

ANALISIS PENGARUH DAMPAK TATA RUNG KOTA DAN ANTUSIAS MASYARAKAT DALAM MENGGUNAKAN MASS RAPID TRANSIT (MRT) TERHADAP PENGURANGAN KEMACETAN DKI JAKARTA (LEBAK BULUS-HOTEL INDONESIA)

Ana Ramadhayanti

Universitas Bina Sarana Informatika
Jl. Kamal Raya No.18, Ringroad Barat, Cengkareng - Jakarta Barat
Email: ana.rdx@bsi.ac.id

Abstrak: Berbagai usaha mulai dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi kemacetan mulai dari kemunculan moda transportasi smart city seperti busway dan OK TRIP yang saat ini telah hadir dimasyarakat. Sebagai perkembangan dari hal tersebut kini pemerintah telah menghadirkan MRT dengan rute Bundaran Hotel Indonesia-Lebak Bulus Grab. Namun hadirnya MRT tersebut harus didukung dengan antusias masyarakat untuk menggunakan MRT. Salah satu wujud dukungan antusias tersebut salah satunya yakni meninggalkan kendaraan pribadi lalu beralih ke kendaraan umum atau transportasi umum. Dengan adanya pembangunan MRT telah merubah tata ruang kota, seperti telah dibuatnya jembatan layang dan lain-lain. Untuk mengetahui lebih lanjut Dampak Tata Rung Kota dan Antusias Masyarakat Dalam Menggunakan Mass Rapid Transit (MRT) Terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta maka harus dilakukan penelitian lebih lanjut. Penelitian ini menggunakan penelitian Kuantitatif, dengan jenis data primer yakni dengan membagikan kuesioner kepada pengguna MRT Jakarta rute Bundaran Hotel Indonesia-Lebak Bulus Grab. Hasil penelitian menunjukkan bahwa menunjukkan hasil Dampak Tata Rung Kota (X1) dan Antusias Masyarakat (X2) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y). Semoga dengan dilakukan penelitian ini masyarakat berpartisipasi mendukung program pemerintah dalam mengurangi kemacetan.

Kata kunci: MRT; Hotel Indonesia; tata ruang kota.

Abstract: Various attempts have been made by the government to overcome congestion starting from the emergence of smart city transportation modes such as busway and OK TRIP which are now present in the community. As a development of this, the government has now presented the MRT with the Bundaran Hotel Indonesia-Lebak Bulus Grab route. But the presence of the MRT must be supported with enthusiasm from the public to use the MRT. One of the forms of enthusiastic support is one of which is leaving a private vehicle and shifting from public transportation or public transportation. With the construction of the MRT has changed the spatial structure of the city, such as the construction of an overpass and others. To find out more about the Impact of Urban Spatial Planning and Community Enthusiasm in Using Mass Rapid Transit (MRT) on Reduction of DKI Jakarta Congestion, further research should be carried out. This research uses quantitative research, with the type of primary data that is by distributing questionnaires to users of the Jakarta MRT roundabout route Hotel Indonesia-Lebak Bulus Grab. The results showed that the results of the Impact of City Spatial Planning (X1) and Community Enthusiasm (X2) together had a significant influence on the Reduction of Congestion in DKI Jakarta (Y). Hopefully with this research the community will participate in supporting government programs to reduce congestion.

Keywords: MRT; Hotel Indonesia; city pla.

PENDAHULUAN

Macet di ibu kota bukanlah suatu hal yang baru, problematika kemacetan di ibukota DKI Jakarta sudah menjadi hal yang telah lama terjadi. Berbagai hal telah diupayakan oleh pemerintah mulai dari hadirnya Transjakarta (transportasi Bus Rapid Transit), OK-OTrip yang saat ini berubah nama menjadi Jak Lingko, serta yang saat ini baru diluncurkan yakni Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta. Kehadiran MRT dengan rute Hotel Indonesia-Lebak Bulus merupakan cara untuk mengurangi kemacetan. Meski telah lama diuji coba sejak Maret 2019, namun antusias masyarakat meng-

gunakan MRT cukup besar. Rute yang dilewati oleh MRT yakni Bundaran HI- Duku Atas BNI-Setibudi Astra-Bendungan Hilir-Istora Mandiri- Senayan-ASEAN- Blok M BCA- Blok A-Haji Nawu-Cipete Raya-Fatmawati-Lebak Bulus Grab. Selain harga yang cukup murah, kecepatan MRT juga terbilang cukup cepat, sehingga tidak heran jika masyarakat lebih memilih angkutan MRT sebagai alternative untuk menghindari kemacetan. Berbeda dengan kereta api yang beroperasi di bawah, MRT merupakan moda transportasi yang beroperasi di atas jalan layang atau jembatan sehingga tidak heran jika dengan hadirnya MRT merubah tata ruang kota, terutama dari sisi bangunan. Jembatan MRT terbilang

cukup tinggi seperti salah satunya terlihat dari gambar dibawah ini yang memperlihatkan ketinggian dari jembatan MRT. Dikutip dari *bbc.com* William Sabandar Direktur Utama MRT Jakarta, mengatakan mendorong warga Jakarta beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik, terutama MRT, adalah pekerjaan rumit. Apalagi, kata dia, selama ini baru 20% penduduk Jakarta yang rutin menumpang angkutan umum setiap hari. Menurut (Muslim, 2018) dalam penelitiannya menjelaskan Kemajuan Singapura dalam sistem transportasinya dapat mengatasi kemacetan dengan menggunakan MRT (Mass Rapid Transit). MRT ini dihubungkan dengan jalur-jalur penting seperti pusat perbelanjaan, sekolah, kantor maupun tempat hiburan. Untuk pengguna jalan kaki juga mendapat perhatian dari pemerintah dengan dibuatkan jalur pejalan kaki dan penyanggah disabilitas agar dapat menikmati perjalanannya. Untuk mengetahui Dampak Tata Rung Kota dan Antusias Masyarakat Dalam Menggunakan *Mass Rapid Transit* (MRT) Terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta maka peneliti melakukan penelitian lebih lanjut



Gambar 1. Tata Ruang Kota MRT Jakarta

TINJAUAN PUSTAKA

Tata Ruang Kawasan Perkotaan

Menurut (Yunus, 2014) Adapun kegiatan yang merupakan “ciri kawasan perkotaan “ meliputi tempat permukiman, perkotaan serta tempat pemusatan dan pendistribusian kegiatan bukan pertanian, seperti pelayanan jasa pemerintahan, sosial, dan ekonomi (Penjelasan Pasal 5 ayat (4) UUPR).

Rencana Tata Runag Wilayah Kota (RTRW Kota), sebagaimana diatur dalam Pasal 28-Pasal 31 UUPR, pada dasarnya sama dengan penyusunan RTRWK, yakni berlaku ketentuan Psala 25, Pasal 26, dan Pasal 27 uu UUPR, "dengan ketentuan ditambahkan :a) Rencana Penyediaan dan Pemanfaatan Jalur Hijau; c) Rencana Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Nonhijau; dan c) Rencana Penyediaan dan Pemanfaatan Prasana dan Srana Pejalan Kkai, Angkutan Umum, Kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pealayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah" (Pasal 28 UUPR).

Menurut (Rustiadi, 2017) Pengembangan transportasi darat yang juga penting adalah pengembangan jalur kereta api, yang dapat memberikan efisiensi transportasi antar wilayah secara masif.

Antusias

Menurut (Sina, n.d.) Antusias adalah suatu semangat yang membuat kita untuk segera bertindak melakukan sesuatu. Suatu semangat yang sangat dahsyat untuk segera bertindak dan tidak mau menunda-nunda lagi. Untuk itu bagaimana kita memicu antusias merupakan pertanyaan krusial untuk dipikirkan. Salah satu cara untuk memicu antusias yaitu melalui kesadaran akan arti hidup ini.

MRT

Menurut (Susantono, 2014) MRT secara harafiah dapat diartikan sebagai moda angkutan yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak (massal) dengan frekuensi dan kecepatan yang sangat tinggi (rapid).

Biasanya MRT merupakan bagian dari implementasi system transportasi umum terpadu, yaitu sitem transportasi yang mmapu menghubungkan orang atau barang dari satu titik ke titik lain secara efisien, serta memiliki kemudahan dalam melakukan perpindahan dari satu moda ke moda lain tanpa mengurangi waktu tempuh perjalanan.

Pengembangan dari system yang terpadu akan menjadikan MRT tidak hanya berfungsi sebagai sarana angkutan yang efisien, tetapi juga instrument yang nadal untuk mengarahkan perkembangan sebuah kota besar.

Menurut (Sihmanto, 2010) Light Rail Transit (LRT) dan Metro Rail Transit (MRT) sebenarnya sama, hanya rutenya yang berbeda. Transportasi massal ini merupakan andalan utama Pemerintah Kota Metro Manila untuk menghindari kemacetan lalu lintas Kota Manila pada jam sibuk kerja.



Gambar 2. Foto MRT Jakarta

MRT dan Kelebihanannya

Menurut (Susantono, 2014) Berdasarkan posisi lintasannya, MRT dapat dibagi menjadi tiga jenis yaitu:

- *Surface* (di permukaan tanah)
- *Elevated* (melayang), dan
- *Subway* (dibawah tanah)

Yang pertama, *SurfaceMRT* alias MRT yang mengular di permukaan tanah. Tipe ini mirip kereta dengan jalur lintasan khusus, dan secara ekonomi dianggap paling murah biayanya ketimbang dua jenis lainnya.

Apalagi MRT yang punya kecepatan tinggi tidak cocok dibangun di permukaan tanah Jakarta yang sudah cukup kisruh dengan pengguna jalan yang terkadang melanggar jalurnya. Selain tidak akan efektif, kita perlu pertimbangkan hambatan di perlintasan sebidang.

Yang kedua: *Elevated MRT*. Berbeda dengan MRT jenis *Surface*, tiap kedua ini lintasannya dibangun di atas tiang-tinag yang berdiri pada median jalan sehingga tidak mengganggu lalu lintas darat yang sudah ada. Pembangunan MRT dengan lintasan *Elevated* ini mempertimbangkan beberapa faktor, seperti tidak adanya lahan yang tersedia untuk membangun jalur MRT serta banyaknya perlintasan sebidang pada jalur lintasan MRT.

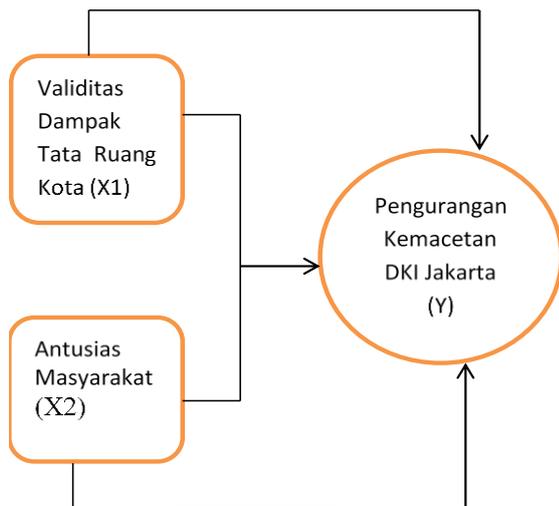
Alternatif ketiga, *Subway MRT*. Tipe terakhir ini lintasannya berada di bawah tanah dengan cara melalui terowongan sebagai jalur khususnya. *Subway MRT* biasanya dibangun di pusat kota yang padat untuk menghindari banyaknya perlintasan sebidang serta menjaga estetika lanskap perkotaan agar terlihat rapi dan indah.

Sarana dan Prasarana Angkutan

Menurut (Sri & Pamungkas, 2014) Seperti disebutkan di atas, jaringan jalan raya di dalam kota harus ditambah untuk menghindari kemacetan yang sudah amat serius; penambahan jaringan jalan itu sering dengan pembenahan tata-kota secara nasional. Jalan-jalan tol dengan *tool-fee* sebaiknya ditutup, diganti dengan jalan bebas hambatan. Adanya *tool-road* itu sama saja membisniskan fasilitas umum yang wajib disediakan oleh setiap pemerintah dengan gratis, bukan si Pemakai jalan yang justru menjadi korbannya.

Banyak cara untuk menghindari kemacetan, antara lain, perlu dibangunnya *public transportation* sebanyak mungkin; apalagi yang bisa bergerak cepat dan masal, seperti MRT, *Ma-Rapid Trnaspport*. Dengan *public transportation* itu bisa dihindarkan pemakaian kendaraan-kendaraan pribadi. Disekitar tiap halte angkutan umum itu perlu dibangun pula tempat-tempat parkir umum agar pengendara mobil pribadi bisa pindah memakai angkutan umum. Selain itu, harus pula dibangun jalan-jalan layang sebanyak mungkin untuk menghindari persimpangan. Cara-cara *round-about* dengan menciptakan jalan searah adalah yang paling mudah dilakukan.

Dengan berbagai upaya menghindari kemacetan di dalam kota itu, konsumsi BBM pun bisa dikurangi, sehingga biaya untuk subsidi BBM pun bisa berkurang.



Gambar 3. Kerangka Pemikiran

Hipotesis

(Timotius, 2017) Hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara atas permasalahan penelitian. Untuk itu, diperlukan data atau fakta untuk membuktikan kebenaran suatu hipotesis. Hipotesis di buat berdasarkan pemikiran teoritis atau dari penelitian pendahuluan. Hipotesis yang baik harus jelas dan spesifik serta dapat diuji.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif, dengan membagikan kuesioner kepada pengguna MRT Jakarta.

Populasi

Populasi penelitian ini adalah pengguna MRT Jakarta. Dikutip dalam kompas.com diketahui pengguna MRT dalam sehari berkisar sebanyak 70.000.

Sampel

Pengambilan sampel menggunakan rumus Slovin yakni.

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

dimana:

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

$$n = \frac{70000}{1+70000 \times .005^2} = \frac{70000}{1+70000 \times 0,0025} = \frac{70000}{1+175} = \frac{70000}{176}$$

= 397,727 dibulatkan (398)

Dari jumlah populasi 70.000 setelah dilakukan perhitungan dengan menggunakan rumus slovin maka didapatkan sampel berjumlah 398.

Variabel Penelitian

(Timotius, 2017) Variabel adalah elemen atau karakter yang dipelajari. Parameter adalah elemen yang tidak berubah, misalnya usia, angka dari subjek tertentu. Variabel (parameter) penelitian adalah suatu atau kumpulan ciri dari objek yang diteliti.

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel lain.

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain (dalam hal ini variabel bebas).

Menurut (Fatuhudin, 2015) Penelitian Kuantitatif adalah penelitian yang menggunakan pendekatan yang bersifat obyektif, mencakup pengumpulan dan analisis data kuantitatif serta menggunakan metode pengujian statistik.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Uji Validitas

(Umar, 2003) Seperti telah diterangkan di bagian terdahulu, validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat mengukur apa yang ingin diukur. Jika periset menggunakan kuesioner dalam pengumpulan data, kuesioner yang disusunnya harus mengukur apa yang ingin diukur. Setelah kuesioner tersebut tersusun dan teruji validitasnya, dalam praktek belum tentu data yang terkumpul adalah data yang valid.

Tabel 1. Uji Validitas Dampak Tata Rung Kota (X1)

Butir Item (X1)	R tabel	R hitung	Keterangan
Item 1	0,095	0,845	Valid
Item 2	0,095	0,782	Valid
Item 3	0,095	0,840	Valid
Item 4	0,095	0,570	Valid
Item 5	0,095	0,840	Valid
Item 6	0,095	0,892	Valid
Item 7	0,095	0,733	Valid
Item 8	0,095	0,822	Valid

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Tabel 2. Uji Validitas Antusias Masyarakat (X2)

Butir Item (X2)	R tabel	R hitung	Keterangan
Item 1	0,095	0,854	Valid
Item 2	0,095	0,798	Valid
Item 3	0,095	0,848	Valid
Item 4	0,095	0,533	Valid
Item 5	0,095	0,837	Valid
Item 6	0,095	0,888	Valid
Item 7	0,095	0,764	Valid
Item 8	0,095	0,869	Valid

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Tabel 3. Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Butir Item (Y)	R tabel	R hitung	Keterangan
Item 1	0,095	0,823	Valid
Item 2	0,095	0,798	Valid
Item 3	0,095	0,785	Valid
Item 4	0,095	0,603	Valid
Item 5	0,095	0,765	Valid
Item 6	0,095	0,850	Valid
Item 7	0,095	0,712	Valid
Item 8	0,095	0,764	Valid

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Menurut (Oktavia, 2015) Validitas merupakan ketepatan atau kecermatan pengukuran. Suatu kuesioner dikatakan valid kalau pertanyaan mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Suatu variabel (pertanyaan) dikatakan valid bila skor variabel tersebut berkorelasi secara signifikan dengan skor totalnya.

Keputusan Uji Validitas:

- a) Bila r hitung (r person) > r tabel; artinya pertanyaan tersebut valid.
- b) Bila r hitung (r pearson) < r tabel; artinya pertanyaan tersebut tidak valid.

Hasil olah data menggunakan SPSS 24. Untuk uji hasil uji Validitas X1, X2 dan Y dinyatakan valid karena hasil perhitungan R hitung lebih besar jika dibandingkan dengan nilai R tabel.

Sedangkan menurut Riwidikto dalam Oktavia (2015), cara paling mudah dalam membaca hasil uji adalah berdasarkan nilai signifikansi (p) yang besarnya 0,000 yang dibandingkan dengan nilai $\alpha=5\%$, dimana nilai $p<0,05$) sehingga menunjukkan bahwa pertanyaan tersebut valid karena memiliki hubungan yang signifikan antara pertanyaan dengan jumlah skor total pertanyaan.

Hasil perhitungan uji validitas untuk nilai X1, X2 dan Y menunjukkan nilai Sig.<0,05.

Uji Realibilitas

(Sitinjak, 2004) Langkah selanjutnya adalah melakukan uji realibilitas dengan menggunakan alat uji Spearman-Brown. Uji realibilitas dilakukan dengan membandingkan antara r hitung dan r tabel. Proses uji realibilitas dapat dilihat dalam Lampiran.

Tabel 4. Uji Realibilitas Dampak Tata Rung Kota (X1)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	398	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	398	100,0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,903	8

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Tabel 5. Uji Realibilitas Antusias Masyarakat (X2)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	398	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	398	100,0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,909	8

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Tabel 6. Uji Realibilitas Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	398	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	398	100,0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,909	8

Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Menurut (Oktavia, 2015) Realibilitas artinya kestabilan pengukuran. Alat dikatakan reliabel jika digunakan berulang-ulang nilai sama. Sedangkan pertanyaan dikatakan reliabel, jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Keputusan Uji Realibilitas:

- a) Bila nilai Cronbach's Alpha > konstanta (0,6), maka pertanyaan reliabel.
- b) Bila nilai Cronbach's Alpha < konstanta (0,6), maka pertanyaan tidak reliabel.

Hasil perhitungan uji realibilitas untuk ketiga variabel diatas X1, X2 dan Y menunjukkan bahwa nilai X1 0,903 > 0,6, X2 0,909 > 0,6 dan Y 0,909 > 0,6.

Uji Regresi

Angka R square adalah 0,715, R square dapat disebut koefisien determinasi, yang dalam hal ini berarti 71,5 % dari variasi Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y) dapat dijelaskan oleh variabel Dampak Tata Rung Kota (X1) dan Dampak Tata Rung Kota (X2). Sedangkan sisanya (100%-71,5%= 28.5%) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain. Menurut (Santoso, 2018) R square berkisar pada angka 0 sampai 1, dengan catatan semakin kecil R square, semakin lemah hubungan kedua variabel.

Tabel 7. Uji Regresi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,846 ^a	,715	,714	2,096	1,844

a. Predictors: (Constant), Antusias Masyarakat (X2), Dampak Tata Rung Kota (X1)
 b. Dependent Variable: Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)
 Sumber: Hasil Olah Data SPSS24

Uji Signifikasi Pengaruh Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk menguji signifikansi hubungan variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y), apakah variabel bebas (X) benar-benar berpengaruh terhadap variabel terikat (Y) secara terpisah atau parsial.

Hipotesis yang diajukan dalam pengujian ini adalah:

H0: Variabel bebas (X) tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (Y) secara terpisah.

Ha: Variabel bebas (X) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (Y) secara terpisah

Kriteria pengujian hipotesisnya adalah sebagai berikut: Menurut Muhid dalam (Fauzi, 2017) dengan cara membandingkan nilai t-hitung dengan nilai t-tabel

Jika nilai t-hitung > nilai t-tabel maka H0 ditolak. Jika nilai t-hitung < nilai t-tabel maka H0 diterima. Hipotesis Penelitian Dampak Tata Rung Kota (X1):

H0: Dampak Tata Rung Kota (X1) tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Ha: Dampak Tata Rung Kota (X1) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Hasil uji menunjukkan nilai t-hitung 8,490 > 2,871 nilai t tabel, maka kesimpulannya H0 ditolak maka Dampak Tata Rung Kota (X1) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y). Hipotesis Penelitian Antusias Masyarakat (X2):

Ha: Antusias Masyarakat (X2) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

H0: Antusias Masyarakat (X2) tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Hasil uji menunjukkan nilai t-hitung -4,716 < 2,871 nilai t tabel, maka kesimpulannya H0 diterima maka Antusias Masyarakat (X2) tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y).

Tabel 8. Uji T

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	8,361	,985		8,490	,000		
Dampak Tata Rung Kota (X1)	,895	,031	,910	29,264	,000	,745	1,342
Antusias Masyarakat (X2)	-,139	,029	-,147	-4,716	,000	,745	1,342

a. Dependent Variable: Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

Uji Ketepatan Model (Uji F)

Menurut (Fauzi, 2017) Dalam penelitian ini uji F digunakan untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh variabel-variabel bebas (X1) secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat (Y). Hipotesis yang diajukan dalam pengujian ini adalah:

H0: Variabel bebas (X) tidak mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama terhadap variabel terikat (Y)

Ha: Variabel bebas (X) mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel terikat (Y).

Kriterian pengajuan hipotesisnya adalah sebagai berikut: Dengan cara membandingkan nilai F-hitung dengan nilai F-tabel. Jika nilai F-hitung > nilai F-tabel maka H0 ditolak. Jika nilai F-hitung < nilai F-tabel maka H0 diterima.

Hasil pengujian menunjukkan nilai F-hitung 496,028 > 3.01 nilai F-tabel maka H0 ditolak, dengan demikian Dampak Tata Rung Kota (X1) dan Antusias Masyarakat (X2) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y).

Tabel 10. Uji F

Model	ANOVA ^a				
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	4358,823	2	2179,411	496,028	,000 ^b
Residual	1735,521	395	4,394		
Total	6094,344	397			

a. Dependent Variable: Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y)

b. Predictors: (Constant), Antusias Masyarakat (X2), Dampak Tata Rung Kota (X1)

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil dari penelitian menunjukkan hasil Dampak Tata Rung Kota (X1) dan Antusias Masyarakat (X2) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Y), dengan jumlah F-hitung 496,028, lebih besar dari F-tabel 3.01. Dengan adanya MRT diharapkan dapat menguraikan kemacetan di

DKI Jakarta. Semoga dengan berlakukanya peraturan genap ganjil dapat menarik minat pemilik kendaraan umum untuk beralih kendaraan untuk menggunakan transportasi umum salah satunya MRT Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Fatuhudin, D. (2015). *Metode Penelitian*. Sidoarjo: Zifatama Publisher.
- Fauzi, A. H. (2017). *Pantai Syariah Pulau Santen*. Banyuwangi: LPPM Institut Agama Islam Ibrahimy.
- Muslim, A. (2018). *Kerjasama Pemerintah Kota Makassar Dengan Singapura Dalam Pengembangan Smart City Dibidang Transportasi*. *eJournal Ilmu Hubungan Internasional*. 1547–1560.
- Oktavia, N. (2015). *Sistematika Penulisan Karya Ilmiah*. Yogyakarta: Deepublish.
- Rustiadi, E. dll. (2017). *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Santoso, S. (2018). *Menguasai Statistik dengan SPSS 25*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo Jakarta.
- Sihmanto. (2010). *2 Juta Keliling Filipina dalam 10 Hari*. Yogyakarta: 8-First.
- Sina, P. G. (n.d.). *Mindset is Power*. Bogor: Guepedia.
- Sitinjak, E. (2004). *Model Matriks Konsumen Untuk Menciptakan Superior Customer Value*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Sri & Pamungkas, B. (2014). *Ganti Rezim Ganti Sistim Pergulatan Muguasai Nusantara*. Sri-Bintang Pamungkas.
- Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Timotius, K. H. (2017). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: ANDI.
- Umar, H. (2003). *Metode Riset Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Yunus, W. (2014). *Pengantar Hukum Tata Ruang*. Jakarta: Prenadamedia Group.