3	4	3	3	2	1	4	1	2	2	378
143	2	2	1	2	2	2	4	2	3	4	381
144	1	1	1	4	1	1	4	1	1	1	408
145	4	4	3	3	3	1	3	3	3	3	413
146	1	1	1	2	1	1	4	3	2	2	366
147	3	2	2	3	2	2	3	3	3	3	405
148	3	3	3	3	2	2	4	2	2	2	391
149	2	2	2	3	2	3	4	2	2	2	400
150	3	3	2	3	2	1	4	3	2	3	403
151	3	3	1	3	2	2	3	3	3	3	399
152	3	2	3	2	3	2	4	4	4	4	417
153	2	3	3	3	3	3	4	2	3	2	417
154	3	4	3	3	4	4	4	4	1	4	438
155	3	3	3	3	2	2	4	3	2	3	426
156	3	3	2	3	2	1	1	3	3	3	410
157	3	3	2	3	2	2	4	3	2	2	425

158	2	3	3	3	2	2	4	3	3	3	427
159	2	3	2	2	3	1	4	4	3	3	422
160	2	2	2	3	4	1	3	4	4	4	454
161	4	3	3	3	4	3	4	4	4	3	440
162	3	4	3	3	3	1	3	4	2	3	442
163	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	429
164	4	4	3	4	4	2	2	4	4	3	434
165	3	3	4	4	4	1	1	4	4	3	446
166	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	439
167	3	4	4	4	3	1	4	3	3	3	458
168	3	2	2	3	3	2	4	2	3	3	444
169	3	3	3	3	3	1	4	3	2	2	448
170	2	2	2	3	2	2	4	2	1	3	459
171	4	4	3	3	3	1	4	3	2	3	468
172	3	4	3	4	3	1	4	3	3	4	470
173	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	448
174	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	442
175	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	448
176	3	3	3	3	3	1	4	3	3	3	464
177	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	471
178	2	2	2	3	3	1	4	2	2	3	454
179	3	3	3	3	3	1	4	3	3	3	488
180	2	4	3	3	2	2	4	2	2	3	461
181	3	4	4	4	4	1	4	3	3	3	487

182	3	3	3	4	4	1	4	4	2	3	489
183	3	3	3	4	4	2	4	4	2	3	489
184	2	3	3	4	3	2	3	4	3	4	475
185	3	2	4	3	2	1	4	3	3	4	487
186	3	3	2	3	2	1	4	3	4	4	490
187	3	3	2	4	3	1	4	3	3	3	489
188	4	4	3	3	4	2	4	3	3	4	496
189	3	3	3	3	4	1	3	4	3	3	498
190	3	4	4	3	3	1	4	4	4	3	496
191	2	3	4	4	3	2	3	3	2	4	491
192	3	3	3	3	2	1	4	3	3	3	496
193	3	2	3	4	3	1	4	4	4	4	508
194	2	3	3	3	3	2	4	4	2	3	510
195	2	3	2	3	4	2	4	4	3	3	507
196	3	4	3	4	3	1	4	3	3	4	513
Jumlah	497	538	496	551	500	360	667	564	519	535	60024
Rata-rata	2,5	2,7	2,5	2,8	2,6	1,8	3,4	2,87	2,64	2,72	

Hasil Penghitungan t Tabel dan r Tabel dengan SPSS

df	t tabel 7%	r tabel 7%	25	1,52	0,29	52	1,50	0,20	80	1,49	0,16	107	1,49	0,14	134	1,48	0,13
1	4,47	0,98	26	1,52	0,29	53	1,50	0,20	81	1,49	0,16	108	1,49	0,14	135	1,48	0,13
2	2,38	0,86	27	1,52	0,28	54	1,50	0,20	82	1,49	0,16	109	1,49	0,14	136	1,48	0,13
3	2,00	0,76	28	1,52	0,28	55	1,50	0,20	83	1,49	0,16	110	1,49	0,14	137	1,48	0,13
4	1,84	0,68	29	1,52	0,27	56	1,50	0,20	84	1,49	0,16	111	1,49	0,14	138	1,48	0,13
5	1,75	0,62	30	1,52	0,27	57	1,50	0,19	85	1,49	0,16	112	1,49	0,14	139	1,48	0,12
6	1,70	0,57	31	1,51	0,26	58	1,50	0,19	86	1,49	0,16	113	1,49	0,14	140	1,48	0,12
7	1,66	0,53	32	1,51	0,26	59	1,50	0,19	87	1,49	0,16	114	1,49	0,14	141	1,48	0,12
8	1,64	0,50	33	1,51	0,25	60	1,50	0,19	88	1,49	0,16	115	1,49	0,14	142	1,48	0,12
9	1,62	0,47	34	1,51	0,25	61	1,50	0,19	89	1,49	0,16	116	1,49	0,14	143	1,48	0,12
10	1,60	0,45	35	1,51	0,25	62	1,49	0,19	90	1,49	0,16	117	1,49	0,14	144	1,48	0,12
11	1,59	0,43	36	1,51	0,24	63	1,49	0,19	91	1,49	0,15	118	1,49	0,14	145	1,48	0,12
12	1,58	0,42	37	1,51	0,24	64	1,49	0,18	92	1,49	0,15	119	1,49	0,13	146	1,48	0,12
13	1,57	0,40	38	1,51	0,24	65	1,49	0,18	93	1,49	0,15	120	1,49	0,13	147	1,48	0,12
14	1,56	0,39	39	1,51	0,23	67	1,49	0,18	94	1,49	0,15	121	1,49	0,13	148	1,48	0,12
15	1,56	0,37	40	1,51	0,23	68	1,49	0,18	95	1,49	0,15	122	1,49	0,13	149	1,48	0,12
16	1,55	0,36	41	1,50	0,23	69	1,49	0,18	96	1,49	0,15	123	1,49	0,13	150	1,48	0,12
17	1,55	0,35	42	1,50	0,23	70	1,49	0,18	97	1,49	0,15	124	1,49	0,13	151	1,48	0,12
18	1,54	0,34	43	1,50	0,22	71	1,49	0,17	98	1,49	0,15	125	1,49	0,13	152	1,48	0,12
19	1,54	0,33	44	1,50	0,22	72	1,49	0,17	99	1,49	0,15	126	1,49	0,13	153	1,48	0,12
20	1,54	0,32	45	1,50	0,22	73	1,49	0,17	100	1,49	0,15	127	1,49	0,13	154	1,48	0,12
21	1,53	0,32	46	1,50	0,22	74	1,49	0,17	101	1,49	0,15	128	1,49	0,13	155	1,48	0,12
22	1,53	0,31	47	1,50	0,21	75	1,49	0,17	102	1,49	0,15	129	1,48	0,13	156	1,48	0,12
23	1,53	0,30	48	1,50	0,21	76	1,49	0,17	103	1,49	0,14	130	1,48	0,13	157	1,48	0,12
24	1,53	0,30	49	1,50	0,21	77	1,49	0,17	104	1,49	0,14	131	1,48	0,13	158	1,48	0,12
			50	1,50	0,21	78	1,49	0,17	105	1,49	0,14	132	1,48	0,13	159	1,48	0,12
			51	1,50	0,21	79	1,49	0,17	106	1,49	0,14	133	1,48	0,13	160	1,48	0,12

161	1,48	0,12
162	1,48	0,12
163	1,48	0,12
164	1,48	0,12
165	1,48	0,11
166	1,48	0,11
167	1,48	0,11
168	1,48	0,11
169	1,48	0,11
170	1,48	0,11
171	1,48	0,11
172	1,48	0,11
173	1,48	0,11
174	1,48	0,11
175	1,48	0,11
176	1,48	0,11
177	1,48	0,11
178	1,48	0,11
179	1,48	0,11
180	1,48	0,11
181	1,48	0,11
182	1,48	0,11
183	1,48	0,11
184	1,48	0,11
185	1,48	0,11
186	1,48	0,11
187	1,48	0,11

188	1,48	0,11
189	1,48	0,11
190	1,48	0,11
191	1,48	0,11
192	1,48	0,11
193	1,48	0,11
194	1,48	0,11
195	1,48	0,11
196	1,48	0,11

Uji Validitas

		Correlations														
		Item_1	Item_2	Item_3	Item_4	Item_5	Item_6	Item_7	Item_8	Item_9	Item_10	Item_11	Item_12	Item_13	Item_14	Item_15
Item_1	Pears on Correlation	1	,290**	0,092	,396**	0,117	,223**	,122*	,319**	,447**	,417**	,473**	,405**	-0,066	,416**	,152*
	Sig. (1-tailed)		0,000	0,100	0,000	0,051	0,001	0,044	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,179	0,000	0,017
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_2	Pears on Correlation	,290**	1	,296**	,275**	,357**	,245**	,291**	,381**	,314**	,355**	,301**	,223**	,154*	,333**	0,095
	Sig. (1-tailed)	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,016	0,000	0,092
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_3	Pears on Correlation	0,092	,296**	1	,185**	,344**	,143*	,134*	,246**	,191**	,228**	,146*	0,105	,193**	0,101	0,087
	Sig. (1-tailed)	0,100	0,000		0,005	0,000	0,023	0,030	0,000	0,004	0,001	0,020	0,072	0,003	0,081	0,114
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_4	Pears on Correlation	,396**	,275**	,185**	1	-0,030	,333**	,359**	,391**	,235**	,246**	,236**	,191**	0,001	,432**	0,040
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,005		0,338	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,497	0,000	0,288

Item_9	Pears on Correlation	,447**	,314**	,191**	,235**	,173**	,218**	,296**	,471**	1	,469**	,546**	,535**	-0,028	,444**	0,097	
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,004	0,000	0,008	0,001	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,347	0,000	0,089	
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_10	Pears on Correlation	,417**	,355**	,228**	,246**	,289**	,294**	,305**	,396**	,469**	1	,566**	,568**	0,115	,494**	,229**	
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,055	0,000	0,001
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_11	Pears on Correlation	,473**	,301**	,146*	,236**	,253**	,303**	,362**	,414**	,546**	,566**	1	,638**	,191**	,511**	,216**	
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,020	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,004	0,000	0,001	
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_12	Pears on Correlation	,405**	,223**	0,105	,191**	,178**	,345**	,319**	,346**	,535**	,568**	,638**	1	0,049	,502**	,144*	
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,001	0,072	0,004	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,248	0,000	0,022	
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_13	Pears on Correl	-0,066	,154*	,193**	0,001	,181**	0,050	0,070	0,042	-0,028	0,115	,191**	0,049	1	0,101	,276**	

	ation															
	Sig. (1-tailed)	0,179	0,016	0,003	0,497	0,006	0,242	0,164	0,279	0,347	0,055	0,004	0,248		0,079	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_14	Pears on Correlation	,416**	,333**	0,101	,432**	,170**	,334**	,359**	,540**	,444**	,494**	,511**	,502**	0,101	1	,134'
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,081	0,000	0,009	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,079		0,031
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_15	Pears on Correlation	,152'	0,095	0,087	0,040	0,117	0,092	,132'	,168**	0,097	,229**	,216**	,144*	,276**	,134'	1
	Sig. (1-tailed)	0,017	0,092	0,114	0,288	0,051	0,099	0,032	0,009	0,089	0,001	0,001	0,022	0,000	0,031	
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_16	Pears on Correlation	,245**	,196**	0,103	,581**	0,038	,335**	,329**	,375**	,247**	,267**	,154*	,286**	0,034	,463**	,161'
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,003	0,075	0,000	0,298	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,015	0,000	0,319	0,000	0,012
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_17	Pears on Correlation	,442**	,320**	-0,004	,363**	0,104	,260**	,278**	,357**	,533**	,393**	,518**	,452**	0,044	,474**	,208**

	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,479	0,000	0,073	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,271	0,000	0,002
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_18	Pears on Correlation	,305**	,232**	0,054	,293**	0,101	,254**	,269**	,311**	,365**	,406**	,419**	,373**	-0,001	,437**	0,052
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,001	0,225	0,000	0,080	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,495	0,000	0,234
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_19	Pears on Correlation	,356**	,257**	0,048	,367**	0,027	,248**	,243**	,297**	,448**	,345**	,364**	,430**	0,019	,453**	0,013
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,251	0,000	0,351	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,396	0,000	0,427
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_20	Pears on Correlation	,135*	,235**	,327**	0,112	,366**	0,028	,173**	,228**	,253**	,264**	,274**	,127*	,200**	,191**	,173**
	Sig. (1-tailed)	0,029	0,000	0,000	0,059	0,000	0,348	0,008	0,001	0,000	0,000	0,000	0,038	0,003	0,004	0,008
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_21	Pears on Correlation	,272**	,220**	,186**	,386**	,229**	,490**	,127*	,195**	,324**	,206**	,286**	,234**	0,015	,281**	-0,027
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,001	0,004	0,000	0,001	0,000	0,038	0,003	0,000	0,002	0,000	0,000	0,418	0,000	0,356

Item_26	Pears on Correlation	-0,104	0,102	-0,005	0,107	0,046	,140 [*]	,201 ^{**}	,140 [*]	-,165 [*]	0,021	0,093	-,150 [*]	,307 ^{**}	0,094	-0,020
	Sig. (1-tailed)	0,073	0,077	0,473	0,069	0,263	0,025	0,002	0,025	0,010	0,384	0,098	0,018	0,000	0,095	0,391
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_27	Pears on Correlation	,308 ^{**}	,347 ^{**}	0,070	,338 ^{**}	,214 ^{**}	,295 ^{**}	,338 ^{**}	,359 ^{**}	,349 ^{**}	,298 ^{**}	,363 ^{**}	,326 ^{**}	,131 [*]	,356 ^{**}	0,033
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,164	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,033	0,000	0,321
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_28	Pears on Correlation	,143 [*]	,181 ^{**}	,153 [*]	,135 [*]	,203 ^{**}	,157 [*]	,224 ^{**}	,140 [*]	0,090	,185 ^{**}	,164 [*]	0,080	,144 [*]	0,067	0,060
	Sig. (1-tailed)	0,023	0,005	0,016	0,029	0,002	0,014	0,001	0,025	0,106	0,005	0,011	0,134	0,022	0,174	0,201
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_29	Pears on Correlation	,351 ^{**}	,207 ^{**}	0,053	,259 ^{**}	0,110	,228 ^{**}	,193 ^{**}	,249 ^{**}	,345 ^{**}	,273 ^{**}	,382 ^{**}	,374 ^{**}	-0,056	,267 ^{**}	-0,013
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,002	0,232	0,000	0,063	0,001	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,216	0,000	0,428
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_30	Pears on Correl	,181 ^{**}	,209 ^{**}	,168 ^{**}	,292 ^{**}	,122 [*]	0,089	,204 ^{**}	,206 ^{**}	,221 ^{**}	,128 [*]	,317 ^{**}	,234 ^{**}	,124 [*]	,262 ^{**}	,170 ^{**}

	ation															
	Sig. (1-tailed)	0,006	0,002	0,009	0,000	0,045	0,108	0,002	0,002	0,001	0,037	0,000	0,000	0,041	0,000	0,009
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_31	Pears on Correlation	,154 [*]	,226 ^{**}	,227 ^{**}	,219 ^{**}	,202 ^{**}	0,101	,241 ^{**}	,181 ^{**}	,221 ^{**}	,137 [*]	,290 ^{**}	,231 ^{**}	,151 [*]	,138 [*]	0,113
	Sig. (1-tailed)	0,015	0,001	0,001	0,001	0,002	0,080	0,000	0,006	0,001	0,027	0,000	0,001	0,017	0,027	0,057
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_32	Pears on Correlation	,186 ^{**}	,208 ^{**}	,317 ^{**}	,279 ^{**}	,155 [*]	0,095	,205 ^{**}	,148 [*]	,199 ^{**}	,194 ^{**}	,252 ^{**}	,208 ^{**}	0,105	,234 ^{**}	0,054
	Sig. (1-tailed)	0,005	0,002	0,000	0,000	0,015	0,093	0,002	0,019	0,003	0,003	0,000	0,002	0,071	0,000	0,226
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_33	Pears on Correlation	,142 [*]	,339 ^{**}	,188 ^{**}	,128 [*]	,206 ^{**}	,267 ^{**}	,296 ^{**}	,282 ^{**}	,248 ^{**}	,272 ^{**}	,233 ^{**}	,191 ^{**}	0,114	,261 ^{**}	,139 [*]
	Sig. (1-tailed)	0,023	0,000	0,004	0,037	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,004	0,056	0,000	0,026
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_34	Pears on Correlation	,226 ^{**}	,343 ^{**}	,302 ^{**}	0,088	,310 ^{**}	,153 [*]	,351 ^{**}	,325 ^{**}	,305 ^{**}	,233 ^{**}	,281 ^{**}	,272 ^{**}	0,109	,188 ^{**}	,134 [*]

	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,000	0,109	0,000	0,016	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,064	0,004	0,030
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_35	Pears on Correlation	,237**	,361**	,189**	0,107	,270**	,216**	,309**	,361**	,312**	,342**	,504**	,343**	,187**	,289**	,198**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,004	0,068	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000	0,003
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_36	Pears on Correlation	-0,095	-0,106	-0,111	-0,015	-,130*	-,176**	-,161*	-,132*	-0,029	-0,058	-0,047	0,058	-0,070	-0,012	0,096
	Sig. (1-tailed)	0,093	0,070	0,061	0,418	0,035	0,007	0,012	0,033	0,344	0,211	0,257	0,209	0,163	0,436	0,089
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_37	Pears on Correlation	0,063	0,050	0,027	,166**	0,024	0,032	,163*	,141*	-0,027	0,032	-0,007	-0,060	0,047	0,023	0,033
	Sig. (1-tailed)	0,190	0,244	0,352	0,010	0,367	0,327	0,011	0,024	0,355	0,326	0,459	0,200	0,255	0,375	0,325
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_38	Pears on Correlation	,127*	,215**	,280**	0,081	,122*	,186**	0,118	,139*	,190**	,149*	,252**	,149*	0,089	,121*	,131*
	Sig. (1-tailed)	0,038	0,001	0,000	0,129	0,044	0,005	0,050	0,026	0,004	0,019	0,000	0,018	0,107	0,045	0,034

Correlations

		Item_16	Item_17	Item_18	Item_19	Item_20	Item_21	Item_22	Item_23	Item_24	Item_25	Item_26	Item_27	Item_28	Item_29	Item_30
Item_1	Pears on Correlation	,245**	,442**	,305**	,356**	,135*	,272**	,240**	,212**	,358**	,129*	-0,104	,308**	,143*	,351**	,181**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,029	0,000	0,000	0,001	0,000	0,036	0,073	0,000	0,023	0,000	0,006
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_2	Pears on Correlation	,196**	,320**	,232**	,257**	,235**	,220**	,263**	,329**	,242**	,269**	0,102	,347**	,181**	,207**	,209**
	Sig. (1-tailed)	0,003	0,000	0,001	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,077	0,000	0,005	0,002	0,002
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_3	Pears on Correlation	0,103	-0,004	0,054	0,048	,327**	,186**	,182**	,228**	,159*	,252**	-0,005	0,070	,153*	0,053	,168**
	Sig. (1-tailed)	0,075	0,479	0,225	0,251	0,000	0,004	0,005	0,001	0,013	0,000	0,473	0,164	0,016	0,232	0,009
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_4	Pears on Correlation	,581**	,363**	,293**	,367**	0,112	,386**	,344**	,204**	0,094	0,079	0,107	,338**	,135*	,259**	,292**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,059	0,000	0,000	0,002	0,096	0,134	0,069	0,000	0,029	0,000	0,000

Item_9	Pears on Correlation	,247**	,533**	,365**	,448**	,253**	,324**	,260**	,307**	,406**	,281**	-,165*	,349**	0,090	,345**	,221**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,010	0,000	0,106	0,000	0,001
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_10	Pears on Correlation	,267**	,393**	,406**	,345**	,264**	,206**	,166**	,286**	,335**	,207**	0,021	,298**	,185**	,273**	,128*
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,002	0,010	0,000	0,000	0,002	0,384	0,000	0,005	0,000	0,037
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_11	Pears on Correlation	,154*	,518**	,419**	,364**	,274**	,286**	,302**	,412**	,476**	,360**	0,093	,363**	,164*	,382**	,317**
	Sig. (1-tailed)	0,015	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,098	0,000	0,011	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_12	Pears on Correlation	,286**	,452**	,373**	,430**	,127*	,234**	,304**	,328**	,533**	,175**	-,150*	,326**	0,080	,374**	,234**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,038	0,000	0,000	0,000	0,000	0,007	0,018	0,000	0,134	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_13	Pears on Correlation	0,034	0,044	-0,001	0,019	,200**	0,015	0,008	,159*	0,084	,247**	,307**	,131*	,144*	-0,056	,124*

	ation															
	Sig. (1-tailed)	0,319	0,271	0,495	0,396	0,003	0,418	0,454	0,013	0,120	0,000	0,000	0,033	0,022	0,216	0,041
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_14	Pears on Correlation	,463**	,474**	,437**	,453**	,191**	,281**	,321**	,293**	,347**	,286**	0,094	,356**	0,067	,267**	,262**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,095	0,000	0,174	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_15	Pears on Correlation	,161*	,208**	0,052	0,013	,173**	-0,027	-0,041	0,094	0,087	0,003	-0,020	0,033	0,060	-0,013	,170**
	Sig. (1-tailed)	0,012	0,002	0,234	0,427	0,008	0,356	0,282	0,094	0,112	0,484	0,391	0,321	0,201	0,428	0,009
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_16	Pears on Correlation	1	,358**	,361**	,469**	0,068	,250**	,320**	,136*	,200**	,172**	0,011	,290**	0,092	,227**	,267**
	Sig. (1-tailed)		0,000	0,000	0,000	0,173	0,000	0,000	0,028	0,003	0,008	0,440	0,000	0,100	0,001	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_17	Pears on Correlation	,358**	1	,580**	,619**	0,092	,307**	,257**	,305**	,342**	,267**	0,027	,441**	,200**	,464**	,278**

	Sig. (1-tailed)	0,000		0,000	0,000	0,099	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,355	0,000	0,002	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_18	Pears on Correlation	,361**	,580**	1	,654**	0,099	,288**	,229**	,291**	,310**	,248**	0,057	,453**	,242**	,412**	,119*
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000		0,000	0,084	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,215	0,000	0,000	0,000	0,048
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_19	Pears on Correlation	,469**	,619**	,654**	1	0,039	,351**	,336**	,299**	,419**	,228**	0,001	,497**	,239**	,504**	,163*
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000		0,293	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,493	0,000	0,000	0,000	0,011
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_20	Pears on Correlation	0,068	0,092	0,099	0,039	1	,187**	,282**	,271**	,202**	,409**	0,071	,211**	0,114	,143*	,271**
	Sig. (1-tailed)	0,173	0,099	0,084	0,293		0,004	0,000	0,000	0,002	0,000	0,163	0,001	0,057	0,023	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_21	Pears on Correlation	,250**	,307**	,288**	,351**	,187**	1	,488**	,321**	,255**	,190**	-0,008	,395**	,212**	,284**	,163*
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004		0,000	0,000	0,000	0,004	0,455	0,000	0,001	0,000	0,011

Item_26	Pears on Correlation	0,011	0,027	0,057	0,001	0,071	-0,008	,153*	,175**	-,138*	,296**	1	,212**	,186**	-0,026	-0,004
	Sig. (1-tailed)	0,440	0,355	0,215	0,493	0,163	0,455	0,016	0,007	0,027	0,000		0,001	0,005	0,357	0,480
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_27	Pears on Correlation	,290**	,441**	,453**	,497**	,211**	,395**	,335**	,380**	,361**	,438**	,212**	1	,311**	,423**	,217**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001		0,000	0,000	0,001
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_28	Pears on Correlation	0,092	,200**	,242**	,239**	0,114	,212**	,153*	,302**	,205**	,259**	,186**	,311**	1	,313**	,195**
	Sig. (1-tailed)	0,100	0,002	0,000	0,000	0,057	0,001	0,016	0,000	0,002	0,000	0,005	0,000		0,000	0,003
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_29	Pears on Correlation	,227**	,464**	,412**	,504**	,143*	,284**	,288**	,230**	,479**	,143*	-0,026	,423**	,313**	1	,289**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,000	0,000	0,023	0,000	0,000	0,001	0,000	0,023	0,357	0,000	0,000		0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_30	Pears on Correlation	,267**	,278**	,119*	,163*	,271**	,163*	,166*	,177**	,216**	,214**	-0,004	,217**	,195**	,289**	1

	ation															
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,048	0,011	0,000	0,011	0,010	0,007	0,001	0,001	0,480	0,001	0,003	0,000	
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_31	Pears on Correlation	,233**	,295**	,138*	,236**	,246**	,207**	0,107	,234**	,213**	,230**	-0,049	,199**	,278**	,309**	,663**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,027	0,000	0,000	0,002	0,068	0,000	0,001	0,001	0,247	0,003	0,000	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_32	Pears on Correlation	,260**	,286**	,179**	,297**	,185**	,270**	0,096	,342**	,253**	,225**	-0,074	,228**	,292**	,305**	,429**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,006	0,000	0,005	0,000	0,090	0,000	0,000	0,001	0,150	0,001	0,000	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_33	Pears on Correlation	,212**	,296**	,233**	,294**	,260**	,333**	,260**	,300**	,343**	,242**	-0,063	,277**	,155*	,267**	,182**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,189	0,000	0,015	0,000	0,005
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_34	Pears on Correlation	,295**	,401**	,253**	,237**	,223**	,180**	0,106	,367**	,308**	,310**	-0,047	,277**	,254**	,274**	,293**

	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,006	0,070	0,000	0,000	0,000	0,258	0,000	0,000	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_35	Pears on Correlation	0,025	,381**	,327**	,311**	,168**	,208**	,148'	,422**	,344**	,329**	0,066	,287**	,197**	,317**	,148'
	Sig. (1-tailed)	0,366	0,000	0,000	0,000	0,009	0,002	0,019	0,000	0,000	0,000	0,180	0,000	0,003	0,000	0,019
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_36	Pears on Correlation	-0,096	-0,050	-0,086	-0,066	-0,027	-,128'	-0,051	-0,078	0,004	-0,078	-0,103	-0,090	0,017	0,056	0,073
	Sig. (1-tailed)	0,090	0,245	0,116	0,178	0,356	0,037	0,237	0,139	0,477	0,137	0,075	0,106	0,409	0,220	0,155
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_37	Pears on Correlation	,194**	0,074	0,088	0,073	0,007	0,020	,123'	0,028	-0,014	,141*	,199**	,184**	0,007	0,083	-0,113
	Sig. (1-tailed)	0,003	0,151	0,109	0,154	0,459	0,390	0,043	0,347	0,422	0,024	0,003	0,005	0,462	0,125	0,057
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_38	Pears on Correlation	,154*	,208**	,183**	,144*	,239**	,161*	0,109	,298**	,175**	,367**	,123*	,224**	,169**	,163'	,197**
	Sig. (1-tailed)	0,015	0,002	0,005	0,022	0,000	0,012	0,064	0,000	0,007	0,000	0,043	0,001	0,009	0,011	0,003

Correlations											
		Item_31	Item_32	Item_33	Item_34	Item_35	Item_36	Item_37	Item_38	Item_39	Item_40
Item_1	Pearson Correlation	,154*	,186**	,142*	,226**	,237**	-0,095	0,063	,127*	,181**	,304**
	Sig. (1-tailed)	0,015	0,005	0,023	0,001	0,000	0,093	0,190	0,038	0,006	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_2	Pearson Correlation	,226**	,208**	,339**	,343**	,361**	-0,106	0,050	,215**	,153*	,308**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,002	0,000	0,000	0,000	0,070	0,244	0,001	0,016	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_3	Pearson Correlation	,227**	,317**	,188**	,302**	,189**	-0,111	0,027	,280**	0,048	,210**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,004	0,000	0,004	0,061	0,352	0,000	0,254	0,002
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_4	Pearson Correlation	,219**	,279**	,128*	0,088	0,107	-0,015	,166**	0,081	0,009	,133*
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,037	0,109	0,068	0,418	0,010	0,129	0,451	0,032
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_5	Pearson Correlation	,202**	,155*	,206**	,310**	,270**	-,130*	0,024	,122*	,147*	,263**

	Sig. (1-tailed)	0,002	0,015	0,002	0,000	0,000	0,035	0,367	0,044	0,020	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_6	Pearson Correlation	0,101	0,095	,267**	,153*	,216**	-,176**	0,032	,186**	0,038	,148*
	Sig. (1-tailed)	0,080	0,093	0,000	0,016	0,001	0,007	0,327	0,005	0,297	0,019
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_7	Pearson Correlation	,241**	,205**	,296**	,351**	,309**	-,161*	,163*	0,118	0,091	,158*
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,002	0,000	0,000	0,000	0,012	0,011	0,050	0,103	0,014
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_8	Pearson Correlation	,181**	,148*	,282**	,325**	,361**	-,132*	,141*	,139*	0,052	,290**
	Sig. (1-tailed)	0,006	0,019	0,000	0,000	0,000	0,033	0,024	0,026	0,236	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_9	Pearson Correlation	,221**	,199**	,248**	,305**	,312**	-0,029	-0,027	,190**	,266**	,352**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,003	0,000	0,000	0,000	0,344	0,355	0,004	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_10	Pearson Correlation	,137*	,194**	,272**	,233**	,342**	-0,058	0,032	,149*	,139*	,273**

	Sig. (1-tailed)	0,027	0,003	0,000	0,001	0,000	0,211	0,326	0,019	0,026	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_11	Pearson Correlation	,290**	,252**	,233**	,281**	,504**	-0,047	-0,007	,252**	,228**	,342**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,257	0,459	0,000	0,001	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_12	Pearson Correlation	,231**	,208**	,191**	,272**	,343**	0,058	-0,060	,149*	,155*	,309**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,002	0,004	0,000	0,000	0,209	0,200	0,018	0,015	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_13	Pearson Correlation	,151*	0,105	0,114	0,109	,187**	-0,070	0,047	0,089	0,104	0,102
	Sig. (1-tailed)	0,017	0,071	0,056	0,064	0,004	0,163	0,255	0,107	0,074	0,077
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_14	Pearson Correlation	,138*	,234**	,261**	,188**	,289**	-0,012	0,023	,121*	0,092	,254**
	Sig. (1-tailed)	0,027	0,000	0,000	0,004	0,000	0,436	0,375	0,045	0,099	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_15	Pearson Correlation	0,113	0,054	,139*	,134*	,198**	0,096	0,033	,131*	0,050	,191**

	Sig. (1-tailed)	0,057	0,226	0,026	0,030	0,003	0,089	0,325	0,034	0,244	0,004
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_16	Pearson Correlation	,233**	,260**	,212**	,295**	0,025	-0,096	,194**	,154*	0,088	,207**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,001	0,000	0,366	0,090	0,003	0,015	0,110	0,002
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_17	Pearson Correlation	,295**	,286**	,296**	,401**	,381**	-0,050	0,074	,208**	,318**	,335**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,245	0,151	0,002	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_18	Pearson Correlation	,138*	,179**	,233**	,253**	,327**	-0,086	0,088	,183**	,326**	,200**
	Sig. (1-tailed)	0,027	0,006	0,001	0,000	0,000	0,116	0,109	0,005	0,000	0,002
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_19	Pearson Correlation	,236**	,297**	,294**	,237**	,311**	-0,066	0,073	,144*	,295**	,275**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,178	0,154	0,022	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_20	Pearson Correlation	,246**	,185**	,260**	,223**	,168**	-0,027	0,007	,239**	,137*	,256**

	Sig. (1-tailed)	0,000	0,005	0,000	0,001	0,009	0,356	0,459	0,000	0,028	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_21	Pearson Correlation	,207**	,270**	,333**	,180**	,208**	-,128*	0,020	,161*	,300**	,300**
	Sig. (1-tailed)	0,002	0,000	0,000	0,006	0,002	0,037	0,390	0,012	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_22	Pearson Correlation	0,107	0,096	,260**	0,106	,148*	-0,051	,123*	0,109	,124*	0,101
	Sig. (1-tailed)	0,068	0,090	0,000	0,070	0,019	0,237	0,043	0,064	0,042	0,080
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_23	Pearson Correlation	,234**	,342**	,300**	,367**	,422**	-0,078	0,028	,298**	,287**	,302**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,139	0,347	0,000	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_24	Pearson Correlation	,213**	,253**	,343**	,308**	,344**	0,004	-0,014	,175**	,203**	,356**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,477	0,422	0,007	0,002	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_25	Pearson Correlation	,230**	,225**	,242**	,310**	,329**	-0,078	,141*	,367**	,211**	,287**

	Sig. (1-tailed)	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,137	0,024	0,000	0,002	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_26	Pearson Correlation	-0,049	-0,074	-0,063	-0,047	0,066	-0,103	,199**	,123*	0,115	-0,098
	Sig. (1-tailed)	0,247	0,150	0,189	0,258	0,180	0,075	0,003	0,043	0,055	0,085
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_27	Pearson Correlation	,199**	,228**	,277**	,277**	,287**	-0,090	,184**	,224**	,232**	,331**
	Sig. (1-tailed)	0,003	0,001	0,000	0,000	0,000	0,106	0,005	0,001	0,001	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_28	Pearson Correlation	,278**	,292**	,155*	,254**	,197**	0,017	0,007	,169**	,131*	,277**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,015	0,000	0,003	0,409	0,462	0,009	0,034	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_29	Pearson Correlation	,309**	,305**	,267**	,274**	,317**	0,056	0,083	,163*	,190**	,327**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,220	0,125	0,011	0,004	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_30	Pearson Correlation	,663**	,429**	,182**	,293**	,148*	0,073	-0,113	,197**	0,082	,224**

	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,005	0,000	0,019	0,155	0,057	0,003	0,126	0,001
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_31	Pearson Correlation	1	,566**	,297**	,441**	,296**	-0,034	-0,072	,243**	,229**	,320**
	Sig. (1-tailed)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,317	0,159	0,000	0,001	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_32	Pearson Correlation	,566**	1	,458**	,451**	,313**	-0,051	0,058	,268**	,231**	,424**
	Sig. (1-tailed)	0,000		0,000	0,000	0,000	0,239	0,208	0,000	0,001	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_33	Pearson Correlation	,297**	,458**	1	,361**	,414**	-0,069	0,023	,285**	,210**	,315**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000		0,000	0,000	0,169	0,375	0,000	0,002	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_34	Pearson Correlation	,441**	,451**	,361**	1	,422**	-,147*	0,066	,205**	,316**	,402**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000		0,000	0,020	0,178	0,002	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_35	Pearson Correlation	,296**	,313**	,414**	,422**	1	-0,055	-0,011	,420**	,332**	,447**

	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000		0,223	0,437	0,000	0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_36	Pearson Correlation	-0,034	-0,051	-0,069	-,147*	-0,055	1	-,151*	-0,050	-0,010	-0,056
	Sig. (1-tailed)	0,317	0,239	0,169	0,020	0,223		0,017	0,244	0,447	0,218
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_37	Pearson Correlation	-0,072	0,058	0,023	0,066	-0,011	-,151*	1	0,063	0,019	0,039
	Sig. (1-tailed)	0,159	0,208	0,375	0,178	0,437	0,017		0,190	0,398	0,293
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_38	Pearson Correlation	,243**	,268**	,285**	,205**	,420**	-0,050	0,063	1	,360**	,501**
	Sig. (1-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,002	0,000	0,244	0,190		0,000	0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_39	Pearson Correlation	,229**	,231**	,210**	,316**	,332**	-0,010	0,019	,360**	1	,475**
	Sig. (1-tailed)	0,001	0,001	0,002	0,000	0,000	0,447	0,398	0,000		0,000
	N	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Item_40	Pearson Correlation	,320**	,424**	,315**	,402**	,447**	-0,056	0,039	,501**	,475**	1

Uji Reliabilitas

```
RELIABILITY
/VARIABLES=Item_1 Item_2 Item_3 Item_4 Item_5 Item_6 Item_7
Item_8 Item_9 Item_10 Item_11 Item_12
Item_13 Item_14 Item_15 Item_16 Item_17 Item_18 Item_19
Item_20 Item_21 Item_22 Item_23 Item_24
Item_25 Item_26 Item_27 Item_28 Item_29 Item_30 Item_31
Item_32 Item_33 Item_34 Item_35 Item_36
Item_37 Item_38 Item_39 Item_40
/SCALE('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=ALPHA
/SUMMARY=TOTAL.
```

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	196	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	196	100,0

listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's	
Alpha	N of Items
,916	40

Uji Normalitas

```
NPART TESTS
  /K-S (NORMAL) =TOTAL
  /MISSING ANALYSIS.
```

NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		TOTAL
		196
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	109,24
	Std. Deviation	14,899
Most Extreme Differences	Absolute	,053
	Positive	,049
	Negative	-,053
Test Statistic		,053
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.

```
EXAMINE VARIABLES=Responsivitas
  /PLOT BOXPLOT STEMLEAF NPLOT
  /COMPARE GROUPS
  /STATISTICS DESCRIPTIVES
  /CINTERVAL 95
  /MISSING LISTWISE
  /NOTOTAL.
```

Explore

Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Responsivitas	196	100,0%	0	0,0%	196	100,0%

Descriptives

		Statistic	Std. Error	
Responsivitas	Mean	109,24	1,064	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	107,15	
		Upper Bound	111,34	
	5% Trimmed Mean	109,35		
	Median	109,00		
	Variance	221,981		
	Std. Deviation	14,899		
	Minimum	67		
	Maximum	156		
	Range	89		
	Interquartile Range	19		
	Skewness	-,092	,174	
	Kurtosis	,659	,346	

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Responsivitas	,053	196	,200	,987	196	,071

a. Lilliefors Significance Correction

Uji Hipotesis

```
T-TEST
  /TESTVAL=65
  /MISSING=ANALYSIS
  /VARIABLES=Responsivitas
  /CRITERIA=CI (.95) .
```

T-Test

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Responsivitas	196	109,24	14,899	1,064

One-Sample Test

Test Value = 65

	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference Lower
Responsivitas	41,575	195	,000	44,245	42,15

Volume Penumpang Stasiun Rangkasbitung

Apr-17				Mei-17			Jun-17			Jul-17			Agu-17		
TANGGAL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
1	6.080	11.837	17.917	16.668	10.335	27.003	6.722	6.562	13.284	11.950	8.797	20.747	6.897	5.893	12.790
2	11.341	9.966	21.307	10.798	5.831	16.629	6.620	5.868	12.488	18.626	7.945	26.571	6.442	5.788	12.230
3	11.062	5.928	16.990	7.268	5.916	13.184	5.914	10.249	16.163	15.274	7.921	23.195	6.231	5.704	11.935
4	7.390	5.366	12.756	7.339	6.648	13.987	9.172	6.987	16.159	12.184	7.957	20.141	6.277	7.044	13.321
5	6.316	5.382	11.698	7.373	7.985	15.358	10.617	5.885	16.502	11.902	8.053	19.955	7.511	13.645	21.156
6	6.382	6.055	12.437	7.800	13.643	21.443	6.487	5.362	11.849	10.892	7.699	18.591	12.054	10.046	22.100
7	6.165	6.849	13.014	12.013	10.357	22.370	6.052	5.377	11.429	8.719	8.083	16.802	11.206	6.211	17.417
8	6.956	12.529	19.485	11.904	6.669	18.573	5.984	5.791	11.775	9.119	11.261	20.380	6.954	5.580	12.534
9	11.365	9.751	21.116	7.687	5.617	13.304	5.818	6.594	12.412	16.754	9.979	26.733	6.287	5.291	11.578
10	11.642	6.226	17.868	7.059	7.376	14.435	6.708	10.188	16.896	13.296	7.600	20.896	6.239	5.778	12.017
11	7.234	5.576	12.810	10.906	10.539	21.445	10.962	8.560	19.522	8.768	7.032	15.800	5.801	6.482	12.283
12	6.181	5.210	11.391	7.835	7.402	15.237	11.260	6.870	18.130	8.669	7.150	15.819	6.636	12.056	18.692
13	6.763	8.650	15.413	7.181	13.213	20.394	7.327	6.221	13.548	8.744	7.545	16.289	10.382	8.897	19.279
14	9.440	11.720	21.160	12.629	9.819	22.448	6.887	6.084	12.971	7.324	7.844	15.168	10.702	6.077	16.779
15	8.121	11.630	19.751	12.941	6.857	19.798	7.016	6.925	13.941	7.629	13.023	20.652	6.520	5.547	12.067
16	12.401	9.107	21.508	8.078	6.024	14.102	6.997	8.081	15.078	12.335	10.105	22.440	5.864	9.300	15.164
17	11.698	5.866	17.564	7.242	6.249	13.491	7.836	11.803	19.639	10.923	5.875	16.798	8.255	8.715	16.970
18	6.998	6.344	13.342	7.323	7.015	14.338	10.508	11.986	22.494	6.862	5.297	12.159	8.897	6.187	15.084
19	5.702	5.397	11.099	7.130	7.923	15.053	10.339	10.115	20.454	6.360	5.434	11.794	6.757	10.116	16.873
20	7.280	5.874	13.154	7.645	14.125	21.770	7.860	10.599	18.459	6.370	5.523	11.893	10.543	7.972	18.515
21	5.753	6.705	12.458	13.114	11.065	24.179	7.733	11.862	19.595	5.578	6.309	11.887	10.509	5.554	16.063
22	6.662	14.102	20.764	12.598	6.985	19.583	7.455	14.374	21.829	5.887	10.915	16.802	1.369	1.312	2.681
23	9.669	11.302	20.971	8.689	7.069	15.758	6.594	14.964	21.558	10.586	8.484	19.070	5.833	5.172	11.005
24	15.330	8.716	24.046	9.046	9.949	18.995	4.030	10.758	14.788	10.431	5.597	16.028	5.754	5.282	11.036
25	10.597	5.135	15.732	11.338	13.594	24.932	5.297	9.424	14.721	6.244	4.757	11.001	5.453	6.107	11.560
26	6.303	4.944	11.247	8.277	10.979	19.256	11.722	15.175	26.897	5.983	5.109	11.092	6.436	10.524	16.960
27	6.155	5.701	11.856	4.678	8.750	13.428	13.926	12.329	26.255	5.817	5.471	11.288	8.934	8.471	17.405
28	6.179	6.814	12.993	10.211	6.252	16.463	15.348	11.292	26.640	5.700	6.613	12.313	9.178	6.069	15.247
29	7.346	14.381	21.727	11.660	4.485	16.145	15.098	9.924	25.022	6.525	12.088	18.613	5.655	6.184	11.839
30	11.007	12.570	23.577	6.081	4.199	10.280	12.791	7.355	20.146	10.796	9.132	19.928	5.769	9.802	15.571
31	-	-	-	5.394	5.785	11.179	-	-	-	10.749	6.157	16.906	6.190	24.151	30.341
TOTAL	251.518	245.633	497.151	280.511	252.870	533.381	257.080	273.564	530.644	286.247	234.598	520.845	221.345	216.806	438.151
RATA-RATA	8.384	8.188	16.572	9.049	8.157	17.206	8.569	9.119	17.688	9.234	7.568	16.801	7.140	6.994	14.134

Volume Penumpang Stasiun Rangkasbitung

Sep-17		
TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
7.164	11.111	18.275
11.837	11.269	23.106
21.396	11.168	32.564
16.401	6.936	23.337
9.684	6.143	15.827
8.208	6.189	14.397
7.606	6.159	13.765
7.132	7.442	14.574
7.634	13.159	20.793
13.318	9.692	23.010
11.737	6.534	18.271
7.183	5.440	12.623
6.617	5.446	12.063
6.452	5.807	12.259
6.156	7.280	13.436
7.060	13.551	20.611
11.347	9.176	20.523
11.776	6.040	17.816
6.928	5.277	12.205
6.424	7.171	13.595
8.682	8.646	17.328
7.467	6.725	14.192
6.378	11.341	17.719
10.602	8.500	19.102
10.763	5.606	16.369
6.243	5.122	11.365
5.227	4.582	9.809
5.847	5.476	11.323
6.080	6.803	12.883
6.769	13.718	20.487
-	-	-

Okt-17		
TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
11.726	10.328	22.054
11.755	6.506	18.261
7.208	5.303	12.511
6.577	5.938	12.515
6.791	6.424	13.215
6.889	7.889	14.778
7.085	13.627	20.712
12.301	10.657	22.958
11.820	6.520	18.340
7.189	5.615	12.804
6.523	5.827	12.350
6.107	5.867	11.974
6.371	7.198	13.569
7.307	13.959	21.266
11.767	9.759	21.526
11.738	6.117	17.855
6.929	5.575	12.504
6.370	5.228	11.598
6.000	5.615	11.615
6.160	6.814	12.974
6.913	12.777	19.690
11.174	9.579	20.753
10.960	5.763	16.723
6.680	5.126	11.806
6.312	5.484	11.796
6.117	5.781	11.898
6.255	7.257	13.512
7.059	13.475	20.534
11.540	10.264	21.804
11.083	6.012	17.095
6.761	5.493	12.254

Nov-17		
TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
6.275	5.842	12.117
6.593	6.546	13.139
6.581	7.955	14.536
7.784	14.929	22.713
13.325	11.283	24.608
12.352	6.650	19.002
5.865	3.835	9.700
6.973	5.476	12.449
6.269	5.714	11.983
6.427	7.243	13.670
7.196	13.060	20.256
11.386	9.309	20.695
11.091	6.342	17.433
6.348	5.328	11.676
6.026	5.058	11.084
6.529	5.763	12.292
6.148	6.812	12.960
6.910	12.667	19.577
11.090	9.562	20.652
10.822	6.032	16.854
6.705	5.211	11.916
6.082	5.040	11.122
6.175	5.901	12.076
6.009	7.157	13.166
6.684	13.381	20.065
10.196	8.688	18.884
10.504	5.470	15.974
6.190	4.762	10.952
6.493	5.581	12.074
5.983	9.189	15.172
-	-	-

Des-17		
TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
8.641	12.442	21.083
8.488	13.122	21.610
14.325	9.828	24.153
12.529	6.275	18.804
7.793	5.669	13.462
6.705	5.524	12.229
6.560	6.096	12.656
6.518	6.894	13.412
6.795	13.186	19.981
11.483	9.677	21.160
11.480	6.058	17.538
7.489	5.300	12.789
6.408	5.826	12.234
6.587	6.374	12.961
6.436	7.136	13.572
7.513	12.147	19.660
11.612	10.242	21.854
12.231	6.851	19.082
7.816	6.188	14.004
7.274	6.408	13.682
7.602	7.183	14.785
7.468	8.697	16.165
9.181	16.891	26.072
12.444	14.158	26.602
15.199	10.246	25.445
15.106	8.358	23.464
11.126	8.177	19.303
10.194	8.812	20.006
9.507	11.383	20.890
11.528	22.660	34.188
11.923	17.397	29.320

266.118 237.509 503.627

248.706 232.284 480.990

233.011 225.786 458.797

284.038 278.808 562.846

8.871	7.917	16.788	8.023	7.493	15.516	7.767	7.526	15.293	9.468	9.294	18.156
-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	--------

Volume Penumpang Stasiun Rangkasbitung

Jan-18				Feb-18				Mar-18				Apr-18				Mei-18				Jun-18			
TANGGAL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL		
1	17.928	15.069	32.997	6.500	6.043	12.543	6.688	6.820	13.508	14.452	10.542	24.994	14.339	10.685	25.024	9.801	9.628	19.429	9.801	9.628	19.429		
2	19.404	10.379	29.783	6.752	7.665	14.417	6.712	7.586	14.298	13.467	6.895	20.362	10.745	6.839	17.584	9.198	10.333	19.531	9.198	10.333	19.531		
3	15.079	10.234	25.313	7.654	14.580	22.234	7.971	14.106	22.077	8.152	6.069	14.211	8.780	7.787	16.567	11.770	8.840	20.610	11.770	8.840	20.610		
4	12.372	9.494	21.866	12.557	10.827	23.384	12.719	11.204	23.923	7.314	5.980	13.294	8.479	8.901	17.380	12.182	7.573	19.755	12.182	7.573	19.755		
5	9.524	9.480	19.004	11.746	6.605	18.351	7.772	6.960	14.732	7.207	6.658	13.865	9.551	16.419	25.970	8.321	7.608	15.929	8.321	7.608	15.929		
6	9.483	19.955	29.438	7.362	5.631	12.993	6.828	5.480	12.308	7.170	7.885	15.055	15.375	11.783	27.158	8.569	7.982	16.551	8.569	7.982	16.551		
7	14.497	12.871	27.368	6.734	6.964	13.698	7.722	5.689	13.411	8.201	13.664	21.865	13.979	7.478	21.451	8.341	9.101	17.442	8.341	9.101	17.442		
8	11.890	7.359	19.249	6.375	5.897	12.272	6.332	6.020	12.352	12.371	10.005	22.376	9.372	6.662	16.034	8.138	10.192	18.330	8.138	10.192	18.330		
9	7.143	5.954	13.097	6.339	7.069	13.408	6.472	7.513	13.985	13.115	7.021	20.136	9.212	8.642	17.854	9.500	15.223	24.723	9.500	15.223	24.723		
10	7.095	5.784	12.879	7.366	12.428	19.794	7.551	13.600	21.151	8.164	6.084	14.248	13.192	11.950	24.542	10.267	15.518	25.785	10.267	15.518	25.785		
11	6.940	6.152	13.092	11.502	9.987	21.489	12.513	9.850	22.363	7.250	6.043	13.293	10.497	9.486	19.983	9.832	12.952	22.784	9.832	12.952	22.784		
12	6.536	7.215	13.751	10.849	6.240	17.083	11.462	6.355	17.817	7.385	7.102	14.467	9.456	15.589	25.045	7.282	13.448	20.730	7.282	13.448	20.730		
13	7.061	12.936	20.007	6.485	5.388	11.873	7.179	5.337	12.516	4.157	772	4.929	15.286	12.387	27.673	6.078	14.896	20.974	6.078	14.896	20.974		
14	10.870	9.422	20.292	6.433	6.003	12.436	6.994	5.314	12.448	10.451	15.487	25.938	15.489	10.120	25.609	4.261	10.955	15.216	4.261	10.955	15.216		
15	11.332	6.094	17.426	8.430	13.820	22.250	6.392	6.239	12.631	14.306	10.048	24.354	10.583	9.850	20.433	5.692	9.687	15.379	5.692	9.687	15.379		
16	6.845	5.218	12.063	6.518	11.773	18.291	6.991	10.361	17.352	13.601	6.838	20.439	7.522	9.332	16.854	11.463	15.709	27.172	11.463	15.709	27.172		
17	6.398	5.467	11.865	9.627	11.519	21.146	8.706	13.912	22.618	8.335	5.859	14.194	6.341	4.893	11.234	16.261	14.436	30.697	16.261	14.436	30.697		
18	6.086	5.859	11.945	15.485	9.758	25.243	13.285	9.124	22.409	7.280	5.807	13.087	7.558	5.981	13.539	17.217	12.090	29.247	17.217	12.090	29.247		
19	5.599	6.484	12.083	12.939	6.231	19.170	12.353	6.159	18.512	7.441	6.743	14.184	6.701	9.633	16.334	16.529	9.222	25.751	16.529	9.222	25.751		
20	6.101	11.915	18.016	7.476	5.246	12.722	7.129	5.239	12.368	7.152	7.900	15.052	9.648	6.359	16.007	16.313	9.055	25.368	16.313	9.055	25.368		
21	10.622	8.912	19.534	6.495	5.359	11.854	6.131	5.212	11.343	7.717	13.220	20.937	10.644	5.168	15.812	14.026	8.447	22.473	14.026	8.447	22.473		
22	10.003	5.381	15.384	6.230	5.709	11.939	6.516	6.098	12.614	11.902	9.722	21.624	6.002	4.563	10.565	11.271	7.764	19.035	11.271	7.764	19.035		
23	6.804	4.864	11.668	6.028	6.756	12.784	6.256	7.032	13.288	12.052	6.236	18.288	5.591	4.583	10.174	23.347	9.489	20.836	23.347	9.489	20.836		
24	6.127	5.237	11.364	6.784	11.978	18.762	5.944	11.117	17.061	12.052	6.236	18.288	5.470	5.061	10.531	20.387	8.608	28.995	20.387	8.608	28.995		
25	5.942	5.677	11.619	10.942	9.233	20.175	11.205	9.079	20.284	7.525	5.295	12.820	5.470	5.061	10.531	15.182	7.472	22.604	15.182	7.472	22.604		
26	5.922	6.628	12.550	10.581	5.987	16.568	6.792	5.263	12.055	6.858	5.705	12.604	6.797	10.420	17.217	10.917	8.514	19.431	10.917	8.514	19.431		
27	6.834	13.004	19.838	6.626	5.054	11.680	11.748	6.165	17.913	7.001	6.316	13.317	9.799	7.844	17.643	9.461	8.462	15.923	9.461	8.462	15.923		
28	10.782	9.229	20.011	6.454	5.560	12.014	6.484	5.433	11.917	8.517	15.053	23.570	10.990	7.423	18.413	12.510	7.353	19.863	12.510	7.353	19.863		
29	11.044	6.199	17.243	6.626	5.054	11.680	7.327	9.726	17.053	12.782	10.464	23.246	9.246	8.017	17.263	8.254	7.910	16.164	8.254	7.910	16.164		
30	6.596	5.025	11.621	9.326	12.710	22.036	9.326	12.710	22.036	12.432	8.956	21.388	8.251	5.854	14.105	9.741	12.646	22.387	9.741	12.646	22.387		
31	6.602	5.404	12.006	9.352	13.324	22.676	9.352	13.324	22.676	-	-	-	7.056	8.411	15.467	-	-	-	-	-	-		
TOTAL	286.161	252.841	539.002	235.263	225.310	460.573	261.792	254.227	516.019	281.125	242.165	523.290	297.602	263.637	561.239	330.301	309.003	639.304	330.301	309.003	639.304		
RATA-RATA	9.231	8.156	17.387	8.402	8.047	16.449	8.445	8.201	16.646	9.371	8.072	17.443	9.600	8.504	15.104	11.010	10.300	21.910	11.010	10.300	21.910		

Volume Penumpang Stasiun Rangkasbitung

Jul-18			Agu-18			Sep-18			Okt-18			Nov-18			Des-18		
TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL	TOTAL IN	TOTAL OUT	TOTALVOL
16.671	10.338	27.009	6.684	5.995	12.679	7.979	14.326	22.305	12.200	8.961	19.161	6.574	6.347	12.921	9.973	14.778	24.751
14.444	8.461	22.905	6.874	6.606	13.480	13.462	10.783	24.245	7.381	5.561	12.942	7.757	8.770	16.527	13.267	13.195	26.462
10.057	7.833	17.890	6.934	7.576	14.510	12.881	7.207	20.088	7.187	5.739	12.926	8.054	14.865	22.919	11.678	6.704	18.382
9.488	7.732	17.220	7.674	13.792	21.466	8.008	6.244	14.252	6.921	5.770	12.691	12.821	11.396	24.217	7.880	5.607	13.487
9.195	7.488	16.683	13.194	10.598	23.792	7.721	6.352	14.073	7.374	7.708	15.082	13.178	7.418	20.596	6.969	6.290	13.259
8.419	8.618	17.037	12.002	6.631	18.633	7.313	6.690	14.003	8.207	13.084	21.291	6.985	5.590	12.575	6.900	6.145	13.045
9.527	13.739	23.265	7.498	5.786	13.284	7.234	7.980	15.214	12.715	9.308	22.023	6.980	5.882	12.862	6.702	7.730	14.432
14.404	11.088	25.492	6.474	5.573	12.047	8.232	15.225	23.457	12.708	6.057	18.765	7.294	6.532	13.826	7.962	13.350	21.312
13.651	8.581	22.232	6.637	6.104	12.741	12.830	10.503	23.333	7.127	5.381	12.508	6.923	7.556	14.479	11.821	9.771	21.592
9.322	7.659	16.981	6.401	6.973	13.374	11.899	8.654	20.553	6.679	5.553	12.232	7.553	13.764	21.317	12.121	6.749	18.870
8.724	7.223	15.947	7.346	11.775	19.121	11.485	8.367	19.852	6.398	6.024	12.422	12.065	10.347	22.412	7.729	5.852	13.581
8.773	7.841	16.614	10.956	8.977	19.933	9.699	5.966	15.665	6.869	7.444	14.313	12.050	6.570	18.620	7.080	5.949	13.029
7.907	8.473	16.380	10.933	6.561	17.494	6.821	6.103	12.924	7.823	13.064	20.887	7.334	5.672	13.006	7.139	6.669	13.808
8.217	14.062	22.279	6.728	5.524	12.250	6.618	7.200	13.818	12.199	10.235	22.434	6.512	5.502	12.014	7.088	7.952	15.040
12.395	11.355	23.750	6.355	5.794	12.149	7.583	13.719	21.302	11.554	6.474	18.028	6.617	6.407	13.024	7.383	13.585	21.468
11.363	6.467	17.830	6.792	11.277	18.069	11.815	9.615	21.430	7.123	5.457	12.580	6.614	7.679	14.293	12.420	10.002	22.422
7.311	5.534	12.845	6.792	10.468	17.260	11.712	6.294	18.006	6.407	5.405	11.812	7.540	14.837	22.377	12.273	7.339	19.612
6.958	5.561	12.519	8.838	10.169	19.007	6.955	5.431	12.386	6.438	6.068	12.506	11.571	11.065	22.636	8.189	6.600	14.789
6.347	5.862	12.209	11.393	10.144	21.537	6.337	5.327	11.664	6.561	7.282	13.843	11.391	8.733	20.124	8.232	7.001	15.233
6.238	6.798	13.036	10.073	9.771	19.844	6.185	5.669	11.854	7.397	13.173	20.570	12.584	8.937	21.521	7.933	7.813	15.746
7.348	11.448	18.796	6.246	19.620	25.866	6.485	4.877	11.362	11.627	9.686	21.313	10.120	5.899	16.019	8.343	9.019	17.362
11.937	6.792	18.729	6.712	7.547	16.259	6.719	12.827	19.546	11.337	6.330	17.667	7.243	6.150	13.393	10.668	15.533	27.201
4.045	3.394	7.439	14.917	7.317	22.234	9.637	6.838	16.475	11.554	6.474	18.028	7.163	7.475	14.638	12.013	12.350	24.863
7.288	4.955	12.243	10.638	8.114	18.752	8.898	2.552	11.450	6.135	5.225	11.360	7.485	12.882	20.367	12.547	10.369	22.916
6.758	5.104	11.862	9.138	12.384	21.522	7.067	5.301	12.368	6.314	5.920	12.234	11.294	9.708	21.002	12.892	7.906	20.798
6.448	5.270	11.718	15.708	9.842	25.550	6.110	5.377	11.487	6.854	7.561	14.315	10.794	6.190	16.984	10.629	6.677	17.306
11.435	12.828	24.263	13.659	6.828	20.487	6.298	6.080	12.378	7.512	13.617	21.129	7.607	5.525	13.132	9.511	8.228	17.739
7.002	12.842	19.844	8.223	5.792	14.015	6.917	7.618	14.535	12.562	10.582	23.144	6.623	5.825	12.448	8.327	9.596	17.923
11.545	9.474	20.819	7.288	5.646	12.934	8.103	14.270	22.373	11.479	6.645	18.124	6.527	6.111	12.638	9.604	18.680	28.284
11.323	6.215	17.538	7.462	5.832	13.294	12.441	11.169	23.610	7.098	5.547	12.645	6.967	8.023	14.990	12.847	17.460	30.307
6.956	5.464	12.420	6.894	7.615	14.509	-	-	-	6.093	5.793	11.806	-	-	-	11.305	13.991	25.296
291.296	254.518	545.814	275.461	262.631	538.092	261.444	244.564	506.008	260.937	234.186	495.123	260.270	247.457	507.727	299.925	300.390	575.019
9.397	8.210	17.607	8.886	8.472	17.358	8.715	8.152	16.867	8.417	7.554	15.972	8.396	7.982	16.378	9.675	9.690	19.549



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

LAMPIRAN
INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 9 TAHUN 2000
TANGGAL 19 DESEMBER 2000

PEDOMAN PENGARUSUTAMAAN GENDER DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL

I. UMUM

Dalam Instruksi Presiden ini yang dimaksud dengan:

1. Pengarusutamaan Gender adalah strategi yang dibangun untuk mengintegrasikan gender menjadi satu dimensi integral dari perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan nasional.
2. Gender adalah konsep yang mengacu pada peran-peran dan tanggung jawab laki-laki dan perempuan yang terjadi akibat dari dan dapat berubah oleh keadaan sosial dan budaya masyarakat.
3. Kesetaraan Gender adalah kesamaan kondisi bagi laki-laki dan perempuan untuk memperoleh kesempatan dan hak-haknya sebagai manusia, agar mampu berperan dan berpartisipasi dalam kegiatan politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan nasional, dan kesamaan dalam menikmati hasil pembangunan tersebut.
4. Keadilan Gender adalah suatu proses untuk menjadi adil terhadap laki-laki dan perempuan.
5. Analisa Gender adalah proses yang dibangun secara sistematis untuk mengidentifikasi dan memahami pembagian kerja/peran laki-laki dan perempuan, akses dan kontrol terhadap sumber-sumber daya pembangunan, partisipasi dalam proses pembangunan dan manfaat yang mereka nikmati, pola hubungan antara laki-laki dan perempuan yang timpang, yang di dalam pelaksanaannya memperhatikan faktor-faktor lainnya seperti kelas sosial, ras, dan suku bangsa.
6. Instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Pusat dan Daerah adalah instansi dan lembaga pemerintah yang dipimpin oleh Menteri, Kepala Lembaga Pemerintah Non Departemen, Pimpinan Kesekretariatan Lembaga Tertinggi/Tinggi Negara, Panglima Tentara Nasional Indonesia, Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Jaksa Agung Republik Indonesia, Gubernur, dan Bupati/Walikota.

II. TUJUAN ...



II. TUJUAN

Pengarusutamaan gender bertujuan terselenggaranya perencanaan, penyusunan, pelaksana, pemantauan, dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan nasional yang berperspektif gender dalam rangka mewujudkan kesetaraan dan keadilan gender dalam kehidupan berkeluarga, bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

III. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup pengarusutamaan gender meliputi seluruh perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi kebijakan dan program pembangunan nasional.

IV. PELAKSANAAN PENGARUSUTAMAAN GENDER

A. Umum

1. Pengarusutamaan gender dilaksanakan dengan:
 - a. Analisa gender.
 - b. Upaya Komunikasi, Informasi, dan Edukasi (KIE) tentang pengarusutamaan gender pada instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Pusat dan Daerah.
2. Analisa gender dilaksanakan untuk mengidentifikasi dan memahami ada atau tidak adanya dan sebab-sebab terjadinya ketidaksetaraan dan ketidakadilan gender, termasuk pemecahan permasalahannya.
3. Upaya Komunikasi, Informasi, dan Edukasi (KIE) dilaksanakan untuk menumbuhkan dan meningkatkan kemampuan instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Pusat dan Daerah tentang gender.
4. Kegiatan analisa gender meliputi:
 - a. Mengidentifikasi kesenjangan antara laki-laki dan perempuan dalam memperoleh manfaat dari kebijakan dan program pembangunan dalam berbagai aspek kehidupan;
 - b. Mengidentifikasi dan memahami sebab-sebab terjadinya ketidaksetaraan dan ketidakadilan gender dan menghimpun faktor-faktor penyebabnya;
 - c. Menyusun langkah-langkah yang diperlukan untuk mewujudkan kesetaraan dan keadilan gender;
 - d. Menetapkan indikator gender untuk mengukur capaian dari upaya-upaya mewujudkan kesetaraan dan keadilan gender.
5. Pemecahan permasalahan yang dihasilkan dalam analisa gender diwujudkan dan diintegrasikan dalam perencanaan kebijakan dan proses pembangunan nasional.

B. Bantuan ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

B. Bantuan Teknis

1. Dalam rangka pelaksanaan pengarusutamaan gender, Menteri Negara Pemberdayaan Perempuan memberikan bantuan teknis sesuai dengan bidang dan fungsi, serta kewenangannya kepada instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Pusat dan Daerah.
2. Bantuan teknis dapat berupa panduan, pelatihan, konsultasi, informasi, koordinasi, advokasi, dan penyediaan bahan dan data.

C. Pemantapan Pelaksanaan

Dalam rangka pemantapan pelaksanaan pengarusutamaan gender, Pimpinan instansi dan lembaga pemerintah baik Pusat maupun Daerah:

1. Membentuk dan/atau menunjuk mekanisme internal/unit kerja/penanggung jawab guna kelancaran pelaksanaan pengarusutamaan gender di lingkungannya;
2. Menyusun uraian kerja dan menetapkan langkah-langkah yang diperlukan dalam pelaksanaan pengarusutamaan gender;
3. Melaksanakan koordinasi internal yang berkaitan dengan bidang tugasnya untuk menjamin terlaksananya pengarusutamaan gender dengan baik;
4. Memberikan bantuan teknis dalam bentuk penyediaan data dan informasi, pelatihan dan konsultasi yang berkaitan dengan bidang tugas dan fungsi, serta kewenangannya kepada pihak-pihak yang membutuhkan.

D. Pemantauan dan Evaluasi

1. Pimpinan instansi dan lembaga pemerintah baik Pusat maupun Daerah melaksanakan dan bertanggungjawab pemantauan dan evaluasi terhadap pengarusutamaan gender di lingkungannya.
2. Hasil pemantauan dan evaluasi pelaksanaan pengarusutamaan gender, oleh Pimpinan instansi dan lembaga pemerintah baik Pusat dan Daerah dilaporkan kepada Presiden dengan tembusan kepada Menteri Negara Pemberdayaan Perempuan.

V. PEMBIAYAAN

1. Segala pembiayaan yang diperlukan bagi pelaksanaan pengarusutamaan gender dibebankan kepada:
 - a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk masing-masing instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Pusat;
 - b. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) untuk masing-masing instansi dan lembaga pemerintah di tingkat Daerah.

2. Pembiayaan ...



- 7 -

2. Pembiayaan pelaksanaan pengarusutamaan gender yang berasal dari pihak-pihak lain selain dari APBN dan APBD dapat dilakukan sepanjang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

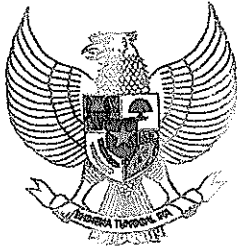
VI. PELAPORAN

1. Menteri Negara Pemberdayaan Perempuan melaporkan hasil pelaksanaan pengarusutamaan gender secara berkala kepada Presiden.
2. Laporan hasil pelaksanaan pengarusutamaan gender meliputi:
 - a. hambatan-hambatan yang terjadi;
 - b. upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi;
 - c. hasil-hasil yang telah dicapai, dalam pelaksanaan pengarusutamaan gender.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

ABDURRAHMAN WAHID



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR : PM. 48 TAHUN 2015**

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMUM ANGKUTAN ORANG DENGAN
KERETA API**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan ketentuan Pasal 135 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar pelayanan minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1999 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).
 2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722)
 3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038).
 4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
 5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086)

6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 215, tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5357)
7. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014.
8. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014.
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta yang Ditarik Lokomotif;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana diubah terakhir dengan PM 68 Tahun 2013;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api.

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMUM ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.
2. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.

3. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
4. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
5. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
6. Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.
7. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
8. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
9. Pengguna jasa adalah setiap orang yang menggunakan jasa angkutan kereta api.
10. Standar pelayanan minimum yang selanjutnya disebut dengan SPM adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa, yang harus dilengkapi dengan tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.
11. Maklumat pelayanan adalah pernyataan tertulis yang berisi keseluruhan rincian kewajiban dan janji yang terdapat dalam standar pelayanan.
12. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan perkeretaapian.
13. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perkeretaapian yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

BAB II RUANG LINGKUP

Pasal 2

- (1) Pengoperasian kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum.

- (2) Standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan acuan bagi Penyelenggara Prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan stasiun kereta api dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa stasiun kereta api dan Penyelenggaraan Sarana perkeretaapian yang melaksanakan kegiatan angkutan orang dengan kereta api.
- (3) Standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi:
 - a. Standar pelayanan minimum di stasiun kereta api; dan
 - b. Standar pelayanan minimum dalam perjalanan.

Pasal 3

- (1) Standar pelayanan minimum penumpang di stasiun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat 3 huruf a paling sedikit mencakup:
 - a. keselamatan;
 - b. keamanan;
 - c. kehandalan;
 - d. kenyamanan;
 - e. kemudahan; dan
 - f. kesetaraan.
- (2) Standar pelayanan minimum di stasiun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 4

- (1) Standar pelayanan minimum dalam perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat 3 huruf b paling sedikit mencakup:
 - a. keselamatan;
 - b. keamanan;
 - c. kehandalan;
 - d. kenyamanan;
 - e. kemudahan; dan
 - f. kesetaraan.
- (2) Standar pelayanan minimum dalam perjalanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini

BAB III
KEWAJIBAN PENYELENGGARA SARANA PERKERETAAPIAN

Pasal 5

- (1) Apabila terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan terjadwal dari kereta api perkotaan, pada stasiun kereta api keberangkatan, dalam 30 (tiga puluh) menit atau lebih setiap penumpang berhak meminta formulir informasi keterlambatan dari penyelenggara sarana perkeretaapian pada stasiun tujuan bagi penumpang yang membutuhkan;
- (2) Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan terjadwal akibat kekusutan perjalanan dan/atau keadaan kahar kereta api perkotaan, pada stasiun kereta api keberangkatan lebih dari 2 (dua) jam setiap penumpang mendapatkan kompensasi berhak melakukan pembatalan transaksi perjalanan.
- (3) Kompensasi sebagaimana dimaksud ayat (1) dan (2) tidak berlaku apabila penyelenggara sarana perkeretaapian telah memberitahukan terjadi keterlambatan dan penumpang tetap memilih menggunakan jasa kereta api perkotaan.
- (4) Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan terjadwal dari kereta api antarkota, pada stasiun kereta api keberangkatan setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:
 - a. lebih dari 3 (tiga) jam wajib diberikan minuman dan makanan ringan; dan
 - b. selanjutnya lebih dari 5 (lima) jam diberikan kompensasi berupa makanan berat dan minuman.
- (5) Kompensasi sebagaimana dimaksud ayat (4) tidak berlaku apabila penyelenggara sarana perkeretaapian menyediakan kereta api atau moda angkutan darat lainnya sebagai pengganti dengan kelas pelayanan yang sama menuju stasiun tujuan.

Pasal 6

- (1) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan keterlambatan datang di stasiun kereta api tujuan pada perjalanan kereta api antarkota, maka setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:
 - a. lebih dari 3 (tiga) jam wajib diberikan minuman dan makanan ringan; dan
 - b. selanjutnya lebih dari 5 (lima) jam diberikan kompensasi berupa makanan berat dan minuman.



- (2) Apabila dalam perjalanan kereta api antarkota terdapat hambatan atau gangguan operasional yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun kereta api tujuan, penyelenggara sarana wajib menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun kereta api tujuan.

Pasal 7

- (1) Pada setiap stasiun kereta api keberangkatan apabila terjadi keterlambatan perjalanan kereta api antarkota, penyelenggara sarana wajib mengumumkan alasan keterlambatan kepada calon penumpang secara langsung atau melalui media pengumuman selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan.
- (2) Penundaan terhadap perjalanan kereta api antarkota dengan waktu yang dianggap cukup bagi calon penumpang untuk menunda kedatangannya di stasiun kereta api keberangkatan, pengumuman dapat dilakukan secara langsung atau melalui telepon atau pesan layanan singkat dan/atau ditempelkan pada papan informasi.

BAB IV PENYUSUNAN DAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM

Pasal 8

- (1) Untuk menerapkan standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan penyelenggara sarana perkeretaapian dan penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib menyusun dan menetapkan:
 - a. dokumen penerapan standar pelayanan minimum termasuk tata cara dan pengenaan sanksi atas pelanggaran;
 - b. maklumat pelayanan.
- (2) Maklumat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kesanggupan dan kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian dan penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan.
- (3) Maklumat pelayanan wajib dipublikasikan secara jelas dan luas melalui media massa, media sosial, dan publikasi secara langsung.

- (4) Maklumat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipublikasikan paling lama 7 (tujuh) hari kerja sejak standar pelayanan minimum diberlakukan.

Pasal 9

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap penerapan standar pelayanan minimal minimum angkutan kereta api sesuai kewenangan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan;
- (2) Masyarakat berhak memberikan saran dan masukan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimum secara lisan atau tertulis kepada Menteri dan/atau melalui Direktur Jenderal.

Pasal 10

Pengaturan lebih lanjut terkait dengan mekanisme penilaian dan pengawasan standar pelayanan minimal minimum angkutan orang dengan kereta api diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

BAB V SANKSI

Pasal 11

Penyedia jasa yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam peraturan ini, dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VII PERALIHAN

Pasal 12

Sebelum berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan yang baru tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, maka diberi tenggang waktu 6 (enam) bulan kepada penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian untuk menyusun dokumen penerapan standar pelayanan minimum dan maklumat pelayanan serta melengkapi fasilitas yang diwajibkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang baru.

BAB VIII
PENUTUP

Pasal 13

Pada saat Peraturan Menteri ini diundangkan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar pelayanan minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 14

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 20 Februari 2015

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 26 Februari 2015
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA

ttd

YASONNA H. LAOLY
BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 322

Salinan Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
 NOMOR : PM. 48 TAHUN 2015
 TENTANG
 STANDAR PELAYANAN MINIMUM ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API

STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DI STASIUN

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
1.	Keselamatan						
	a. Informasi dan fasilitas keselamatan	Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam (kebakaran, kecelakaan atau bencana alam)	Kondisi	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ alat pemadam kebakaran ▪ petunjuk jalur dan prosedur evakuasi ▪ titik kumpul evakuasi ▪ nomor-nomor telepon darurat (<i>emergency call</i>) 	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ alat pemadam Ringan (APAR) ▪ nomor-nomor telepon darurat (<i>emergency call</i>) 	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alat Pemadam Api Ringan (APAR) ▪ nomor-nomor telepon darurat (<i>emergency call</i>) 	
	b. Informasi dan fasilitas kesehatan	Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat	Kondisi	Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) ▪ kursi roda 	Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) 	Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) 	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
				<ul style="list-style-type: none"> ▫ kursi roda ▫ tandu 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ kursi roda ▫ tandu 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ kursi roda ▫ tandu 	
	c. Lampu penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya di wesel untuk mencegah potensi tindakan kriminal	Intensitas cahaya	200 - 250 lux			Dilokasi wesel ujung
2.	Keamanan						
	a. Fasilitas keamanan	Peralatan pencegah tindak kriminal	Ketersediaan	Tersedia CCTV	Tersedia CCTV	-	
	b. Petugas keamanan	Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di stasiun	Ketersediaan	Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat	Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat	Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat	
	c. Informasi gangguan keamanan	Informasi yang disampaikan kepada pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	Ketersediaan	Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca	
	d. Lampu penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya di stasiun untuk memberikan rasa aman	Intensitas cahaya	200 - 250 lux	200 - 250 lux	200 - 250 lux	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
3.	Kehandalan/Keterangan	bagi pengguna jasa					
	Layanan penjualan tiket	Penjualan dan penukaran tiket kereta api (jumlah loket yang beroperasi disesuaikan dengan calon penumpang dan waktu rata-rata per orang)	<ul style="list-style-type: none"> Waktu Ketersediaan 	<ul style="list-style-type: none"> Maksimum 180 detik per nama penumpang Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk seluruh kelas KA 	<ul style="list-style-type: none"> Maksimum 180 detik per nama penumpang Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA 	<ul style="list-style-type: none"> Maksimum 180 detik per nama penumpang Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA 	Untuk kereta tidak perlu informasi ada/tidaknya tempat duduk
4.	Kenyamanan						
	a. Ruang tunggu	Ruangan/tempat yang disediakan untuk penumpang dan calon penumpang sebelum melakukan check in (ruangan tertutup dan/atau ruangan terbuka)	<ul style="list-style-type: none"> Luas Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan disesuaikan sepanjang lahan memungkinkan Dapat disediakan di luar bangunan stasiun kereta api Khusus untuk stasiun kereta api antar kota
	b. Ruang boarding	Ruang/tempat yang disediakan untuk orang melakukan verifikasi sesuai dengan identitas diri	<ul style="list-style-type: none"> Luas Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² dan dilengkapi tempat duduk Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² dan dilengkapi tempat duduk Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m² dan dilengkapi tempat duduk Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
c.	Toilet	Tersedianya toilet	<ul style="list-style-type: none"> o Jumlah o Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pria (4 urinoir, 3 WC, 2 wastafel); ▪ Wanita (6 WC, 2 wastafel); ▪ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable ▪ Area bersih, terawat dan sirkulasi udara berfungsi baik. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pria (2 urinoir, 2 WC, 1 wastafel); ▪ Wanita (4 WC, 1 wastafel); ▪ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable ▪ Area bersih, terawat dan sirkulasi udara berfungsi baik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pria (1 WC, 1 wastafel); ▪ Wanita (1 WC, 1 wastafel); ▪ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable ▪ Area bersih, terawat dan sirkulasi udara berfungsi baik 	Ketersediaan disesuaikan sepanjang lahan memungkinkan dan kondisi lingkungan.
d.	Mushola	Fasilitas melakukan ibadah yang terpadu dengan tempat wudhu	<ul style="list-style-type: none"> o Jumlah o Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas) ▪ Wanita (9 normal dan 2 penyandang disabilitas) ▪ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pria 7 orang ▪ Wanita 5 orang ▪ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 orang (laki laki atau perempuan) ▪ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun 	Disediakan tempat duduk penyandang disabilitas untuk melakukan ibadah
e.	Lampu penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya di stasiun memberikan rasa nyaman bagi pengguna jasa	Intensitas cahaya	200 - 250 lux	200 - 250 lux	200 - 250 lux	
f.	Fasilitas pengatur sirkulasi udara	Fasilitas sirkulasi udara dapat menggunakan AC (Air	Suhu	Suhu dalam ruangan maksimal 27°C	Suhu dalam ruangan maksimal 27°C	Suhu dalam ruangan maksimal 27°C	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
	di ruang tunggu tertutup	Conditioner), kipas angin (<i>fan</i>) dari/atau ventilasi udara					
5.	Kemudahan						
	a. Informasi pelayanan	<p>Informasi yang disampaikan di stasiun kepada pengguna jasa yang terbaca dan terdengar, sekurang-kurangnya memuat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ denah/layout stasiun ✓ nomor KA, nama KA dan pelayanannya ✓ nama stasiun keberangkatan, KA stasiun pemberhentian dan stasiun KA tujuan beserta jadwal waktunya ✓ tarif KA ✓ peta jaringan KA ✓ ketersediaan informasi tempat duduk ka antar kota untuk stasiun yang melayani penjualan tiket 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Tempat ◦ Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Informasi dalam bentuk visual di tempat strategis antara lain di dekat loket, pintu masuk dan di ruang tunggu umum yang terlihat dan jelas terbaca ▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Informasi dalam bentuk visual di tempat strategis antara lain di dekat loket, pintu masuk yang mudah terlihat dan jelas terbaca ▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas didengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada 		

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
b.	Informasi gangguan perjalanan kereta api	Pemberian informasi jika terjadi gangguan perjalanan kereta api	Waktu	Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan	Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan	Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan	Sesuai dengan ketersediaan informasi dari angkutan lanjutan
c.	Informasi angkutan lanjutan	Informasi yang disampaikan di dalam stasiun kepada pengguna jasa yang terbaca, sekurang-kurangnya memuat: <ul style="list-style-type: none"> ✓ lokasi dan penunjuk arah angkutan lanjutan ✓ jenis-angkutan ✓ jurusan/rate 	<ul style="list-style-type: none"> o Tempat o Kondisi 	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	
d.	Fasilitas layanan penumpang	Fasilitas yang disediakan untuk memberikan informasi perjalanan kereta api dan layanan menerima pengaduan	Jumlah	<ul style="list-style-type: none"> o Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja o 1 (satu) orang petugas dan memiliki kecakapan Bahasa Inggris 	Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja	Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja	Petugas yang memiliki kecakapan bahasa Inggris hanya untuk stasiun berpenumpang internasional
e.	Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang	Memberikan kemudahan penumpang naik ke kereta atau turun dari kereta	Aksesibilitas	Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm	Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm	Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm	Untuk stasiun yang tinggi peronnya di bawah lantai kereta yang dilayani, harus disediakan bancik atau peron tidak permanen

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur			Keterangan
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
	f. Tempat parkir	Tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua)	<ul style="list-style-type: none"> o Luas o Sirkulasi 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Luas parkir dengan yang tersedia ▫ Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Luas tempat parkir disesuaikan lahan yang tersedia ▫ Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Prioritas stasiun kota. ▫ Untuk stasiun besar akses dari dan menuju stasiun dilengkapi dengan kanopi/atap. 	
6.	Kesetaraan						
	a. Fasilitas penumpang <i>diffable</i>	Fasilitas disediakan penyandang disabilitas yang untuk	<ul style="list-style-type: none"> o Aksesibilitas o Ketersediaan 	Terdapat dengan maksimal akses penyangbung antar peron ramp kemiringan 10° dan jalan antar peron	Terdapat dengan maksimal dan akses penyangbung antar peron ramp kemiringan 10° jalan	Lift dan/atau eskalator harus disediakan untuk stasiun yang jumlah lantainya lebih dari 1 lantai	
	b. Ruang menyusui	Ruangan/tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi	Ketersediaan	Tersedia ruang khusus fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi			

STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DALAM PERJALANAN

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
1.	Keselamatan a. Informasi dan fasilitas keselamatan	Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, kecelakaan atau bencana alam)	Kondisi	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:	Alat pemecah kaca disediakan jendela darurat yang tidak bisa dibuka
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg ▪ rem darurat, ▪ alat pemecah kaca yang mudah terlihat dan terjangkau ▪ petunjuk jalur evakuasi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg ▪ rem darurat/tombol darurat ▪ alat pemecah kaca yang mudah terlihat dan terjangkau ▪ petunjuk jalur evakuasi 	
2.	Keamanan a. Fasilitas pendukung	Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat	Kondisi	Informasi dan fasilitas kesehatan perlengkapan (Pertolongan Pertama Kecelakaan) mudah terlihat dan terjangkau	Perlengkapan P3K dibawa oleh pengawalan/ dan di masing-masing kabin masinis juga tersedia perlengkapan P3K	
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 (satu) set ditempatkan di setiap kereta, kereta makan (restorasi), dan petugas pengamanan/kondektur 		
				Minimal 1 (satu) CCTV dalam 1 (satu) rangkaian	Minimal 1 (satu) CCTV dalam 1 (satu) rangkaian	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
				kereta	kereta	
	b. Petugas keamanan	Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di stasiun	Jumlah	Minimal 2 (dua) orang petugas dalam 1 (satu) rangkaian KA	Minimal 2 (dua) orang petugas dalam 1 (satu) rangkaian KA	
	c. Informasi gangguan keamanan	Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	Jumlah	Minimal 2 (dua) stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Minimal 2 (dua) stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Operator yang menerimakan menindak-lanjuti laporan
	d. Lampu penerangan	Lampu penerangan di kereta berfungsi sebagai sumber cahaya untuk membaca dan berkomunikasi	Intensitas cahaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pukul 17.00-22.00: 200 – 300 lux ▪ pukul 22.00-04.00: 60 – 100 lux 	200 – 300 lux	
3.	Kebandalan/Keteraturan					
	Ketepatan jadwal kereta api	Memberikan ketepatan/waktu dan keberangkatan kedatangan KA	Waktu	Keterlambatan 10% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan	Keterlambatan 20% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keterlambatan tidak termasuk gangguan selama perjalanan (cuaca dan teknis operasional/kecelakaan) ▪ Kompensasi keterlambatan diberikan penumpang kepada sesuai prosedur;

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
						<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informasi keterlambatan disampaikan di stasiun antara dan stasiun tujuan
4.	Kenyamanan					
	a. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran	Tempat duduk merupakan fasilitas untuk pengguna jasa angkutan kereta api untuk duduk di dalam kereta selama dalam perjalanan	Jumlah maksimum kapasitas	Memiliki nomor tempat duduk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta ▪ Ruang untuk mengangkut penumpang berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang 	
	b. Toilet dilengkapi dengan air sesuai kebutuhan	Toilet berfungsi sebagai tempat buang air dengan ketersediaan air yang cukup selama di dalam perjalanan	Kondisi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berfungsi sesuai dengan standar teknis dan operasi ▪ Area bersih 100 % dan tidak berbau yang berasal dari dalam toilet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dilengkapi dengan wastafel dan peralatan washer ▪ Limbah toilet tidak mencemari pelestarian fungsi lingkungan hidup 	
	c. Lampu penerangan	Lampu penerangan di dalam kereta berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam kereta untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan kereta api	Intensitas cahaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pukul 17.00-22.00: 200 - 300 lux ▪ pukul 22.00-04.00: 60 - 100 lux 	200 - 300 lux	Titik lampu disesuaikan dengan kebutuhan
	d. Fasilitas pengatur sirkulasi udara	Fasilitas untuk sirkulasi udara dapat menggunakan AC (Air Conditioner), kipas angin (fan) dari/atau ventilasi	Suhu	Suhu dalam kereta maksimal 27°C	Suhu dalam kereta maksimal 27°C	Dilengkapi dengan alat pengukur suhu ruangan pada setiap kereta

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
		udara				
	e. Restorasi	Fasilitas untuk menunjang kebutuhan pengguna jasa yang hendak makan dan minum	Ketersediaan	Harus tersedia		Fasilitas memasak berupa pemanas listrik
	f. Fasilitas pegangan penumpang berdiri	Fasilitas ini diperuntukkan bagi penumpang berdiri pada KA perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> o Kondisi o Jumlah 		Mudah digapai, kuat dan tersedia minimal 90 buah pada setiap kereta	
	g. Rak bagasi	Fasilitas ini diperuntukkan bagi pengguna jasa angkutan kereta api untuk dapat menempatkan barang bawaan di dalam kereta dan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang	Jumlah yang berfungsi	Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk	Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk	
5.	Kemudahan					
	a. Informasi stasiun akan disinggahi/dilewati secara berurutan	Informasi yang disampaikan untuk mempermudah penumpang yang akan turun di suatu stasiun kereta api (sedang dan akan disinggahi/dilewati)	<ul style="list-style-type: none"> o Bentuk o Tempat o Intensitas suara 	<ul style="list-style-type: none"> o Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca o Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada 	<ul style="list-style-type: none"> o Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca o Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada 	
	b. Informasi gangguan perjalanan kereta api	Isi informasi yang terkait dengan hambatan-hambatan selama dalam perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> o Waktu o Intensitas suara 	Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan dan jelas	Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
		<p>mengenai:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Gangguan operasional sarana perkeretaapian ▫ Gangguan operasional prasarana perkeretaapian ▫ Gangguan tidak langsung akibat operasional ▫ Gangguan alam 		<p>terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada</p>	<p>dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada</p>	
	<p>c. Nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta</p>	<p>Ketersediaan nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta, untuk mempermudah penumpang mengetahui nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Jumlah ◦ Tempat ◦ Kondisi 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ 2 (dua) buah nama/relasi kereta api di setiap kereta api pada bagian luar di sisi kiri dan kanan ▫ 1(satu) buah nomor urut kereta dipasang pada setiap samping pintu naik/turun penumpang ▫ 1 (satu) buah nomor urut dipasang pada setiap ujung kereta bagian dalam ▫ Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca 		

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur		Keterangan
				KA Antar Kota	KA Perkotaan	
6.	Kesetaraan					
	Fasilitas penumpang <i>difable</i> bagi penumpang <i>difable</i>	Fasilitas ini berfungsi untuk mempermudah penumpang <i>difable</i> , yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit, dan lansia untuk menggunakan angkutan kereta api	Jumlah	Minimal 4 (empat) tempat duduk dalam satu kereta	Minimal 12 (dua belas) tempat duduk dalam satu kereta	Fasilitas prioritas ditempatkan pada ujung kereta dan terdapat informasi dan kemudahan mempermudah penumpang

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19620620 198903 2 001

Pembimbing I : Listyaningsih, S.Sos., M.Si

Pembimbing II : Dr. Arenawati, M.Si

NO	TANGGAL	CATATAN DOSEN PEMBIMBING	PARAF DOSEN
1.	6/18 /18	lanjut ke Bab 2	<i>[Signature]</i>
2.	15/10-18	Pertimbangan & merubah lokus penelitian	<i>[Signature]</i>
	11/11/18	Buat Bab I - III	<i>[Signature]</i>
	20/11/18	Buat Bab II & III. - Tambahkan permasalahan berikut ini pada Latar belakang. - Uraikanlah apa - Ganda → di subsektor or peran pada spt -	<i>[Signature]</i>
	12/12-18	Lampir Bab III Metode Penelitian	<i>[Signature]</i>
	17/12-18	Perbaiki Teknik sampel - & kuesioner	<i>[Signature]</i>

Catatan: Jumlah tatap muka mahasiswa dengan masing-masing pembimbing minimal 7 kali (total dengan 2 pembimbing sebanyak 14 kali tatap muka).

NO	TANGGAL	CATATAN DOSEN PEMBIMBING	PARAF DOSEN
	9/12/18	Koreksi skripsi / lengkapi Draft Proposal ACC di seminar proposal	<i>[Signature]</i>
	27/18 /18	Perbaiki Bab 1 dan kuesioner	<i>[Signature]</i>
	2/19 /19	ACC seminar prop	<i>[Signature]</i>
	14/19 /19	ACC lapangan.	<i>[Signature]</i>
	18/1-19	ACC lapangan	<i>[Signature]</i>
	14/2 /2019	ACC lapangan	<i>[Signature]</i>
		Perbaiki Draft abstrak dan bab 1	<i>[Signature]</i>

Catatan: Jumlah tatap muka mahasiswa dengan masing-masing pembimbing minimal 7 kali (total dengan 2 pembimbing sebanyak 14 kali tatap muka).

NO	TANGGAL	CATATAN DOSEN PEMBIMBING	PARAF DOSEN
	29/4	Acc draft laporan	<i>[Signature]</i>
	5/5	Perbaiki Abstrak Bab IV	<i>[Signature]</i>
	14/5-19	Perbaiki Bab IV Nilai rerata Responsivitas WF & umucellikan	<i>[Signature]</i>
	16/5/15	Acc draft Bab 1-5 Acc signing	<i>[Signature]</i>

Catatan: Jumlah tatap muka mahasiswa dengan masing-masing pembimbing minimal 7 kali (total dengan 2 pembimbing sebanyak 14 kali tatap muka).

NO	TANGGAL	CATATAN DOSEN PEMBIMBING	PARAF DOSEN

Catatan: Jumlah tatap muka mahasiswa dengan masing-masing pembimbing minimal 7 kali (total dengan 2 pembimbing sebanyak 14 kali tatap muka).

CURRICULUM VITAE



Data Pribadi

Nama : Dini Puzi Astuti
Tempat, Tanggal Lahir : Tangerang, 24 Desember 1997
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Status : Belum Menikah
Alamat : Jl. Bendungan NK No. 27 Kp. Cempakasari Ds.
Sukaraja Kec. Malingping Kab. Lebak, Banten
Email : diniaf13@gmail.com
Telepon : 082260716660

Riwayat Pendidikan

SD : SD Negeri 4 Sukaraja
SMP : SMP Negeri 1 Malingping
SMA : SMA Negeri 1 Malingping
Perguruan Tinggi (S1) : Administrasi Publik-Untirta

Kemampuan

- Kemampuan Komputer (MS. Word, MS. Excel, MS. Power Point)
- Memiliki keterampilan dalam menulis

Organisasi yang Diikuti Saat Ini

- -