



**ITS**  
Institut  
Teknologi  
Sepuluh Nopember

TUGAS AKHIR - RP141501

# **KRITERIA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN PREFERENSI MASYARAKAT DI JAKARTA BARAT (STUDI KASUS: KORIDOR JALAN DAAN MOGOT)**

JODI RAHADIAN  
NRP 3611 100 056

Dosen Pembimbing  
Ir. Sardjito, MT.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2015



FINAL PROJECT - RP141501

**THE PUBLIC TRANSPOT SERVICE  
CRITERIA BASED ON COMMUNITY  
PREFERENCE IN WEST JAKARTA  
(CASE STUDY: ROAD CORRIDOR DAAN MOGOT)**

JODI RAHADIAN  
NRP 3611 100 056

Advisor  
Ir. Sardjito, MT.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING  
Faculty of Civil Engineering and Planning  
Sepuluh Nopember Institute Of Technology  
Surabaya 2015

**LEMBAR PENGESAHAN**

**KRITERIA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM  
BERDASARKAN PREFERENSI MASYARAKAT  
DI JAKARTA BARAT  
(STUDI KASUS: KORIDOR JALAN DAAN MOGOT)**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
pada  
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

**JODI RAHADIAN**  
NRP. 3611 100 056

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Ir. Sardito, MT.

NIP. 19550751987011001



**SURABAYA, JULI 2015**

# **Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot)**

Nama : Jodi Rahadian  
NRP : 3611 100 056  
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota  
FTSP-ITS  
Dosen Pembimbing : Ir. Sardjito, MT.,

## ***Abstrak***

*Setiap manusia pasti melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, kegiatan berpindah dari satu tempat ke tempat lain disebut sebagai kegiatan transportasi. Kegiatan transportasi membutuhkan moda transportasi dimana terbagi menjadi moda transportasi pribadi dan moda transportasi umum. Transportasi umum di wilayah Jakarta Barat khususnya Jalan Daan Mogot belum memenuhi keinginan dari pengguna angkutan umum, seperti: bus yang masih ugak –ugalan, waktu tempuh yang relatif lama, serta kenyamanan yang masih kurang sehingga pelayanan angkutan umum yang ada tidak optimal. Penelitian ini bertujuan mengetahui kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di koridor Jalan Daan Mogot.*

*Penelitian ini menggunakan pendekatan positivisme dengan tahapan penelitian meliputi penentuan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yang dianalisis dengan teknik analisis Delphi. Selanjutnya, eksplorasi preferensi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum yang digunakan dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif. Tahapan yang terakhir adalah perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat pengguna angkutan umum dengan menggunakan deskriptif kualitatif.*

*Hasil dari penelitian berupa kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat yaitu: kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, tarif, umur, jenis kelamin, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan bermotor. Selain itu, diketahui eksplorasi preferensi masyarakat terkait dengan minat dan pelayanan angkutan umum yang terkait dengan keinginan dan harapan pengguna, yaitu: kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, umur, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan bermotor. Hasil akhir yang didapatkan berupa kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di koridor jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.*

***Kata Kunci:*** transportasi, kriteria pelayanan angkutan umum, preferensi masyarakat.

**THE PUBLIC TRANSPORT SERVICE  
CRITERIA BASED ON COMMUNITY  
PREFERENCE IN WEST JAKARTA (CASE  
STUDY: ROAD CORRIDOR DAAN MOGOT)**

Name : Jodi Rahadian  
NRP : 3611 100 056  
Department : Urban and Regional Planning  
Faculty of Civil Engineering and Planning  
ITS  
Advisor : Ir. Sardjito, MT.,

***Abstract***

*Every human must be doing movement from one place to another, the moving activities from one place to another is called a transport activity. Transportation mode of transportation activity is divided into a mode of personal transportation and public transportation. Public transportation in West Jakarta especially Jalan Daan not fulfill the requirement of the users of public transport, such as buses are still reckless, a relatively long travel time, as well as the comfort which is still less so that the existing public transport services is not optimal. This objectives of this study is to determine the criteria for public transport services based on public preferences in the corridor Jalan Daan.*

*This study using positivism approach with the stages of research involves determining the factors and variables that affect the public interest in using public transport were analyzed with techniques Delphi analysis. Furthermore, exploration of people's preference for public transport services used by using qualitative descriptive analysis technique. The final stages is the formulation of the criteria of public transport services based on community preferences of public transport users using qualitative descriptive.*

*The results of this research are a criteria of public transport services based on community preferences in the corridor Jalan Daan, West Jakarta, namely: capacity, accessibility, waiting times, safety, speed, comfort, tariffs, age, gender, income and vehicle ownership. In addition, exploration of society preferences related to interest and public transport services associated with the wishes and expectations of users, namely: capacity, accessibility, waiting times, safety, speed, comfort, age, gender, and ownership of motor vehicles. The final result is obtained in the form of criteria based on the preferences of public transport services in the community Daan road corridor, West Jakarta.*

**Keywords:** *transportation, criteria for public transportation services, public preferences.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan berkat dan bimbingan yang telah diberikan – Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian Tugas Akhir dengan judul “Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot)”. Penelitian ini disusun dalam rangka memenuhi mata kuliah Tugas Akhir di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, ITS Surabaya.

Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian laporan ini, yaitu:

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan karunia kekuatan sehingga penulis yang telah diberikan kesempatan untuk melakukan penelitian mampu melaksanakan penelitian dengan baik hingga akhir;
2. Kepada Bapak Joko Sukamto, Ibu Dinar Pujiwinarti Cahyaningsih, adik Rayidianing Maheswari, dan adik Ova Kiara Nawangie selaku keluarga dari penulis yang selalu setia menemani penulis dan memberikan dukungan sepenuh hati sehingga penelitian ini selesai dilakukan;
3. Dosen pembimbing, Bapak Ir. Sardjito, MT., yang telah banyak membantu memberikan bimbingan, masukan dan nasehat selama penelitian dan tetap memberikan dukungan penuh kepada penulis hingga penelitian selesai dilakukan;
4. Dosen pengajar, Dr. Ir. Ibu Rimadewi Supriharjo MIP., Ibu Karina Pradinie ST, M.Eng., dan bapak Prananda Navitas, ST. M.Sc. yang sudah memberi banyak masukan yang bermanfaat selama proses belajar didalam kelas;
5. Dhian Afriyani, yang selalu setia menemani dalam keadaan apapun dan memberikan dukungan penuh kepada penulis

ketika sedang melakukan penelitian hingga penelitian ini selesai dilakukan;

6. Yasser Basuwendro, Ginanjar Prayogo, Gede Yoga Arya, Diaz Firmansyah, Akhmad Raditya, Muhammad Atras Radifan Puspito selaku teman kontrakan bersih seperjuangan.
7. Teman – teman Jurusan Perencanaan Wilayah dan kota angkatan 2011 serta teman teman ITS lainnya yang telah membantu dan memberikan informasi dan dukungan penuh dalam pengerjaan penelitian ini.
8. Teman – teman sepermainan yang berada di Jakarta dalam membantu memberikan semangat dan dukungan penuh selama pengerjaan penelitian, serta pihak lainnya yang tidak mungkin disebutkan satu persatu, terima kasih banyak.

Penulis menyadari bahwa penelitian yang telah dibuat ini masih jauh dari sempurna, sehingga penulis masih membutuhkan banyak masukan, saran dan kritik untuk memperbaiki laporan ini menjadi lebih sempurna.

Sekian, semoga penelitian yang dilakukan ini dapat bermanfaat secara luas bagi kemajuan perencanaan dan pembangunan kota di masa yang akan datang.

Surabaya, 8 Juli 2015

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK .....	v
ABSTRACT .....	vii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL .....	xv
DAFTAR GAMBAR .....	xvii
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Rumusan Masalah .....	3
1.3.Tujuan dan Sasaran.....	3
1.4.Ruang Lingkup .....	4
1.4.1.Ruang Lingkup Wilayah.....	4
1.4.2.Ruang Lingkup Substansi .....	4
1.4.3.Ruang Lingkup Pembahasan.....	4
1.5.Manfaat penelitian .....	5
1.6.Sistematika Penulisan .....	5
1.7.Kerangka Berpikir .....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>11</b>
2.1.Transportasi .....	11
2.2.Angkutan Umum .....	14
2.3.Kriteria Pelayanan Angkutan Umum .....	15
2.4.Sintesa Pustaka .....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>29</b>
3.1.Pendekatan Penelitian.....	29
3.2.Jenis Penelitian .....	29
3.3.Variabel Penelitian .....	30
3.4.Metode Pengumpulan Data .....	33
3.5.Teknik Sampling .....	34

3.6. Teknik Analisis Penelitian.....	36
3.7. Tahapan Analisis .....	39
3.7.1. Penentuan Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum .....	39
3.7.2. Eksplorasi Preferensi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum.....	41
3.7.3. Perumusan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum.....	42
3.8. Tahapan Penelitian .....	43
<b>BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISA .....</b>	<b>45</b>
4.1. Gambaran Umum .....	45
4.1.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian .....	45
4.1.2. Trayek, Rute, dan Tarif Angkutan Umum yang Melewati Koridor Jalan Daan Mogot .....	46
4.2. Hasil dan Pembahasan .....	51
4.2.1. Penentuan Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum .....	51
4.2.2. Eksplorasi Preferensi Pengguna Angkutan Umum Terhadap Pelayanan Angkutan Umum .....	59
4.2.2.1. Kapasitas.....	61
4.2.2.2. Aksesibilitas.....	62
4.2.2.3. Waktu Tunggu .....	62
4.2.2.4. Keselamatan .....	63
4.2.2.5. Kecepatan .....	64
4.2.2.6. Kenyamanan .....	64
4.2.2.7. Tarif .....	64
4.2.2.8. Umur .....	65
4.2.2.9. Jenis Kelamin .....	65
4.2.2.10. Pendapatan.....	66
4.2.2.11. Kepemilikan kendaraan	

Bermotor .....	66
4.2.2.12. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Jenis Kelamin .....	66
4.2.2.13. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Pendapatan .....	69
4.2.2.14. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Usia .....	74
4.2.2.15. Variabel Pelayanan Angkutan Umum.....	78
4.3. Perumusan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum.....	94
<b>BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....</b>	<b>107</b>
5.1. Kesimpulan.....	107
5.2. Rekomendasi .....	109
 DAFTAR PUSTAKA.....	 111
LAMPIRAN .....	115
BIODATA PENULIS.....	209

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel Penyebab Terjadinya Pergerakan dan Perpindahan .....	12
Tabel 2.2 Tabel Sintesa Pustaka.....	25
Tabel 2.3 Tabel Parameter, Indikator, dan Variabel .....	27
Tabel 3.1 Variabel Penelitian .....	30
Tabel 4.1 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Utara.....	46
Tabel 4.2 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Pusat .....	47
Tabel 4.3 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang .....	47
Tabel 4.4 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Selatan dan Depok .....	47
Tabel 4.5 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Timur dan Bekasi .....	48
Tabel 4.6 Tabel Trayek Angkutan Umum yang Melewati Kalideres.....	48
Tabel 4.7 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Utara.....	49
Tabel 4.8 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Pusat .....	49
Tabel 4.9 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang .....	48
Tabel 4.10 Tabel Angkutan Umum Tujuan Jakarta Selatan dan Depok .....	50
Tabel 4.11 Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Timur .....	50
Tabel 4.12 Tabel Trayek Angkutan Umum yang Melewati Grogol.....	51
Tabel 4.13 Tabel Analisis Delphi Proses Iterasi Pertama .....	52
Tabel 4.14 Tabel Analisis Delphi Proses Iterasi Kedua .....	56
Tabel 4.15 Tabel Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Laki – Laki .....	67

Tabel 4.16	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Perempuan .....	68
Tabel 4.17	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan $\leq$ 2,7 Juta Rupiah .....	70
Tabel 4.18	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah .....	71
Tabel 4.19	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan $>$ 6 Juta Rupiah .....	73
Tabel 4.20	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 6 – 17 Tahun .....	74
Tabel 4.21	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 18 – 25 Tahun .....	76
Tabel 4.22	Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 26 – 64 Tahun .....	77
Tabel 4.23	Tabel Variabel Yang Belum Memenuhi Harapan Pengguna .....	79
Tabel 4.24	Tabel Variabel Yang Sudah Memenuhi Harapan Pengguna .....	80

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pilihan Moda Berdasarkan Jarak Tempuh.....	19
Gambar 4.1 Kondisi Fisik koridor Jalan Daan Mogot .....	45
Gambar 4.2 Kondisi Fisik koridor Jalan Daan Mogot .....	45
Gambar 4.3 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Laki – Laki.....	67
Gambar 4.4 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Perempuan .....	69
Gambar 4.5 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan $\leq$ 2,7 Juta Rupiah .....	70
Gambar 4.6 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah .....	72
Gambar 4.7 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan $>$ 6 Juta Rupiah .....	73
Gambar 4.8 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 6 – 17 Tahun .....	75
Gambar 4.9 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 18 – 25 Tahun .....	76\
Gambar 4.10 Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 26 – 64 Tahun .....	78

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Setiap manusia yang ada pasti melakukan sebuah usaha perpindahan baik dalam bentuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau pun mengalihkan suatu objek baik dirinya sendiri maupun objek lainnya dimana tempat lain atau tujuan dari tempat lain itu lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu (Miro, 2002). Perpindahan yang terjadi oleh suatu barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya sering kita sebut dengan transportasi. Menurut Nasution (1996), transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi juga merupakan perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat – tempat yang terpisah secara geografis (Steenbrink, 1974). Alat yang digunakan untuk melakukan kegiatan transportasi ini dinamakan moda transportasi. Moda transportasi darat dapat dibagi menjadi 2 yaitu: jenis moda transportasi pribadi dan jenis moda transportasi publik. Moda transportasi publik lebih dikenal dengan moda kendaraan angkutan umum.

Jakarta Barat merupakan salah satu kota administrasi yang ada di wilayah D. K. I. Jakarta. Berdasarkan data yang diperoleh dari Jakarta Barat Dalam Angka Tahun 2014, kota administratif Jakarta Barat memiliki luas wilayah sebesar 121,19 km<sup>2</sup> atau 12.119 Ha yang dibagi dalam 8 Kecamatan. Berdasarkan data yang didapat dari BPS Provinsi D.K.I. Jakarta, jumlah penduduk total pada tahun 2014 mencapai 1.636.242 jiwa dengan kepadatan 126,65 jiwa/ Ha. Jakarta Barat merupakan bagian dari wilayah Ibukota Jakarta yang memiliki kekhususan, yaitu sebagai kota tua dan kota metropolitan yang serba megah. Predikat yang didapatkan ini didasari pada kondisi eksisting dimana di Jakarta Barat terdapat bangunan – bangunan tua/ kuno dan gedung mewah seperti hotel, plaza, dan apartemen. Dari sisi

transportasi yang dijelaskan dalam Jakarta Dalam Angka Tahun 2014, Jakarta Barat memiliki salah satu stasiun kereta api terbesar di D.K.I. Jakarta yaitu Stasiun Kota atau Stasiun Beos. Selain angkutan kereta api, Jakarta Barat juga memiliki angkutan umum. Berdasarkan data Jakarta Barat Dalam Angka Tahun 2014, jumlah angkutan umum yang beroperasi di Jakarta Barat hingga tahun 2014 mencapai 2.252 unit yang terbagi atas 1.713 unit (76,06%) merupakan angkutan dalam kota seperti bus kota, mikrolet, dan angkutan umum sejenisnya dan 539 unit (23,93%) berupa angkutan luar kota. Jumlah penumpang yang menggunakan jasa angkutan umum di Jakarta dapat dilihat menurut lokasi Terminal yang ada di Jakarta Barat, yaitu: Terminal Bus antar kota mengangkut 17.120 penumpang, Terminal Bus Kalideres dalam kota mengangkut 13.524 penumpang, Terminal Bus Grogol mengangkut 10.173 penumpang, Terminal Bus Jakarta Kota mengangkut 12.053 penumpang.

Setiap angkutan umum yang ada di Jakarta dikelola oleh operator angkutan umum, setiap angkutan umum yang dikelola oleh operator yang berbeda bisa jadi memiliki rute dan trayek yang berbeda. Di Kota Administratif Jakarta Barat itu sendiri, terdapat beberapa operator angkutan umum yang melayani kebutuhan pergerakan, yaitu: Busway TransJakarta, bus PPD, bus Steady Safe, bus Mayasari, bus Metromini, bus Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA), mini bus APK/ KWK, dan minibus Mikrolet. Masing – masing bus tersebut dikelola oleh manajemen yang selanjutnya disebut sebagai operator. Bus – bus umum tersebut memiliki trayek dalam kota (bus kota), trayeknya melayani seluruh wilayah administrasi Jakarta Barat. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan dan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Administratif Jakarta Barat memberikan informasi bahwa pelayanan angkutan umum bus kota di Jakarta Barat belum memenuhi keinginan dari para pengguna, seperti misalnya: bus yang dijalankan operator ugall –

ugalan, waktu tempuh yang relatif lama, serta kenyamanan dalam bus yang masih tidak memenuhi keinginan pengguna.

Jalan Daan Mogot merupakan salah satu jalan yang dilalui oleh bus kota, hampir semua operator bus kota memiliki trayek melalui koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Adanya permasalahan masih rendahnya pelayanan bus kota, perlu dilakukan perumusan kriteria pelayanan yang sesuai dengan keinginan masyarakat. Jalan Daan Mogot yang dilalui oleh hampir seluruh bus kota yang beroperasi di wilayah Jakarta Barat, maka koridor Jalan Daan Mogot dapat dipilih sebagai kasus studi yang mewakili seluruh jalan yang ada di wilayah Jakarta Barat. Kurangnya pelayanan dari angkutan umum bus kota, diartikan bahwa pelayanan dari operator bus kota tersebut masih kurang. Hal ini bisa diasumsikan bahwa bus – bus kota yang operatornya sama, akan memiliki pelayanan yang sama.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan fakta empiris yang telah dijelaskan diatas, terlihat bahwa pada dasarnya masyarakat yang berada di Jakarta Barat memiliki intensitas pergerakan yang sangat tinggi. Untuk memenuhi kebutuhan pergerakan sehari – hari, masyarakat Jakarta Barat dapat menggunakan moda transportasi: transportasi pribadi dan transportasi publik. Fakta dilapangan menjelaskan bahwa masyarakat pengguna transportasi umum, banyak yang mengeluhkan akan layanan angkutan umum yang digunakan, baik layanan kenyamanan, ketepatan waktu, dan biaya atau tarif/ ongkos.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk merumuskan kriteria layanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat. Terkait dengan hal tersebut, pertanyaan penelitian yang dijadikan landasan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah *“Bagaimana kriteria pelayanan angkutan umum yang diinginkan oleh masyarakat pengguna angkutan umum di wilayah penelitian?”*.

### **1.3. Tujuan dan Sasaran**

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan merumuskan kriteria layanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Untuk mencapai tujuan yang diinginkan dalam penelitian ini, ada beberapa sasaran yang harus dicapai, yaitu:

- a. Menentukan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum;
- b. Mengeksplorasi preferensi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum yang digunakan di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat; dan
- c. Merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

### **1.4. Ruang Lingkup**

#### **1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah**

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah koridor Jalan Daan Mogot yang membentang dari Barat ke Timur dimulai dari terminal Kalideres sampai dengan terminal Grogol sebagai wilayah studi.

#### **1.4.2. Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini meliputi teori transportasi seperti teori manajemen angkutan umum dan teori empat tahap perencanaan transportasi, sistem transportasi yang terintegrasi, pengoptimalisasian transportasi publik, serta faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat pengguna angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum.

### **1.4.3. Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup pembahasan dalam penelitian ini ditinjau dari dua lingkup aspek penelitian, yaitu aspek spasial dan non spasial. Pembahasan yang dilakukan dalam penelitian ini terkait dengan kriteria pelayanan angkutan umum melalui faktor dan variabel yang didapatkan berdasarkan preferensi dari masyarakat yang menggunakan layanan angkutan umum yang dikhususkan pada lokasi penelitian yang diambil studi kasus pada koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Pada awal penelitian dilakukan penentuan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat terkait dengan pelayanan angkutan umum yang dilakukan dengan melakukan wawancara terhadap *stakeholders* yang telah ditentukan. Setelah didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum terkait pelayanan angkutan umum yang tersedia, dilakukan eksplorasi terhadap faktor dan variabel pelayanan angkutan umum. Berdasarkan hasil eksplorasi faktor dan variabel tersebut, dilanjutkan dengan pembentukan kuisisioner yang nantinya disebar kepada responden/ informan dengan tujuan sebagai bentuk penggalan preferensi layanan angkutan umum yang diinginkan masyarakat.

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Penelitian mengenai peningkatan layanan angkutan umum ini akan bermanfaat dalam perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum yang bisa digunakan sebagai rekomendasi bagi pihak pemerintahan kota administratif dan pengelola angkutan umum dalam meningkatkan dan memperbaiki pelayanan angkutan umum. Sebagai penyaluran dari ilmu dalam masa perkuliahan, penulis ingin membahas penelitian ini lebih dalam sehingga dapat bermanfaat dalam penyaluran ilmu dan pengetahuan dan dapat dijadikan informasi bagi penelitian selanjutnya.

## **1.6. Sistematika Penulisan**

Tugas akhir ini memiliki sistematika penulisan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab I menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, dan ruang lingkup.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab II dijelaskan mengenai teori – teori ataupun konsep – konsep yang dijadikan pedoman dan acuan dalam melakukan proses analisis dalam mencapai tujuan penelitian, dimana teori dan konsep dijelaskan mengenai transportasi publik.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab III menjelaskan mengenai pendekatan – pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian, baik dalam tahap pengumpulan data maupun dalam tahap analisa.

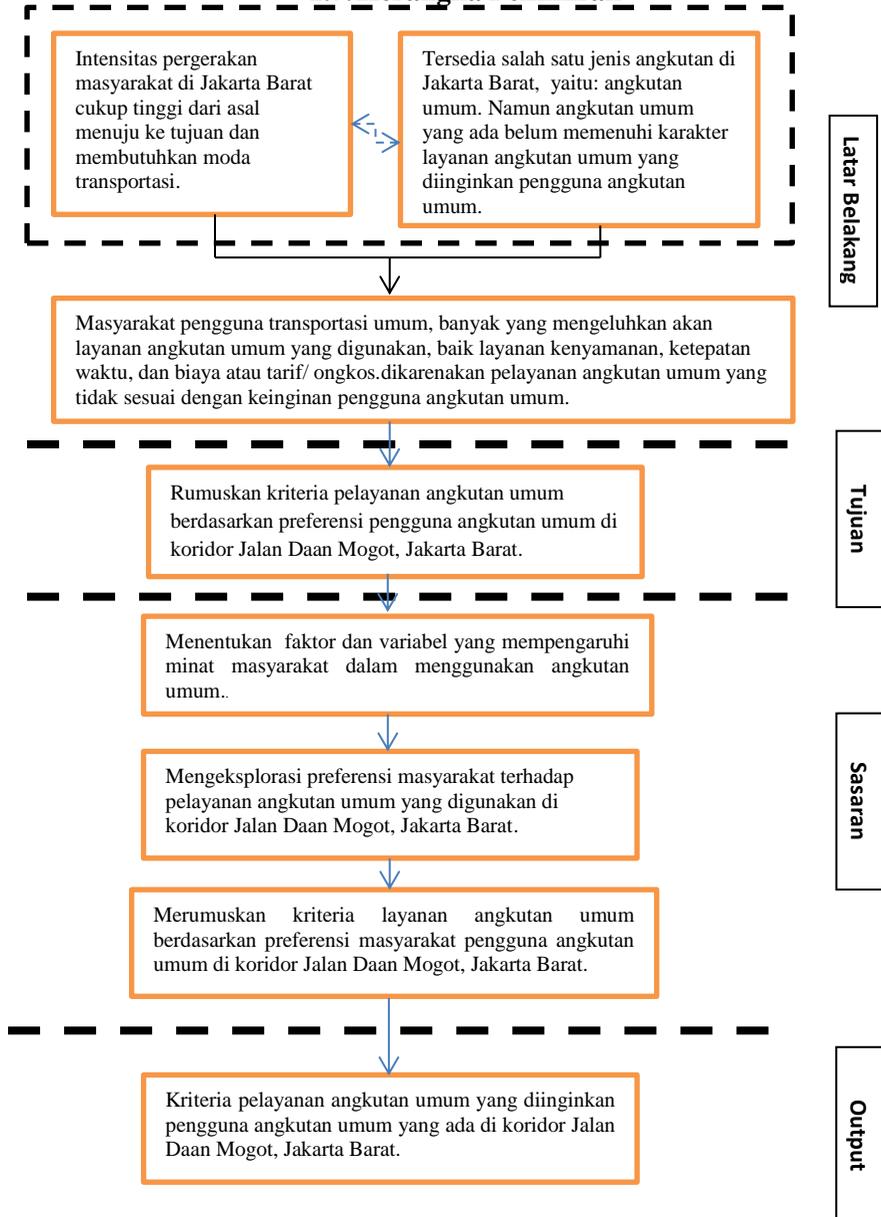
### **BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISA**

Bab IV ini menjelaskan mengenai gambaran umum wilayah penelitian dan menjelaskan ketersediaan berbagai data yang dibutuhkan untuk melakukan analisis dalam penelitian. Selain itu, juga dilakukan analisis untuk mencapai tujuan penelitian.

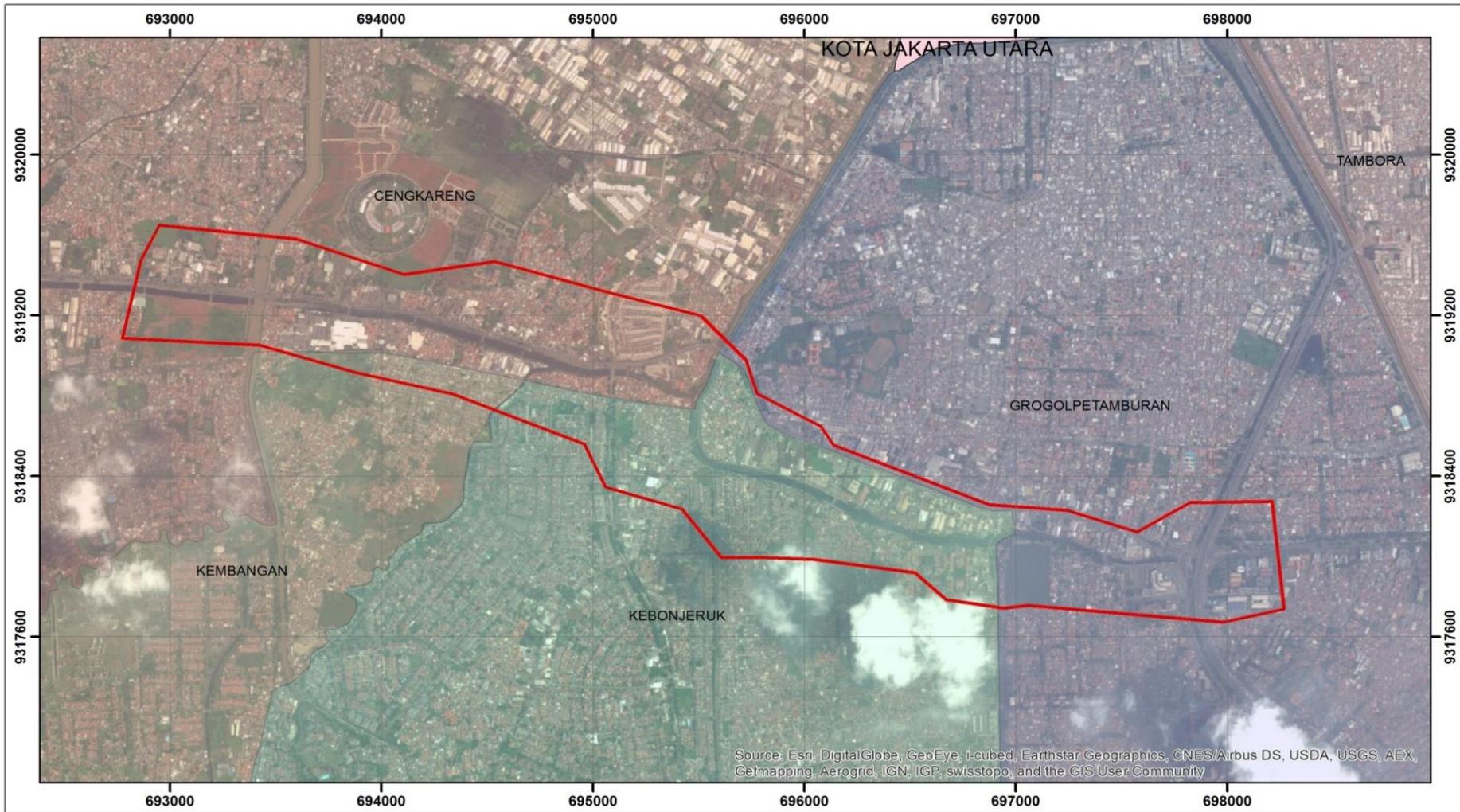
### **BAB V KESIMPULAN**

Bab V ini menjelaskan mengenai penelitian yang dilakukan dari awal hingga menemukan hasil yang ditulis secara ringkas. Pada bab ini juga dijelaskan apakah penelitian yang dilakukan ini menjawab permasalahan yang ada atau tidak dan disertakan rekomendasi sebagai upaya penyelesaian masalah yang di angkat sang penulis.

## 1.7. Kerangka Pemikiran



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



	Peta 1.1.	<b>Legenda</b> [Red outline] batas Wilayah Penelitian [Pink] CENGKARENG [Light Blue] GROGOLPETAMBURAN [Light Green] KALIDERES [Light Cyan] KEBONJERUK [Light Orange] KEMBANGAN [Light Purple] PALMERAH [Light Blue] TAMANSARI [Light Pink] TAMBORA		 Sumber: Hasil Analisa, 2014 1:24.000 0 0.1 0.2 0.4 0.6 0.8 Kilometers
	Peta Wilayah Penelitian			
	Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi 10 Nopember Surabaya 2014			

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Transportasi**

Manusia akan selalu melakukan pergerakan dan perpindahan untuk memenuhi kebutuhannya, baik bergerak untuk berpindah tempat untuk melakukan sesuatu ataupun bergerak berpindah untuk mendapatkan barang atau pelayanan. Perpindahan dan pergerakan yang dilakukan oleh manusia tersebut ataupun barang yang ditujukan merupakan salah satu proses transportasi.

Pada dasarnya transportasi diartikan sebagai kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan baik barang ataupun manusia dari satu tempat ke tempat yang lainnya yang disebabkan karena adanya permintaan (*demand*) dan adanya usaha pemenuhan permintaan (*supply*). Transportasi didefinisikan sebagai “suatu tindakan, proses, atau hal yang sedang dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain” (Morlok, 1978). Menurut Kamus (*Webster’s New Collegiate Dictionary*, 1977, 1242), transportasi didefinisikan dengan “*an act, process, or instance of transporting or being transported*” yang artinya adalah suatu tindakan ataupun suatu proses memindahkan atau dipindahkan sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain. Proses dan tindakan pemindahan dari tempat asal menuju tempat tujuan ini disebabkan oleh perbedaan nilai guna pada tempat asal dan tempat yang akan dituju. Dalam proses yang dilakukan memang memerlukan biaya – biaya lainnya, namun biaya – biaya tersebut tidak melebihi nilai guna yang akan dicapai ketika barang atau manusia mencapai tempat tujuan. Definisi dan pengertian lain dari transportasi diungkapkan oleh Nasution (1996) dimana transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asalnya menuju ke tempat tujuan.

Menurut Tamin (2000), pergerakan dan perpindahan yang menimbulkan terjadinya transportasi disebabkan oleh beberapa hal yang dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan.

**Tabel 2.1**  
**Tabel Penyebab Terjadinya Pergerakan dan Perpindahan**

<b>Aktivitas</b>	<b>Klasifikasi Perjalanan</b>	<b>Keterangan</b>
<p style="text-align: center;"><b>Ekonomi</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mencari nafkah</li> <li>2. Mendapatkan barang dan pelayanan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari tempat kerja;</li> <li>2. Yang berkaitan dengan bekerja;</li> <li>3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi; dan</li> <li>4. Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi</li> </ol>	<p>Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40% - 50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pulang ke rumah</li> <li>b. Mengangkut barang</li> <li>c. Ke dan dari rapat</li> </ol> <p>Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk disini.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Sosial</b></p> <p>Menciptakan, menjaga hubungan pribadi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari rumah teman; dan</li> <li>2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah</li> </ol>	<p>Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Pendidikan</b></p>	<p>Ke dan dari sekolah, kampus, dan lain - lain</p>	<p>Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5 – 22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Rekreasi dan Hiburan</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari tempat rekreasi; dan</li> <li>2. Yang berkaitan</li> </ol>	<p>Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.</p>

	dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	
<b>Kebudayaan</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari tempat ibadah; dan</li> <li>2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik</li> </ol>	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan.

*Sumber: LPM – ITB (1996, 1997ac).*

Dalam proses transportasi yang terjadi terdapat tiga hal yang terlibat dalam terjadinya kegiatan transportasi ini, yaitu: muatan yang diangkut dalam proses transportasi yang terjadi, moda transportasi atau kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut, dan sarana jalan yang digunakan sebagai akses untuk mencapai tempat tujuan. Tiga hal yang ada di dalam proses transportasi merupakan unsur – unsur dan beberapa faktor yang berkaitan satu dengan yang lainnya, seperti yang diungkapkan secara jelas oleh Nasution (1996) berikut ini:

1. Manusia, berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktifitasnya. Manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar dapat digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya;
2. Barang menjadi objek pengangkutan. Pengiriman barang ke beberapa tempat sangat memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk tujuan pemasaran namun juga mobilitas lain yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia dengan adanya konsumsi terhadap barang-barang tersebut;

3. Kendaraan, sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari satu tempat ke tempat yang lain;
4. Jalan, merupakan suatu unsur penting dalam transportasi. Jalan menjadi jalur dilaluinya moda transportasi yang menjadi penghubung antara satu tempat dengan tempat lainnya guna memperlancar proses pengangkutan dan mobilitas;
5. Organisasi, yang berarti bahwa suatu sistem membutuhkan organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya.

Hal serupa disebutkan oleh Hay (1977), terdapat 5 komponen dasar yang akan membentuk sebuah sistem transportasi, yaitu: sumber tenaga penggerak, kendaraan, jalur pergerakan, terminal, dan sistem pengendali operasi.

## **2.2. Angkutan Umum**

Dalam melakukan perjalanan, dibutuhkan moda transportasi yang akan memudahkan manusia ataupun barang untuk berpindah tempat. Warpani (1990) menyatakan bahwa angkutan (*transpot*) adalah sebuah kegiatan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lainnya (tujuan). Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 2002).

Angkutan umum menjadi salah satu bagian yang tidak terpisahkan dalam suatu kota dan sangat terkait juga dengan proses yang transportasi yang terjadi setiap harinya. Angkutan umum dalam bentuk angkutan massal menjadi suatu sistem yang efisien, dikarenakan biaya angkutan menjadi beban tanggungan bersama yang menjadikannya sangat murah (Tamin, 2000). Penggunaan angkutan umum pun menyebabkan penggunaan jalan menjadi relatif lebih efisien dalam  $m^2$ /penumpangnya, hal ini

terkait dengan angkutan umum yang bersifat massal sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan yang lalu – lalang di jalan (Tamin, 2000).

### **2.3. Kriteria Pelayanan Angkutan Umum**

Pengguna moda sangat erat kaitannya dengan moda transportasi, hal ini disebabkan moda transportasi dipilih berdasarkan keinginan pengguna yang melihat jasa layanan atau tingkat pelayanan yang disediakan dari suatu moda transportasi untuk melakukan pergerakan dalam rangka mencapai tujuannya.

Menurut Saxena (1989) terdapat beberapa faktor yang menjelaskan pengguna transportasi dan moda transportasi yang dipilih:

1. Umur;
2. Jenis kelamin;
3. Pendapatan;
4. Pemilikan moda; dan
5. Kepadatan lokasi hunian.

McFadden (1974) mengungkapkan dalam penelitiannya mengenai pengukuran permintaan akan alat transportasi perkotaan, dimensi dari perilaku permintaan perjalanan meliputi:

1. Perilaku pilihan individu;
2. Perilaku pilihan populasi; dan
3. Model perilaku dari pemilihan moda.

Model tingkah laku pada penelitian akan ukuran untuk permintaan alat transportasi muncul untuk membuka kemungkinan pada analisis aspek yang belum dieksplorasi sampai sekarang, dengan harapan untuk menyempurnakan model permintaan alat transportasi dan perencanaannya. Dari dimensi yang dijelaskan dapat dilihat memang pemilihan moda transportasi publik menjadi menjadi salah satu faktor penting untuk meredam peningkatan kendaraan yang terus meningkat dimana pada suatu waktu kapasitas jalan tidak mampu

menampung jumlah pengguna jalan dan menyebabkan kemacetan lalu lintas.

Terkait dengan pemilihan moda yang didasari oleh jasa yang ada dalam angkutan umum, Paulley dalam penelitiannya tentang permintaan akan alat transportasi publik di tahun 2006 melihat tiket, kualitas layanan, pendapatan dan kepemilikan mobil sebagai determinan terhadap permintaan akan alat transportasi publik. Hasilnya dari penelitian yang dilakukan adalah:

1. Tarif

Tarif pada masa lengang (*off - peak*) memiliki elastisitas permintaan dua kali lebih besar dibanding di masa puncak (*peak*). Masa puncak adalah masa dimana tingkat permintaan akan alat transportasi meningkat drastis. Biasanya masa puncak berada di jam - jam berangkat dan pulang kantor atau sekolah. Sedangkan *off - peak* adalah masa dimana permintaan akan alat transportasi tidak pada kondisi puncaknya. Biasanya masa lengang adalah disaat hari libur, atau malam hari.

2. Pendapatan

Ketika terjadi peningkatan pendapatan, seseorang akan memiliki dua pilihan, yaitu: memiliki kendaraan pribadi seperti mobil atau meningkatkan konsumsinya akan alat transportasi publik (Paulley, 2006).

3. Kepemilikan Mobil

Kepemilikan mobil berhubungan negatif dengan permintaan akan alat transportasi publik. Seseorang yang memiliki kendaraan pribadi akan cenderung menggunakan mobilnya untuk perjalanan yang dia lakukan. Seseorang yang memiliki kendaraan pribadi seperti mobil akan memiliki tingkat elastisitas permintaan akan alat transportasi publik yang lebih tinggi daripada yang tidak memiliki.

#### 4. Kualitas Pelayanan

Kualitas layanan juga berpengaruh terhadap permintaan akan transportasi publik. Paulley (2006) membagi kualitas layanan ke dalam beberapa bagian, yaitu: lingkungan menunggu, karakteristik kendaraan, simpangan rute, dan informasi sebelum perjalanan. Selain beberapa faktor tersebut, Atmaja (2011) mengungkapkan bahwa sikap penumpang dan promosi berpengaruh secara positif terhadap permintaan alat transportasi publik.

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Beberapa sumber mengukur tingkat keberhasilan ataupun mengukur kinerja dari suatu sistem operasi transportasi, digunakan beberapa parameter dan indikator. Schumer (1974) mengidentifikasi atribut – atribut tingkat pelayanan pada sistem transportasi yang efisien meliputi atribut pelayanan sebagai berikut.

1. Kecepatan, yaitu: periode perjalanan kendaraan dari tepat asal ke tempat tujuan, waktu total selama perjalanan menyangkut waktu naik dan turun, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan;
2. Keselamatan, menyangkut keamanan penumpang dan keamanan lingkungan sekitarnya;
3. Kapasitas, ketersediaan sarana untuk melayani semua permintaan perjalanan pada satu waktu;
4. Frekuensi, jumlah keberangkatan yang dapat melayani jumlah pergerakan yang banyak dalam satu waktu hingga waktu tunggu berkurang;
5. Keteraturan, yaitu: interval antar keberangkatan atau jadwal perjalanan yang teratur dan terjadi pada waktu-waktu tertentu;
6. Kekomprensifan, keterkaitan antar pengelola moda transportasi dan keterkaitan antar moda transportasinya sendiri;

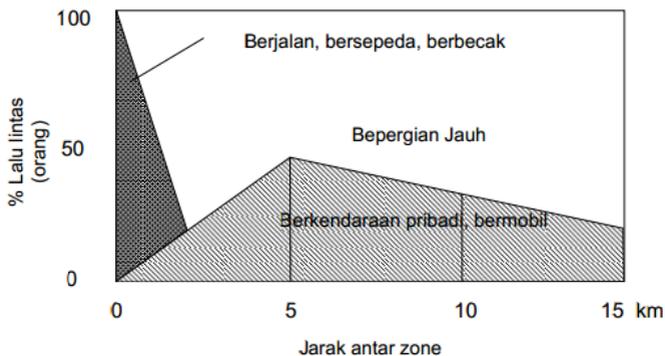
7. Tanggungjawab, yaitu: pertanggungjawaban atas kualitas pelayanan yang sah dari penyedia angkutan;
8. Kenyamanan, menyangkut kenyamanan penumpang di dalam kendaraan seperti tempat duduk, sirkulasi dan pengaturan suhu, serta fasilitas jarak jauh; dan
9. Tarif yang terjangkau.

Menurut Khisty C. J (1998), keputusan dalam pemilihan moda didasarkan pada pertimbangan beberapa faktor seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan. Magribi (1988) dengan penelitian "Aplikasi Metode *Stated Preference*" untuk model pemilihan moda angkutan laut dan penyebrangan (studi kasus: rute Kendari – Raha), manusia memilih moda transportasi yang paling menguntungkan, baik dilihat dari segi ekonomi, efisiensi maupun tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam keadaan tertentu pemakai moda transportasi dalam melakukan perjalanan dapat memilih antara beberapa macam moda transportasi yang tersedia. Pemilihan moda transportasi oleh pengguna jasa transportasi ditentukan oleh: tipe perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan maupun tingkat pelayanan dari sistem transportasi. Sikap perorangan terhadap angkutan umum dapat diukur dan dibuat peringkat berdasarkan urutan kesukaan. Atribut perjalanan yang paling bernilai adalah sampai tujuan tepat pada waktunya, tempat duduk mudah didapat, tidak perlu berganti moda, pelayanan teratur, ada perlindungan terhadap cuaca selama menunggu dan waktu berhenti untuk menunggu lebih pendek (Hobbs, 1995). Tehan dan Wacks (1972) dalam Black (1995), mengemukakan dasar kebutuhan psikologis manusia serta bagaimana hal itu mempengaruhi dalam pemilihan moda. Pengaruh tersebut dikelompokkan dalam 2 (dua) kategori. Kategori yang dimaksud adalah:

1. Kebutuhan mempertahankan ego, seperti: suasana, kenyamanan dan keamanan; dan

2. Kebutuhan keinginan pribadi, seperti: identitas pribadi atau status.

Lebih jauh Warpani (1990) menyatakan bahwa pemilihan moda angkutan didaerah perkotaan bukan merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, usia, dan status sosio ekonomi pelaku perjalanan. Overgaard (1966) dalam Warpani (1990) menyatakan bahwa makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang lebih cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan memilih berjalan saja. Dalam rentang jarak dibawah 3 km dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pada rentang jarak yang lebih jauh dengan menggunakan moda pribadi atau mobil.



**Gambar 2.1**  
**Pilihan Moda Berdasarkan Jarak Tempuh**  
**(Warpani, 1990)**

Dagun et. al (2006) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu:

1. Kenyamanan

Aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi.

Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, kedap terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi.

## 2. Keamanan

Aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi. Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman diantaranya adalah: sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk di dalamnya adalah halte atau terminal yang hanya diakses oleh penumpang yang sudah membeli tiket bus. Selain itu, adalah sistem naik dan turun penumpang. Untuk menjaga keamanan, penumpang harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan, dan penumpang tidak dapat naik dan turun pada tempat selain halte dan terminal resmi. Dengan demikian, sistem tertutup ini dapat memberikan rasa aman bagi penumpang dari ancaman pencurian, pencopetan, perampokan, atau insiden-insiden lainnya yang mengancam keselamatan penumpang dalam menggunakan jasa transportasi.

## 3. Kecepatan

Ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan prasarana yang khusus, sebagai contoh adalah rel khusus yang dimiliki oleh kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada

transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan busway.

Dagun et. al (2006) mengungkapkan bahwa sarana transportasi massal yang dapat memenuhi ketiga ketentuan tersebut dapat dilakukan melalui konsep transportasi busway yang diterapkan oleh Pemerintah Provinsi D. K. I. Jakarta. Sarana transportasi ini, walaupun belum sempurna yang diharapkan pada ketiga ketentuan di atas, namun telah memenuhi harapan masyarakat ibu kota dalam mendapatkan pelayanan transportasi publik yang cepat, nyaman dan aman. Parameter dan indikator yang digunakan dalam mengukur kinerja dari suatu sistem operasi transportasi menurut Rudy Hermawan (2001, p55), yaitu:

1. Faktor Tingkat Pelayanan

1. Kapasitas

Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan dalam satuan waktu tertentu, misalnya orang, jam, berat (ton/ kg/ dll). Dalam hal ini kapasitas ini merupakan fungsi dari kapasitas atau ukuran tempat atau sarana transportasi dan kecepatan serta mempengaruhi besarnya tenaga gerak yang dibutuhkan.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

3. Faktor Kualitas Pelayanan

1. Keselamatan

Keselamatan menyangkut kemungkinan adanya kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang digunakan. Apabila

suatu sistem transportasi mempunyai pengendalian yang ketat, maka biasanya mereka mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

2. Keandalan

Keandalan berhubungan dengan faktor-faktor seperti ketepatan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Suatu sistem transportasi yang andal berarti bahwa penumpang/barang yang diangkut bisa sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

3. Fleksibilitas

Fleksibilitas menyangkut kemudahan yang ada di dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.

4. Kenyamanan

Kenyamanan transportasi sangat berlaku untuk angkutan penumpang yang erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara di dalam kendaraan, ketersediaan fasilitas khusus seperti toilet, tempat makan, dan waktu operasi.

5. Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pelanggan selalu menginginkan kecepatan yang tinggi dalam transportasi agar segera sampai di tempat tujuan. Namun demikian, keinginan tersebut kadang – kadang dibatasi oleh beberapa hal, misalnya kemampuan mesin atau tenaga penggerak yang digunakan, kemacetan lalu lintas dan kemampuan/

kecakapan manusia dalam menggunakan alat transportasi tersebut.

#### 6. Dampak

Dampak transportasi sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan (polusi, dan kebisingan), sampai dengan dampak sosial politik yang ditimbulkan/diharapkan oleh adanya suatu operasi lalu lintas serta besarnya konsumsi energi yang dibutuhkan.

### **2.4. Sintesa Pustaka**

Dalam merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di Jakarta Barat, faktor dan variabel yang ada di dalam angkutan umum harus diketahui dan disintesa terlebih dahulu. Mengetahui, menentukan, dan menyintesa dilakukan agar faktor dan variabel dalam pelayanan angkutan umum yang akan digunakan sebagai acuan untuk merumuskan kriteria pelayanan tepat sasaran dan sesuai dengan keinginan dan harapan pengguna angkutan umum sehingga hasil kriteria yang dirumuskan dapat menjadi suatu acuan bagi pihak – pihak terkait untuk menyediakan pelayanan angkutan umum yang sesuai dengan keinginan dan harapan masyarakat selaku pengguna angkutan umum di Jakarta Barat.

Berikut ini dijelaskan hasil sintesa pustaka yang dilakukan oleh penulis berdasarkan tinjauan pustaka diatas:

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

**Tabel 2.2**  
**Tabel Sintesa Pustaka**

Konsep/ Teori	Sumber	Kajian Pustaka	Indikator	Variabel
Variabel Peningkatan Layanan Angkutan Umum.	Tamin, 2000.  Tamin, 2000.  Saxena, 1989.  McFadden, 1974.	Pengelompokkan pelaku pergerakan atau pengguna moda transportasi.  Faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan moda.  Faktor yang mempengaruhi pengguna transportasi memilih moda transportasi.  Perilaku permintaan perjalanan.	1.Faktor tingkat pelayanan.  2.Faktor kualitas pelayanan.  3.Perilaku individu	1. Kapasitas angkutan umum  2. Aksesibilitas mencapai angkutan umum  3. Keselamatan  4. Keandalan  5. Kecepatan.  6. Kenyamanan.  7. Tarif (ongkos).  8. Pendapatan pengguna angkutan umum.

	Paulley, 2006.	Faktor yang mempengaruhi permintaan akan transportasi publik.		9. Kepemilikan kendaraan bermotor.
	Schumer, 1974.	Identifikasi atribut tingkat pelayanan pada sistem transpot yang efisien.		10. Waktu tunggu angkutan umum.
	Dagun et. Al, 2006	Transportasi yang baik bagi pelayanan publik.		

*Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2014.*

Berdasarkan dari hasil kajian teori yang telah dilakukan, maka didapatkan parameter dalam bentuk faktor dan variabel yang mempengaruhi kriteria pelayanan angkutan umum yang sesuai dengan keinginan masyarakat, variabel yang ada dijelaskan dalam tabel berikut:

**Tabel 2.3**  
**Tabel Parameter, Indikator, dan Variabel Penelitian**

Parameter	Indikator	Variabel
Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum Terkait Dengan Pelayanan Angkutan Umum.	Tingkat Pelayanan	Kapasitas
		Aksesibilitas.
		Waktu tunggu
	Kualitas Pelayanan	Keselamatan
		Kecepatan
		Kenyamanan
		Tarif
	Perilaku Individu	Umur
		Jenis kelamin
		Pendapatan
Kepemilikan kendaraan bermotor		

*Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2014.*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian pada penelitian ini menggunakan pendekatan positivisme. Pendekatan positivisme merupakan pendekatan yang didasari dengan fakta yang merupakan hasil dari pengamatan indera yang didukung landasan teori (Muhadjir, 1990). Rumusan spesifik kerangka teori diperlukan agar bahasan mengenai perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat tidak meluas.

Penyeleksian objek – objek yang digunakan sebagai variable dilakukan untuk memfokuskan kerangka berpikir. Setelah tahap generalisasi akan diperoleh kesimpulan analisis yang didukung oleh teori dan kenyataan sebagai hasil dari analisis dari tahapan – tahapan tersebut.

#### **3.2. Jenis Penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini tergolong pada penelitian kuantitatif – kualitatif karena data yang digunakan dan analisis yang dilakukakan sebagian besar menggunakan data primer dalam bentuk observasi, pengamatan lapangan dan wawancara dengan tujuan untuk mengetahui persepsi, penilaian, dan preferensi masyarakat. Hasil yang didapatkan pada penelitian ini juga dianalisis menggunakan analisis kualitatif dan analisis kualitatif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan penelitian deskriptif dengan tujuan memaparkan, menuliskan, dan melaporkan suatu peristiwa.

Penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/ statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang

telah ditetapkan (Sugiono, 2009: 14). Pada penelitian ini metode penelitian kuantitatif digunakan ketika melakukan eksplorasi preferensi berdasarkan struktur pengguna angkutan umum kepada sejumlah responden yang telah ditentukan jumlah sampelnya dan dilakukan penyajian data menggunakan analisis yang menggunakan analisis kuantitatif.

Sedangkan kualitatif, jenis penelitian ditentukan dengan maksud, tujuan, dan sasaran penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subyek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai panduan agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan (Wikipedia, 2014). Penelitian kualitatif juga merupakan penelitian yang dilakukan mengacu kepada masyarakat dimana data yang didapatkan berasal dari ekplorasi wawancara dan pendapat masyarakat. Pada penelitian ini metode penelitian kualitatif digunakan ketika memperdalam ekplorasi preferensi masyarakat terkait dengan harapan terhadap pelayanan angkutan umum. Selain itu, metode analisis kualitatif juga digunakan ketika melakukan perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat.

### 3.3. Variabel Penelitian

Berdasarkan hasil tinjauan pustaka, didapatkan beberapa variabel yang akan digunakan untuk mencapai sasaran – sasaran penelitian. Variabel yang didapatkan dari hasil tinjauan pustaka memerlukan penjelasan dalam bentuk definisi operasional yang dijelaskan sebagai berikut:

**Tabel 3.1**  
**Variabel Penelitian**

Parameter	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi	Faktor tingkat pelayanan.	Kapasitas	Kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut

Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum Terkait Dengan Pelayanan Angkutan Umum.			jumlah penumpang.
		Aksesibilitas	Kemudahan pengguna angkutan dalam mencapai atau ketika menggunakan suatu angkutan.
		Waktu tunggu	Lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum.
	Faktor kualitas pelayanan.	Keselamatan	Kemungkinan adanya kecelakaan dalam suatu perjalanan yang erat dengan sistem pengendalian moda.
		Kecepatan	Efisiensi sistem transportasi yang diukur per satu satuan waktu.
		Kenyamanan	Erat kaitannya dengan fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang, ketersediaan toilet, dan sebagainya.
		Tarif	Biaya yang harus dikeluarkan pengguna ketika menggunakan

	Perilaku individu.		angkutan.
		Umur	Usia pengguna moda, yang berkaitan dengan rasa aman atau nyaman sehingga lebih selektif memilih moda.
		Jenis kelamin	Terkait dengan rasa aman atau tidaknya sang pengguna ketika sedang berada di dalam angkutan dan terkait dengan kemampuan fisik yang berbeda antara tiap jenis kelamin.
		Pendapatan	Terkait dengan pengeluaran .pengguna yang harus dikeluarkan untuk kegiatan transportasi yang dilakukan.
		Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Terkait dengan perilaku individu dalam memilih moda dikarenakan individu tersebut sudah memiliki kendaraan bermotor pribadi.

*Sumber: Hasil Sintesa Kajian Pustaka, 2015.*

### 3.4. Metode Pengumpulan Data

#### a. Data Primer

Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan teknik kuisioner, observasi wilayah studi, dan wawancara yang dilakukan diluar kuisioner. Dalam penelitian mengenai perrumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat, daftar pertanyaan yang ditampilkan disusun berdasarkan variabel – variabel yang menjadi faktor pelayanan angkutan umum. Kemudian untuk mendapatkan jawaban dari pertanyaan yang didasarkan atas penetapan variabel tersebut dari para responden, dilakukan pertanyaan yang bersifat menjaring pendapat masyarakat mengenai pelayanan angkutan umum yang ideal dan yang sesuai dengan masyarakat selaku pengguna angkutan umum.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini didapat dari studi *literature* dari penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, jurnal, data yan didapatkan dari instansi terkait, dan *literature* yang didapatkan dari internet. Hal – hal mengenai faktor – faktor dan variabel yang terkait dengan faktor dan variabel yang terkait dengan tingkat pelayanan angkutan umum yang merupakan keinginan dari para pengguna angkutan umum, seperti: kenyamanan, keamanan, kecepatan, tarif, waktu tempuh, kualitas pelayanan, studi literatur dari beberapa buku terkait dan penelitian sebelumnya menjadi sumber data penting. Tidak hanya melalui buku dan internet, berbagai media cetak dengan bahasan mengenai kondisi transportasi publik yang tentunya membahas angkutan umum serta pelayanan angkutan umum di Jakarta Barat, pandangan masyarakat terkait transportasi publik yang tersedia, keinginan tiap individu pengguna jasa angkutan umum yang didapatkan melalui proses kuisioner, Badan

Pusat Statistik, Dinas Perhubungan, Badan Pengelola Transjakarta merupakan sumber lain yang dapat membantu dalam penelitian ini. Keakuratan dan validitas sangat diperhatikan pada pengumpulan data sekunder karena menjadi acuan data dalam penelitian.

### 3.5. Teknik Sampling

Teknik sampling yang dilakukan pertama kali di penelitian ini adalah dengan melakukan *Stakeholder Analysis*. *Stakeholder Analysis* dilakukan untuk mengetahui siapa saja stakeholder terkait yang akan dijadikan responden pada beberapa tahapan penelitian yang ada.

Menurut Freeman (dalam Bryson, 2001), *stakeholder* dalam lingkup bisnis merupakan kelompok atau individu yang dipengaruhi dan mempengaruhi masa depan perusahaan yaitu pelanggan, pekerja, pemilik, pemerintah, lembaga terkait dan kritikus. Sedangkan dalam konteks organisasi, baik di pemerintahan maupun swasta. Dengan definisi yang telah disebutkan diatas, analisis stakeholder memiliki pengertian analisis yang digunakan untuk mengetahui pihak – pihak terkait dalam suatu kegiatan yang dilaksanakan. Pihak terkait mencakup pihak – pihak yang memberikan dampak maupun pihak – pihak yang terkena dampak. Dalam penelitian ini, *Stakeholder Analysis* yang dilakukan pada *stakeholder* terkait, seperti:

1. Dinas Perhubungan D. K. I. Jakarta;
2. Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA) sebagai salah satu operator penyelenggara angkutan umum; dan
3. Masyarakat pengguna angkutan umum.

Selain menentukan *stakeholder* yang akan dijadikan responden pada penelitian ini, juga diperlukan sampel digunakan untuk mewakili populasi sehingga dapat dijadikan representatif karena sampel merupakan bagian dari populasi. Pengambilan sampel dapat melakukan berbagai cara, namun dalam penelitian ini akan digunakan teknik *random sampling*. Teknik *random sampling* merupakan teknik sampling dimana anggota sampel dari

populasi dilakukan secara acak pada suatu kawasan tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut (Sugiyono, 2001: 64). Sehingga pada kawasan penelitian yang diambil bisa dilakukan pengambilan responden secara acak untuk menentukan sampel dari populasi.

Teknik *Random Sampling* yang dilakukan menggunakan rumus umum Slovin yang disebutkan dibawah ini:

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

Rumus umum ditulis dengan keterangan:

- **n** : Jumlah sampel;
- **N** : Jumlah populasi (rata – rata pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot); dan
- **A** : Nilai toleransi (menggunakan nilai 5%).

Dengan menggunakan rumus diatas maka harus diperhatikan beberapa hal terkait dengan jumlah populasi yang akan diambil untuk menentukan banyaknya sampel. Dalam penelitian ini, populasi yang digunakan diambil dari jumlah populasi pengguna angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot yang diambil dari beberapa titik yang ada. Titik tersebut terdapat di terminal Kalideres dan Terminal Grogol serta beberapa titik lainnya yang ditentukan ketika penulis turun ke lapangan. Data terkait pengguna angkutan umum juga diperkuat oleh data yang didapatkan dari Jakarta Barat Dalam Angka Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa jumlah pengguna angkutan umum yang ada di terminal Kalideres sebanyak 13.524 pada tahun 2008 dan dari terminal Grogol sebanyak 10.173 pada tahun 2008. Oleh karena itu, didapatkan bahwa jumlah populasi pengguna angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat sebanyak 23.697. Nilai toleransi yang digunakan dalam perhitungan jumlah sampel ini menggunakan nilai 5%. Nilai toleransi 5% digunakan karena salah satu standart nilai toleransi yang digunakan dalam sebuah penelitian adalah 5%. Dari data dan acuan yang

didapatkan Berikut merupakan perhitungan jumlah sampel dengan rumus diatas:

$$n = 23.697 / ((23.687 \times 0,0025) + 1)$$

$$n = 23.687 / 60,2175$$

$$n = 392,357 \approx 392$$

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah sampel yang dilakukan dengan menggunakan *Random Sampling* dan rumus umum *Slovin*, didapatkan jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu: 392 orang. Sampel yang digunakan merupakan masyarakat selaku pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot.

### 3.6. Teknik Analisis Penelitian

Analisis yang dilakukan pada penelitian ini berguna untuk mengolah data yang telah didapat, dan setelah data tersebut diolah diharapkan didapat hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini, terdapat 2 (dua) teknik analisis yang akan dipakai, yaitu sebagai berikut:

#### a. Analisis Delphi

Analisis ini melibatkan beberapa macam pakar/ responden yang saling tidak berkomunikasi dan relevan dengan permasalahan yang dibahas, guna menghasilkan pendapat responden secara tepat dan maksimal tanpa adanya pengaruh dari luar. Hasil analisis ini diterima jika telah terjadi *consensus*. Dalam penelitian ini, Delphi digunakan untuk mendapatkan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Menentukan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.
2. Faktor – faktor yang ada dianalisis dengan menggunakan analisis Delphi. Langkah – langkah

dalam melakukan analisis Delphi adalah sebagai berikut:

- a. Memilih pakar/ responden (yang telah dipilih dari *Stakeholder Analysis*);
- b. Menyiapkan kuesioner berisikan kriteria/ variable yang akan ditanyakan ke pakar/ responden;
- c. Wawancara setiap pakar/ responden;
- d. Kompilasi dari seluruh hasil wawancara; dan
- e. Pengulangan/ iterasi langkah 2 sampai 4 hingga terjadi *consensus*/ kesepakatan.

b. Statistik Deskriptif

Pada penelitian ini statistik deskriptif digunakan untuk melakukan eksplorasi preferensi masyarakat terkait dengan minat pengguna angkutan umum terhadap pelayanan angkutan umum yang tersedia berdasarkan struktur pengguna. Proses analisa statistik deskriptif yang dilakukan untuk mengeksplorasi preferensi masyarakat dilakukan dengan membentuk design kuisisioner yang akan disebar ke pengguna angkutan umum untuk mendapatkan preferensi terkait dengan minat menggunakan angkutan umum terhadap kriteria pelayanan angkutan umum yang ada. Proses analisa akan menghasilkan hasil yang dijabarkan hasil preferensi berdasarkan struktur pengguna dengan menggunakan tabel dan penjelasan mengenai kondisi kekinian serta harapan pengguna terkait pelayanan angkutan umum yang tersedia.

c. Deskriptif Kualitatif

Penelitian diskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain (Sugiyono, 2003, p: 11). Sugiyono (2003, p: 11)

menjelaskan pula bahwa penelitian kualitatif, data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, skema, dan gambar.

Menurut Juwita (2013), deskriptif kualitatif merupakan bagian dari penelitian kualitatif yang merupakan metode yang digunakan untuk membedah suatu fenomena di lapangan, menggambarkan, dan menjabarkan temuan di lapangan. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk memaparkan situasi atau peristiwa. Penelitian dengan metode ini tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis atau membuat prediksi.

Berdasarkan sumber yang didapatkan, metode deskriptif kualitatif merupakan metode penelitian terkait dengan pengumpulan datanya menggunakan teknik observasi, kuisioner, dan wawancara yang digunakan untuk menjelaskan, menggambarkan suatu keadaan di wilayah penelitian. Analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka – angka. Langkah – langkah penggunaan metode deskriptif kualitatif adalah: dimulai dengan reduksi data, lalu penyajian data yang ditampilkan dalam bentuk bagan dan/ atau teks, kemudian kemudian pada akhirnya dilakukan penarikan kesimpulan.

Pada penelitian ini alat analisis deskriptif kualitatif digunakan untuk eksplorasi preferensi masyarakat terkait minat menggunakan angkutan umum terhadap pelayanan angkutan umum yang tersedia guna memperdalam harapan pengguna terhadap pelayanan angkutan umum dan menggambarkan dan menjabarkan keadaan pelayanan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat terkait dengan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yang akhirnya akan

disimpulkan bahwa faktor dan variabel terkait merupakan faktor dan variabel yang harus dirumuskan kriterianya berdasarkan keinginan masyarakat. Pada penelitian ini, analisis deskriptif kualitatif juga digunakan untuk merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat yang sebelumnya telah dijelaskan persepsi, preferensinya, dan harapannya.

### **3.7. Tahapan Analisis**

#### **3.7.1. Penentuan Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum**

Langkah pertama yang dilakukan dalam analisis penelitian ini adalah menentukan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia yang tersedia di Koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia didapatkan dari kajian pustaka yang telah disintesis.

Setelah didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, selanjutnya dilakukan validasi terhadap faktor dan variabel tersebut. Validasi faktor dan variabel ini dilakukan oleh para responden yang telah ditetapkan pada *Stakeholders Analysis* dan menggunakan teknik analisis *Delphi*.

. Objek dari analisis *Delphi* adalah untuk memperoleh konsensus yang paling *reliabel* dari sebuah grup ahli. Singkatnya, teknik analisis delphi adalah suatu usaha untuk memperoleh konsensus *groups/ expert* yang dilakukan secara kontinu sehingga diperoleh konvergansi opini. Secara garis besar, metode *Delphi* terdiri dari 3 tahap, yaitu:

1. Wawancara *Stakeholders*

Tujuan dari wawancara stakeholder adalah untuk mengetahui faktor dan variabel yang dirumuskan

dari hasil kajian pustaka dapat dijadikan sebagai faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Sedangkan *stakeholder* yang diwawancara adalah *stakeholder* yang telah ditentukan dalam sample penelitian menggunakan *Stakeholders Analysis*.

2. Reduksi dan Tampilan Data Hasil Wawancara  
Reduksi data merupakan proses memilih, memfokuskan, meyederhanakan, meringkas, dan mentransformasikan data dari transkrip hasil wawancara eksplorasi dengan *stakeholders*. Dari ringkasan hasil wawancara dan proses didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat berdasarkan pendapat para responden yang termasuk dalam *stakeholders*.
3. Iterasi dan penarikan kesimpulan  
Iterasi adalah pengulangan tahap wawancara yang bertujuan untuk memastikan apakah hasil wawancara sesuai dengan maksud yang diberikan oleh *stakeholders*. Iterasi atau pengulangan dapat dilakukan menurut keperluan hingga tercapai stabilitas hasil yang didapatkan (*consensus*).

Setelah terjadi *consensus* dari analisis *Delphi* tersebut, tahap terakhir yang dilakukan adalah penentuan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat yang didapatkan dari hasil eksplorasi responden yang dilakukan di tahapan fiksasi faktor dan variabel. Setelah dilakukan fiksasi, langkah selanjutnya adalah menggunakan teknik analisis *Delphi* menggunakan kuesioner yang diberikan kepada *stakeholders* terkait sampai terjadi konsensus jawaban antar *stakeholders*. Hasil dari analisis *Delphi*

adalah faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

### **3.7.2. Eksplorasi Preferensi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum yang Digunakan**

Pada tahapan eksplorasi preferensi masyarakat terkait dengan minat menggunakan angkutan umum terhadap pelayanan angkutan umum yang tersedia, eksplorasi preferensi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta bertujuan untuk mengetahui kecenderungan, keinginan dan harapan pengguna angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang sudah tersedia. Perihal pelayanan angkutan umum tersebut apakah sudah memenuhi dan sudah sesuai layanan angkutan umum yang tersedia dengan yang masyarakat harapkan dibandingkan dengan kondisi pelayanan angkutan umum saat ini.

Eksplorasi preferensi masyarakat pengguna angkutan umum ini dilakukan dengan menggunakan kuisioner yang disusun dan berisikan pertanyaan mengenai faktor dan variabel pelayanan angkutan umum yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dan kondisi pelayanan angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

Pada tahap eksplorasi preferensi masyarakat yang dilakukan ini akan menghasilkan gambaran pandangan, penilaian, dan harapan masyarakat terkait dengan pelayanan angkutan umum serta keinginan masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Gambaran dan pandangan masyarakat terkait dengan minat menggunakan dan pelayanan angkutan umum di jabarkan dengan menggunakan diagram, grafik serta penjelasan deskriptif. Setelah mengetahui penilaian dan harapan masyarakat yang didapatkan melalui observasi, kuisioner, dan wawancara yang dilakukan terlihat perbedaan antara penilaian kondisi pelayanan angkutan umum saat ini dan harapan pelayanan angkutan umum yang masyarakat

inginkan. Perbedaan kondisi ini yang akan digunakan sebagai dasar dalam tahapan penelitian selanjutnya yaitu perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakatselaku pengguna angkutan umum.

### **3.7.3. Perumuskan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum**

Berdasarkan input hasil analisis data yang didapatkan dalam analisis sebelumnya berupa faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum, dilakukan perumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Analisis deskriptif kualitatif ini dilakukan dengan 2 tahap, yaitu:

1. Penyajian data dalam bentuk teks  
Data yang disajikan dalam tahapan ini merupakan persepsi atau penilaian terhadap kondisi pelayanan angkutan umum saat ini dan preferensi atau keinginan pengguna terkait dengan pelayanan angkutan umum yang dijelaskan sebagai harapan pengguna. Penggambaran kondisi saat ini dan harapan pengguna angkutan umum akan terlihat *gap* dan perbedaannya. *Gap* dan perbedaan ini yang akan digunakan sebagai dasar perumusan kriteria pelayanan angkutan umum.
2. Penarikan kesimpulan  
Setelah *gap* atau perbedaan yang ada sudah terlihat dari kondisi saat ini dan harapan, maka dilakukan penarikan kesimpulan yang berupa perumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di Jakarta Barat dengan lokasi studi kasus di koridor Jalan Daan Mogot.

### **3.8. Tahapan Penelitian**

#### **1. Perumusan masalah**

Perumusan masalah adalah tahap pertama dalam melakukan penelitian ini. Perumusan masalah diawali dengan merumuskan masalah yang akan diteliti. Tahap ini merupakan tahap yang paling penting dalam penelitian, karena semua jalannya penelitian akan mengacu kepada masalah yang telah disebutkan di perumusan masalah yang arahnya untuk menjawab masalah yang ada.

#### **2. *Study literature***

Tahapan kedua adalah *study literature*. *Study literature* merupakan tahapan dimana peneliti mempelajari buku – buku referensi, penelitian yang sejenis, jurnal penelitian terkait, sumber informasi yang menjelaskan kondisi yang terjadi dan telah dilakukan sebelumnya. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan landasan teori mengenai masalah yang akan diteliti.

#### **3. Pengumpulan Data**

Tahapan ketiga adalah pengumpulan data dan informasi yang dibutuhkan untuk melakukan penelitian. Proses pengumpulan data ini dilakukan mengacu pada prosedur penggalan data yang telah dirumuskan dalam desain penelitian. Adapun data yang akan digunakan untuk penelitian ini adalah jenis data data primer, data sekunder, data kuantitatif dan data kualitatif. Data kualitatif yang digunakan pada penelitian ini menggunakan kuisioner yang pada akhirnya akan menghasilkan tampilan data terkait faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang telah tersedia.

#### **4. Analisis**

Tahapan keempat adalah menganalisis data dan informasi yang diperoleh dari proses pengumpulan data menggunakan prosedur yang tepat sesuai jenis data dan rancangan yang telah

dirumuskan dalam desain penelitian. Hasil analisa data yang didapatkan kemudian diinterpretasikan sehingga data – data tersebut memberikan informasi yang bermanfaat bagi peneliti dan khalayak umum.

#### 5. Penarikan kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan tahapan terakhir dalam penelitian. Dalam tahap ini dilakukan penarikan kesimpulan dan membuat laporan mengenai hasil penelitian secara tertulis. Laporan secara tertulis perlu dibuat agar peneliti dapat memberikan hasil dan bermanfaat menjawab permasalahan yang ada dan mengedukasi khalayak umum yang membacanya.

#### 6. Rekomendasi

Setelah dilakukan tahapan penelitian yaitu penarikan kesimpulan, maka penulis menuliskan rekomendasi yang akan digunakan sebagai bentuk saran dan bentuk implementasi dari penelitian yang dilakukan dan dilakukan oleh pihak – pihak terkait dalam penelitian ini.

## **BAB IV**

### **PEMBAHASAN DAN ANALISA**

Dalam bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum wilayah penelitian yaitu: Jalan Daan Mogot, hasil analisis, dan pembahasan yang berbungan atau terkait.

#### **4.1. Gambaran Umum**

##### **4.1.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

Wilayah penelitian yang diambil menjadi studi kasus adalah Jalan Daan Mogot. Dari data yang didapatkan dalam website PU (Pekerjaan Umum) disebutkan bahwa Jalan Daan Mogot merupakan jalan dengan sistem primer, memiliki fungsi, dan memiliki status Nasional. Jalan Daan Mogot memiliki RUMIJA sebesar 26 meter dan RUASJA 36 meter. Jalan Daan Mogot terdiri dari 2 jalur yang masing – masing terdiri dari 4 lajur dimana salah satu lajur dalam setiap jalur merupakan lajur untuk busway dan ditengannya dipisahkan oleh median jalan dalam bentuk jalur hijau.



**Gambar 4.1.**  
**Kondisi Fisik Koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat**



**Gambar 4.2.**  
**Kondisi Fisik Koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat**

Koridor Jalan Daan Mogot merupakan pertemuan dari 4 Kecamatan dan merupakan jalur yang membentang dari Barat sampai ke Timur yang menghubungkan terminal Kalideres ke terminal Grogol sepanjang 5,89 km yang bila diteruskan akan terus membentang ke arah Barat wilayah penelitian. Batas wilayah penelitian koridor Jalan Daan Mogot adalah:

- a. Sebelah Utara : Kecamatan Cengkareng dan Kecamatan Grogol Petamburan
- b. Sebelah Barat : Kecamatan Cengkareng;
- c. Sebelah Selatan : Kecamatan Kebon Jeruk dan Kecamatan Kembangan; dan
- d. Sebelah Timur : Kecamatan Grogol Petamburan.

#### 4.1.2. Trayek, Rute, dan Tarif Angkutan Umum yang Melewati Koridor Jalan Daan Mogot

Tarif angkutan umum yang melewati Jalan Daan Mogot:

- a. Bus Sedang dan Besar: Rp. 4.000,-
- b. Bus patas non - AC (melewati Tol): Rp. 2.500,-
- c. Bus AC/ KOPAJA AC: Rp. 6.000,-
- d. Mikrolet dan APK/ KWK: Rp. 1.500,- s/d Rp. 5.000,-

Selain itu, terdapat juga busway koridor III dengan tujuan Kalideres – Harmoni dan juga angkutan umum yang dimulai dari terminal Kalideres dan ada juga yang dimulai terminal Grogol yang dijelaskan dengan tabel dibawah ini:

- a. Angkutan Umum Terminal Kalideres

**Tabel 4.1**

**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Utara**

Trayek	Angkutan
Kalideres – Muara Baru	KOPAJA B 87
Kalideres – Terminal Kota	Metromoni B 84
Terminal Kalideres - Ancol	PPD AC PAC 77

Sumber: *trasportasium.com, 2014.*

**Tabel 4.2**  
**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Pusat**

<b>Trayek</b>	<b>Angkutan</b>
Kalideres – Tanah Abang	KOPAJA B93
Kalideres - Manggarai	Mayasari P99

*Sumber: trasportasiumum.com, 2014.*

**Tabel 4.3**  
**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang**

<b>Trayek</b>	<b>Angkutan</b>
Kalideres – Grogol	Metromini B 80
Kalideres – Grogol	Metromini B 82
Kalideres – Pasar Cipulir	Mikrolet M 48
Kalideres – Meruya Ilir	APK/ KWK B 04
Kalideres - Gondrong	APK/ KWK B 05

*Sumber: trasportasiumum.com, 2014.*

**Tabel 4.4**  
**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Selatan dan Depok**

<b>Trayek</b>	<b>Angkutan</b>
Kalideres – Patal Senayan	APK/ KWK B 15
Kalideres – Blok M	Mayasari AC PA C69
Kalideres – Lebak Bulus	Metromini B 85
Kalideres – Lebak Bulus	Mayasari AC PAC 41
Kalideres – Depok	Mayasari AC PAC 81
Kalideres – Depok	Steady Safe PAC 87

Kalideres - Depok	PO. DEBORAH
-------------------	-------------

*Sumber: trasportasiumum.com, 2014.*

**Tabel 4.5**

**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Timur dan Bekasi**

<b>Trayek</b>	<b>Angkutan</b>
Kalideres – Kampung Melayu	Mayasari AC PAC 50
Kalideres - Pulogadung	Mayasari P 7A
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 03
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 42
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 51
Kalideres – Kampung Rambutan	Mayasari P 6A
Kalideres – Kampung Rambutan	Mayasari AC PAC 02
Kalideres – Bekasi	Mayasari AC PAC 29
Kalideres – Bekasi	Mayasari P 49

*Sumber: trasportasiumum.com, 2014.*

**Tabel 4.6**

**Tabel Trayek Angkutan Umum yang Melewati Kalideres**

<b>Trayek</b>	<b>Angkutan</b>
Tanah Abang – Rawa Bokor	KOPAJA B 95
Citraland - Kamal	APK/KWK B 07A

*Sumber: trasportasiumum.com, 2014.*

## b. Angkutan Umum Terminal Grogol

**Tabel 4.7****Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Utara**

Trayek	Angkutan
Grogol – Kota	Mikrolet M 25
Grogol – Kota	Mikrolet M 41
Grogol – Kota	Mikrolet M 43
Grogol – Muara Angke	APK/ KWK B 01
Grogol – Ancol	PPD P 32
Grogol – Tanjung Priok	PPD P 22

Sumber: *trasportasiunum.com*, 2014.

**Tabel 4.8****Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Pusat**

Trayek	Angkutan
Grogol – Pasar Baru	PPD AC PAC 802
Grogol Tanah Abang	Mikrolet M 38

Sumber: *trasportasiunum.com*, 2014.

**Tabel 4.9****Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang**

Trayek	Angkutan
Grogol – Rawa Buaya	APK/ KWK B 08
Grogol – Pasar Inpres	APK/ KWK B 17
Grogol – Kapuk	Metromini B 83
Grogol – Kapuk Muara	Mikrolet M 40
Grogol – Joglo	Mikrolet M 45
Grogol – Joglo	Mikrolet M 24
Grogol –	Metromini B 80

Kalideres	
Grogol – Kalideres	Metromini B 82
Grogol – Soekarno Hatta	PPD P 33
Grogol – Perumahan Tangerang	PPD P 23
Grogol – Perumahan Tangerang	PPD P 24
Grogol – Perum II Tangerang	PPD P 24A

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

**Tabel 4.10**  
**Tabel Angkutan Umum Tujuan Jakarta Selatan dan Depok**

Trayek	Angkutan
Grogol – Pondok Labu	Mayasari P 18A
Grogol – Depok	PPD P 54

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

**Tabel 4.11**  
**Tabel Trayek Angkutan Umum Tujuan Jakarta Timur**

Trayek	Angkutan
Grogol – Kampung Melayu	PPD 213
Grogol – Kampung Melayu	Mayasari P 55
Grogol – Pulogadung	Mayasari P 7
Grogol – Pulogadung	PPD AC PAC 11
Grogol – Kampung Rambutan	Mayasari P 6
Grogol – Kampung Rambutan	Mayasari AC PAC43

Grogol – Kampung Rambutan	PPD AC PAC 10A
Grogol – Perumnas Klender	PPD P 12
Grogol – Klender	Steady Safe P133
Grogol – Bekasi	Mayasari P 39
Grogol – Bekasi	Mayasari AC PAC 26

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

**Tabel 4.12**  
**Tabel Trayek Angkutan Umum yang Melewati Grogol**

Trayek	Angkutan
Pinang Ranti – Daan Mogot	Mayasari P 121

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

## 4.2. Hasil dan Pembahasan

### 4.2.1. Penentuan Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum

Dalam menentukan dan melakukan validasi variabel yang terkait kriteria pelayanan angkutan umum digunakan analisis Delphi terhadap 3 ahli didapatkan dari *Stakeholder Analysis*. *Stakeholders* terkait yang didapatkan dari *Stakeholders Analysis* yang dilakukan adalah: Dinas Perhubungan D.K.I. Jakarta sebagai pemegang kebijakan yang berhubungan dengan angkutan umum/ regulator, Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA) sebagai perwakilan dari operator penyelenggara angkutan umum, dan masyarakat pengguna angkutan umum.

Analisis Delphi dilakukan untuk mengetahui dan melakukan validasi terhadap faktor yang telah ditentukan sebelumnya pada proses sintesa pustaka. Proses pengujian pada tahap ini dilakukan dengan mencari kesepakatan (*consensus*) dari *stakeholder* yang menjadi responden terkait dengan faktor – faktor pelayanan angkutan umum yang akan digunakan untuk

merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum. Proses analisa dalam tahap ini bisa dinyatakan selesai ketika semua *stakeholders* terkait menyepakati faktor dan variabel yang telah diajukan dan menunjukkan bahwa faktor dan variabel yang digunakan sudah valid. Pada akhirnya faktor dan variabel yang telah disepakati dan telah valid akan digunakan dalam penelitian ini pada tahap selanjutnya.

*Stakeholder Analysis* yang dilakukan pada tahap pengumpulan data menghasilkan 3 responden yang dinilai mempunyai pengaruh terhadap penentuan faktor peningkatan layanan angkutan umum, yaitu: Dinas Perhubungan D.K.I. Jakarta sebagai regulator pusat yang mengatur mengenai angkutan umum, salah satu operator penyelenggara angkutan umum, yaitu: Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA), dan masyarakat (pengguna angkutan umum).

Proses analisis Delphi dilakukan berulang kali hingga mencapai kesepakatan (*consensus*) oleh semua *stakeholders* terkait. Dibawah ini dilampirkan proses analisis Delphi yang dilakukan sebanyak 2 (dua) kali (iterasi) dalam mencapai kesepakatan (*consensus*).

**Tabel 4.13**  
**Tabel Analisis Delphi Proses Iterasi Pertama**

Faktor	Variabel	Setuju/ Tidak Setuju		
		1	2	3
Faktor Tingkat Pelayanan	<b>Kapasitas</b> Kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut jumlah penumpang.	S	S	S
	<b>Aksesibilitas</b> Kemudahan pengguna angkutan dalam mencapai atau ketika menggunakan	S	S	S

		suatu angkutan.			
		<b>Waktu Tunggu</b> Lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum.	S	S	S
Faktor Kualitas Pelayanan		<b>Keselamatan</b> Kemungkinan adanya kecelakaan dalam suatu perjalanan yang erat ketika menggunakan suatu angkutan umum.	S	S	S
		<b>Kecepatan</b> Waktu yang dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.	S	S	S
		<b>Kenyamanan</b> Erat kaitannya dengan fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang, ketersediaan toilet, dan sebagainya.	S	S	S
		<b>Tarif</b> Biaya yang harus dikeluarkan pengguna ketika menggunakan angkutan umum.	S	S	S
Faktor Individu	Perilaku	<b>Umur</b> Usia pengguna angkutan umum, yang berkaitan	TS	TS	S

	dengan rasa aman atau nyaman sehingga lebih selektif memilih moda.			
	<b>Jenis Kelamin</b> Terkait dengan rasa aman ketika sedang berada di dalam angkuta karena kemampuan fisik yang berbeda tiap jenis kelamin.	TS	TS	S
	<b>Pendapatan</b> Apakah pendapatan dari seseorang akan mempengaruhi minatnya dalam menggunakan angkutan umum.	S	S	TS
	<b>Kepemilikan Kendaraan Pribadi</b> Terkait dengan minat menggunakan angkutan umum ketika individu sudah memiliki kendaraan pribadi.	S	S	TS

Sumber: Hasil Analisa, 2015.

Keterangan:

- a. Dinas Perhubungan;
- b. Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA); dan
- c. Masyarakat pengguna angkutan umum.

Dari proses analisa Delphi pada iterasi pertama kali terlihat 3stakeholdersyang ada tida menyetujui beberapa variabel yang akan digunakan sebagai salah satu hal yang akan dipertimbangkan dalam merumuskan kriteria layanan angkutan

umum. Dinas Perhubungan D.K.I. Jakarta dan KOPAJA tidak menyepakati umur dan jenis kelamin digunakan menjadi variabel yang harus dipertimbangkan dalam merumuskan pelayanan angkutan umum. Sedangkan salah satu pengguna angkutan umum yang menjadi responden tidak menyetujui pendapatan dan kepemilikan kendaraan bermotor sebagai salah satu variabel yang dipertimbangkan dalam perumusan kriteria pelayanan angkutan umum.

Menurut Dinas Perhubungan dan KOPAJA, umur tidak akan mempengaruhi minat masyarakat terkait dengan rasa aman dan kenyamanan pengguna angkutan umum tersebut. Hal ini dikarenakan ketika memang seorang pengguna akan menggunakan angkutan umum, maka mereka akan tetap menggunakannya tanpa melihat umur mereka. Jenis kelamin juga tidak memiliki kaitan yang erat dengan rasa aman ketika pengguna sudah memilih menggunakan angkutan umum. Salah satu responden yang merupakan pengguna angkutan umum tidak menyepakati pendapatan dan kepemilikan kendaraan bermotor dikarenakan menurut responden ketika seseorang telah memilih menggunakan angkutan umum maka mereka pasti akan mengalokasikan dana dan kepemilikan kendaraan bermotor dikarenakan sudah pasti masyarakat selaku pengguna akan memilih menggunakan kendaraan pribadi. Dari proses iterasi yang dilakukan yang pertama, para *stakeholders* juga tidak menyebutkan bahwa adanya faktor dan variabel lain yang dianggap mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum.

Karena pada iterasi yang pertama belum menemukan kesepakatan (*consensus*), maka dilakukan proses iterasi yang kedua untuk berusaha menemukan kesepakatan (*consensus*). Berikut hasil yang didapatkan dari proses analisis Delphi pada iterasi kedua.

**Tabel 4.14**  
**Tabel Analisis Delphi Proses Iterasi Kedua**

Faktor	Variabel	Setuju/ Tidak Setuju		
		1	2	3
Faktor Tingkat Pelayanan	<b>Kapasitas</b> Kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut jumlah penumpang.	S	S	S
	<b>Aksesibilitas</b> Kemudahan pengguna angkutan dalam mencapai atau ketika menggunakan suatu angkutan.	S	S	S
	<b>Waktu Tunggu</b> Lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum.	S	S	S
Faktor Kualitas Pelayanan	<b>Keselamatan</b> Kemungkinan adanya kecelakaan dalam suatu perjalanan yang erat ketika menggunakan suatu angkutan umum.	S	S	S
	<b>Kecepatan</b> Waktu yang dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.	S	S	S
	<b>Kenyamanan</b> Erat kaitannya dengan fasilitas yang	S	S	S

	ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang, ketersediaan toilet, dan sebagainya.			
	<b>Tarif</b> Biaya yang harus dikeluarkan pengguna ketika menggunakan angkutan umum.	S	S	S
Faktor Perilaku Individu	<b>Umur</b> Usia pengguna angkutan umum, yang berkaitan dengan rasa aman atau nyaman sehingga lebih selektif memilih moda.	S	S	S
	<b>Jenis Kelamin</b> Terkait dengan rasa aman ketika sedang berada di dalam angkuta karena kemampuan fisik yang berbeda tiap jenis kelamin.	S	S	S
	<b>Pendapatan</b> Apakah pendapatan dari seseorang akan mempengaruhi dalam menggunakan angkutan umum.	S	S	S
	<b>Kepemilikan</b> Kendaraan Pribadi Terkait dengan	S	S	S

	minat menggunakan angkutan umum ketika individu sudah memiliki kendaraan pribadi.			
--	---	--	--	--

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*

Keterangan:

- a. Dinas Perhubungan;
- b. Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA); dan
- c. Masyarakat pengguna angkutan umum.

Iterasi kedua yang dilakukan pada proses analisa Delphi terlihat sudah mencapai kesepakatan diantara *stakeholders* yang terlibat sebagai responden. Variabel umur yang sebelumnya dinilai tidak berpengaruh akhirnya dinilai memberikan pengaruh terkait dengan variabel yang dipertimbangkan untuk merumuskan kriteria penyediaan layanan angkutan umum. Umur dinilai memiliki pengaruh disebabkan semakin tua usia pengguna angkutan umum maka terdapat beberapa hal yang harus disediakandalam angkutan umum agar pengguna yang berusia tua tetap bisa dan tetap mau menggunakan angkutan umum. Oleh karena itu itu variabel umur dinilai mempunyai pengaruh terhadap minat menggunakan angkutan umum dan harus dirumuskan kriteria pelayanan angkutan umumnya.

Variabel jenis kelamin yang awalnya tidak disetujui sebagai salah satu variabel yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum dinilai memberikan pengaruh terkait dengan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan yang harus disediakan dan dirumuskan kriterianya dan dapat dirumuskan kriterianya. Hal tersebut dikarenakan perbedaan kemampuan fisik antara laki – laki dan perempuan yang menggunakan angkutan umum berbeda.

Sedangkan variabel pendapatan dan kepemilikan kendaraan bermotor yang tidak disetujui oleh salah satu *stakeholder* yaitu perwakilan masyarakat pada iterasi akhirnya disetujui sebagai variabel yang mempengaruhi minat masyarakat

dalam menggunakan angkutan umum dan dapat dirumuskan kriterianya. Pendapatan dinilai mempengaruhi dikarenakan pendapatan akan mempengaruhi minat dan pemilihan angkutan yang akan digunakan. Kepemilikan kendaraan bermotor disetujui dengan alasan ketika seorang pengguna akan menggunakan angkutan umum tetapi mereka memiliki kendaraan bermotor, maka mereka tidak akan menggunakan angkutan umum sebagai angkutan utama yang mereka gunakan untuk melakukan sebuah pergerakan.

Dari analisis Delphi yang telah dilakukan dimulai dengan iterasi pertama hingga iterasi kedua, analisis Delphi yang dilakukan mencapai kesepakatan (*consensus*), maka didapatkan faktor dan variabel yang akan digunakan untuk tahapan penelitian selanjutnya. Berdasarkan hasil analisis Delphi yang telah dilakukan, berikut adalah faktor dan variabel terkait yang akan digunakan dalam tahapan penelitian selanjutnya:

- a. Faktor Tingkat Pelayanan
  1. Kapasitas;
  2. Aksesibilitas; dan
  3. Waktu Tunggu
- b. Faktor Kualitas Pelayanan
  1. Keselamatan;
  2. Kecepatan;
  3. Kenyamanan; dan
  4. Tarif
- c. Faktor Perilaku Individu
  1. Umur;
  2. Jenis Kelamin;
  3. Pendapatan; dan
  4. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

#### **4.2.2. Eksplorasi Preferensi Pengguna Angkutan Umum Terhadap Pelayanan Angkutan Umum**

Preferensi yang diartikan sebagai “pendapat” yang dalam penelitian ini pendapat pengguna angkutan umum terhadap

layanan dari operator penyelenggara angkutan umum. Preferensi terhadap layanan angkutan umum khususnya preferensi pengguna angkutan umum (selanjutnya digunakan istilah pengguna), terhadap variabel yang mempengaruhi pengguna dalam memperoleh layanan angkutan umum Bus.

Berdasarkan hasil kajian yang sudah dilakukan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum berdasarkan hasil rekapitulasi kuisioner, observasi lapangan, dan wawancara singkat adalah:

- a. Faktor Tingkat Pelayanan
  1. Kapasitas;
  2. Aksesibilitas; dan
  3. Waktu Tunggu
- b. Faktor Kualitas Pelayanan
  1. Keselamatan;
  2. Kecepatan;
  3. Kenyamanan; dan
  4. Tarif
- c. Faktor Perilaku Individu
  1. Umur;
  2. Jenis Kelamin;
  3. Pendapatan; dan
  4. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Sesuai dengan karakteristik pengguna, maka dalam penggalan preferensi disini akan dikelompokkan berdasarkan atas:

1. Kelompok Pengguna Berdasarkan Jenis Kelamin
  - a. Laki – laki; dan
  - b. Perempuan
2. Kelompok Pengguna Berdasarkan Pendapatan
  - a. Pendapatan  $\leq 2,7$  juta rupiah/ bulan;
  - b. Pendapatan 2,7 – 6 juta rupiah/ bulan; dan
  - c. Pendapatan  $> 6$  juta rupiah/ bulan
3. Kelompok Pengguna Berdasarkan Usia
  - a. Usia 6 – 18 tahun;
  - b. Usia 19 – 26 tahun; dan

c. Usia 27 – 64 tahun

Dalam penelitian ini yang bertujuan untuk mengetahui faktor dan variabel apa saja yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum, maka dilakukan sebuah proses menggali keinginan dan kecenderungan minat pengguna angkutan umum.

Penggalan preferensi ini dilakukan dengan hasil yang diharapkan berupa faktor dan variabel layanan angkutan umum yang harus ditingkatkan berdasarkan dari pengguna angkutan umum. Proses ini dilakukan dengan teknik analisis statistik deskriptif terhadap preferensi pengguna angkutan umum yang berada di koridor jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. yang terbentang dari terminal bus Grogol hingga terminal bus Kalideres.

Dalam menggali preferensi masyarakat terkait faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum dibutuhkan sejumlah responden. Responden yang digunakan dalam penelitian ini sejumlah 393 orang yang didapatkan dari perhitungan dengan menggunakan rumus Slovin dan menggunakan *Random Sampling*.

Output dari tahap penelitian ini akan didapatkan hasil bahwa pengguna angkutan umum yang ada di koridor jalan Daan Mogot, Jakarta Barat menganggap ada beberapa variabel yang mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum dan kecenderungan serta keinginan pengguna angkutan umum. Berikut pembahasan dan analisa tiap variabel pelayanan angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

#### **4.2.2.1. Kapasitas**

Kapasitas angkutan umum mempunyai pengertian kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut jumlah penumpang.

Kapasitas mempengaruhi minat masyarakat terkait dengan okupansi dari angkutan umum yang ada di D. K. I. Jakarta dan realita yang ada. Menurut responden, keadaan angkutan

umum yang ada terkait dengan kapasitas yang ideal masih sangat kurang; Hal ini terlihat dengan berdesakannya pengguna ketika menggunakan angkutan umum. Keadaan ini dapat dikatakan bahwa okupansi dari angkutan umum melebihi 100% (melebihi kapasitas yang seharusnya bisa diangkut) sehingga yang terjadi adalah keadaan berdesakan didalam angkutan umum. Akibatnya timbul rasa ketidaknyamanan. Kapasitas yang ideal adalah okupansi penumpang maksimal 100 %.

#### **4.2.2.2. Aksesibilitas**

Dalam penelitian ini variabel aksesibilitas diartikan sebagai kemudahan pengguna angkutan dalam mencapai lokasi *route* lintasan angkutan umum. Aksesibilitas atau kemudahan dalam mencapai angkutan umum yang akan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan kemudahan pengguna untuk mencapai angkutan umum yang mereka inginkan di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat Aksesibilitas yang ideal untuk mencapai *route* lintasan angkutan umum berdasarkan setandart adalah 500 meter atau waktu capai maksimal 30 menit.

#### **4.2.2.3. Waktu Tunggu**

Dalam penelitian ini variabel waktu tunggu diartikan sebagai lamanya waktu yang digunakan oleh seorang pengguna untuk menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum untuk melakukan sebuah perjalanan. Waktu tunggu berkaitan erat dengan jumlah armada yang mempunyai trayek yang sama yang melintasi jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Semakin banyak armada angkutan umum , waktu tunggu akan semakin cepat atau tidak terlalu lama waktu tungguanya.

Waktu tunggu mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait pengguna angkutan umum yang ada di wilayah penelitian koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat tidak ingin menunggu lama ketika akan melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Keadaan ini memiliki

kaitan yang erat dengan *heading* angkutan umum dan frekuensi angkutan umum yang tersedia di D.K.I. Jakarta. *Heading* yang dimaksudkan adalah lamanya waktu tunggu dari satu angkutan umum ke angkutan umum yang lainnya, sedangkan frekuensi disebutkan sebagai jumlah keberangkatan yang dapat melayani jumlah pergerakan yang banyak dalam satu waktu.

Waktu tunggu yang ideal berdasarkan hasil penelitian yang pernah dilakukan mengenai pelayanan angkutan umum berkisar antara 5 – 20 menit.

#### **4.2.2.4. Keselamatan**

Keselamatan dalam penelitian ini diartikan sebagai kemungkinan ada nya kecelakaan dalam suatu perjalanan yang erat ketika menggunakan suatu angkutan umum.

Keselamatan menjadi salah satu variabel yang paling mempengaruhi minat masyarakat dikarenakan beberapa hal:

1. Banyak pengemudi angkutan umum mengemudi dengan ugal – ugalan sehingga membahayakan penumpang dan pengguna jalan yang lainnya.
2. Banyak angkutan umum yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan pada realitanya yang paling sering terjadi adalah angkutan umum yang menerobos lampu merah sehingga membahayakan pengguna jalan yang ada di Daan Mogot.
3. Masih maraknya kejadian penodongan yang dialami oleh pengguna angkutan umum hingga keselamatan pengguna yang harus dipertimbangkan.

Variabel keselamatan juga menjadi faktor yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum juga terkait dengan keamanan bagi para pengguna dan keamanan lingkungan sekitarnya.

Idealnya, variabel keselamatan ini adalah tidak pernah terjadi kecelakaan dalam perjalanan yang ditempuh menggunakan angkutan umum.

#### **4.2.2.5. Kecepatan**

Dalam penelitian ini, kecepatan diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.

Kecepatan atau waktu tempuh angkutan umum dapat dikatakan mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan efisiensi waktu ketika menggunakan angkutan umum yang terlihat dari lama perjalanan atau waktu tempuh dalam mencapai suatu tempat tujuan.

Waktu tempuh yang ideal berdasarkan hasil penelitian yang pernah dilakukan untuk pelayanan angkutan umum terkait dengan kecepatannya berkisar antara 30 -40 km/ jam atau 15 – 45 menit.

#### **4.2.2.6. Kenyamanan**

Dalam penelitian ini, kenyamanan erat kaitannya dengan fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, Kenyamanan lebih cocok jika dikaitkan dengan perasaan yang dirasakan oleh pengguna angkutan umum. Perasaan nyaman akan timbul terkait dengan ketersediaan fasilitas seperti letak dan posisi tempat duduk penumpang, ketersediaan pendingin udara, kepadatan atau tidaknya suatu angkutan umum terhadap asap polusi yang ada di D. K. I. Jakarta. Variabel kenyamanan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan perasaan pengguna ketika menggunakan angkutan umum dan juga dapat diartikan dalam keadaan non – fisik.

#### **4.2.2.7. Tarif**

Dalam penelitian ini, tarif diartikan sebagai biaya yang harus dikeluarkan pengguna ketika menggunakan angkutan umum untuk melakukan sebuah pergerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Tarif yang harus dibayarkan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan banyak hal seperti sepadan atau tidaknya biaya yang harus dikeluarkan dengan fasilitas yang disediakan oleh angkutan

umum yang digunakan. Tarif yang harus dibayar sesuai dengan kualitas pelayanan yang disediakan. Berdasarkan perhitungan standart tarif Rp/ Km, tarif untuk jarak antara terminal Kalideres sampai dengan terminal Grogol, untuk Bus biasa (tanpa AC) sebesar Rp 4.000,- sedang yang ber AC sebesar Rp. 6.000,-

#### **4.2.2.8. Umur**

Dalam penelitian ini, umur pengguna berkaitan dengan rasa aman atau nyaman sehingga lebih selektif memilih moda. Umur atau usia menjadi variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum dikarenakan pengguna yang umur atau usianya sudah lebih tua mempunyai pertimbangan pribadi dalam menggunakan angkutan umum sebagai moda yang digunakan untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Selain menjadi suatu pertimbangan dalam menggunakan angkutan umum, umur atau usia pengguna yang semakin tua juga membutuhkan kebutuhan khusus yang terkait dengan semakin tua usia seseorang pasti kemampuan fisiknya juga akan berubah dan berbeda dari pengguna yang mempunyai usia muda. Kebutuhan terkait usia yang semakin tua bisa terlihat seperti ketika ada pengguna yang usianya lebih tua pasti mengusahakan untuk mendapatkan tempat duduk terkait dengan fisiknya yang tidak sekuat pengguna yang memiliki usia muda.

Berdasarkan umur pengguna, untuk memilih menggunakan angkutan umum Bus, idealnya usia pengguna dibawah 55 tahun.

#### **4.2.2.9. Jenis Kelamin**

Dalam penelitian ini, variabel jenis kelamin berkaitan dengan rasa aman ketika sedang berada di dalam angkutan karena kemampuan fisik yang berbeda tiap jenis kelamin. Variabel jenis kelamin mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan tiap jenis memiliki pertimbangan yang terkait dengan rasa aman dan rasa nyaman yang berbeda.

Pengguna dengan jenis kelamin laki – laki bisa dikatakan mempunyai kemampuan fisik yang lebih kuat dibandingkan dengan pengguna yang memiliki jenis kelamin perempuan sehingga memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang berbeda.

#### **4.2.2.10. Pendapatan**

Dalam penelitian ini, variabel pendapat terkait dengan pendapatan dari pengguna angkutan umum bus. Variabel pendapatan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum berkaitan erat dengan tarif yang harus dibayarkan pengguna ketika menggunakan jasa layanan angkutan umum.

Idealnya pengeluaran pengguna untuk transportasi perbulannya tidak lebih dari 30% dari keseluruhan total pendapatan pengguna (Tamin, 2000).

#### **4.2.2.11. Kepemilikan Kendaraan Bermotor**

Dalam penelitian ini, variabel kepemilikan kendaraan bermotor dapat berkaitan dengan minat menggunakan angkutan umum ketika pengguna memiliki kendaraan pribadi. Variabel kepemilikan kendaraan bermotor mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan efisiensi yang diberikan lebih baik daik daripada ketika pengguna menggunakan angkutan umum. Efisiensi terkait dengan waktu tempuh, kenyamanan, kecepatan atau waktu tempuh, dan keselamatan.

#### **4.2.2.12. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Jenis Kelamin**

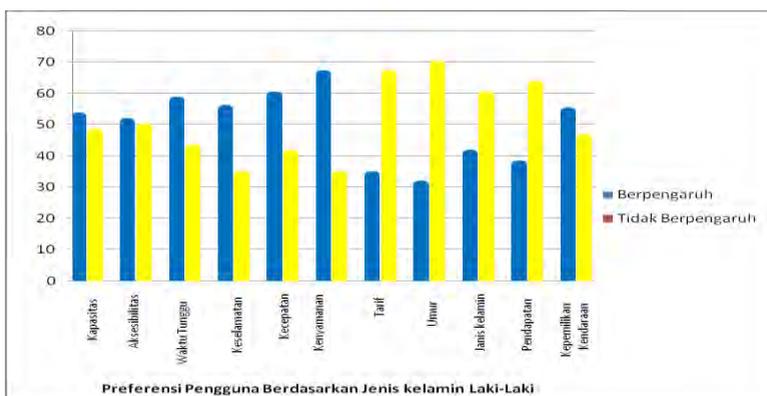
##### **a. Laki – Laki**

Berdasarkan penggalan preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.15**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Laki - Laki**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	52,54	47,46
Aksesibilitas	50,85	49,15
Waktu Tunggu	57,63	42,37
Keselamatan	55,1	33,9
Kecepatan	59,32	40,68
Kenyamanan	66,1	33,9
Tarif	33,9	66,1
Umur	30,9	69,1
Jenis elamin	40,68	59,32
Pendapatan	37,29	62,71
Kepemilikan Kendaraan	54,24	45,76

Sumber: Hasil Analisa, 2015.



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.3**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Laki - Laki**

Berdasarkan hasil penggalian pendapat pengguna berdasarkan jenis kelamin laki – laki menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel tarif, umur, jenis kelamin dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel layanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya, adalah variabel kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan dan kenyamanan.

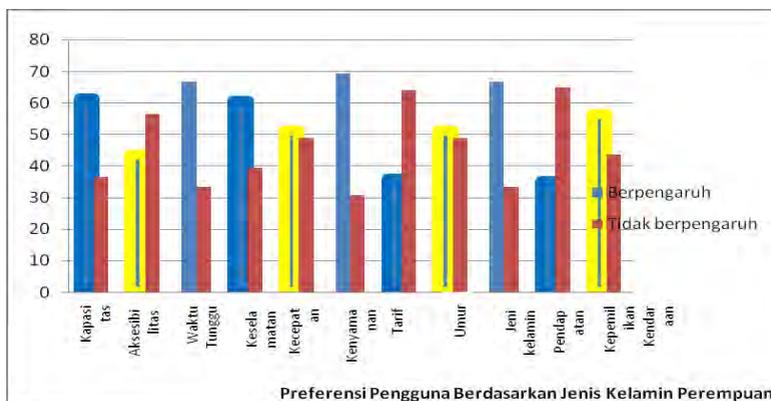
b. Perempuan

Berdasarkan penggalian preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.16**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Perempuan**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	61,54	36,46
Aksesibilitas	43,59	56,41
Waktu Tunggu	66,67	33,33
Keselamatan	60,67	39,33
Kecepatan	51,28	48,72
Kenyamanan	69,23	30,77
Tarif	35,9	64,1
Umur	51,28	48,72
Jenis elamin	66,67	33,33
Pendapatan	35,33	64,67
Kepemilikan Kendaraan	56,41	43,59

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.4**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Perempuan**

Berdasarkan hasil penggalan pendapat pengguna berdasarkan jenis kelamin perempuan menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel aksesibilitas, tarif, dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel layanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya, adalah variabel kapasitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan, kenyamanan, umur, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan.

#### **4.2.2.13. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Pendapatan**

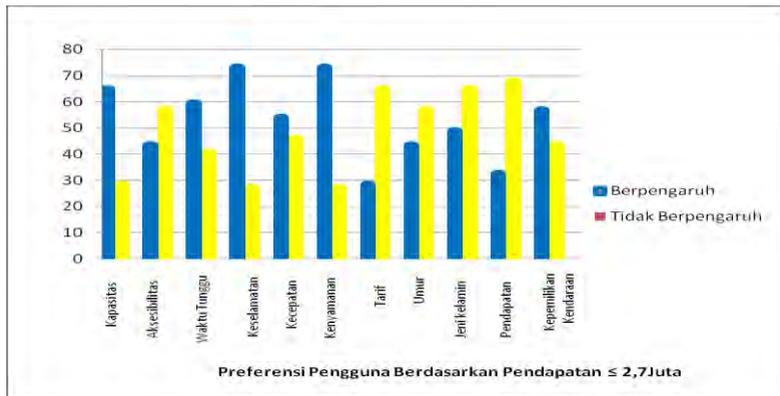
##### **a. Pendapatan $\leq 2,7$ Juta Rupiah**

Berdasarkan penggalan preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.17**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan  $\leq 2,7$ , Juta Rupiah**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	49,02	50,98
Aksesibilitas	45,1	54,90
Waktu Tunggu	52,94	47,06
Keselamatan	64,71	35,29
Kecepatan	52,94	47,06
Kenyamanan	56,86	43,14
Tarif	41,18	58,82
Umur	39,22	60,78
Jenis elamin	50,98	49,02
Pendapatan	33,33	67,65
Kepemilikan Kendaraan	52,94	47,06

Sumber: Hasil Analisa, 2015.



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.5**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan  $\leq 2,7$ , Juta Rupiah**

Berdasarkan hasil penggalian pendapat pengguna berdasarkan pendapatan  $\leq 2,7$ , juta rupiah menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel kapasitas, aksesibilitas, tarif, dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya, adalah variabel waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, jenis kelamin dan kepemilikan kendaraan.

b. Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah

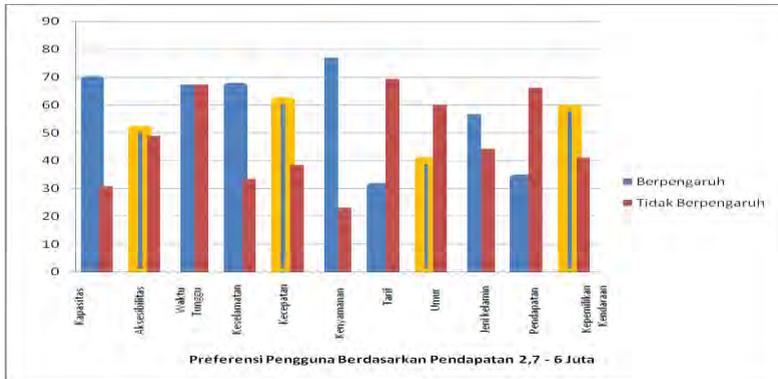
Berdasarkan penggalian preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.18**

**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah**

<b>Variabel</b>	<b>Berpengaruh (%)</b>	<b>Tidak Berpengaruh (%)</b>
Kapasitas	69,23	30,77
Aksesibilitas	51,28	48,72
Waktu Tunggu	67,22	32,78
Keselamatan	66,67	33,33
Kecepatan	61,54	38,46
Kenyamanan	76,87	23,13
Tarif	30,77	69,23
Umur	39,97	60,03
Jenis Kelamin	56,71	44,29
Pendapatan	33,86	66,14
Kepemilikan Kendaraan	58,97	41,03

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.6**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah**

Berdasarkan hasil penggalan pendapat pengguna berdasarkan pendapatan 2,7 – 6 juta rupiah menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel tarif, umur, dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya, adalah variabel kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan, kenyamanan, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan.

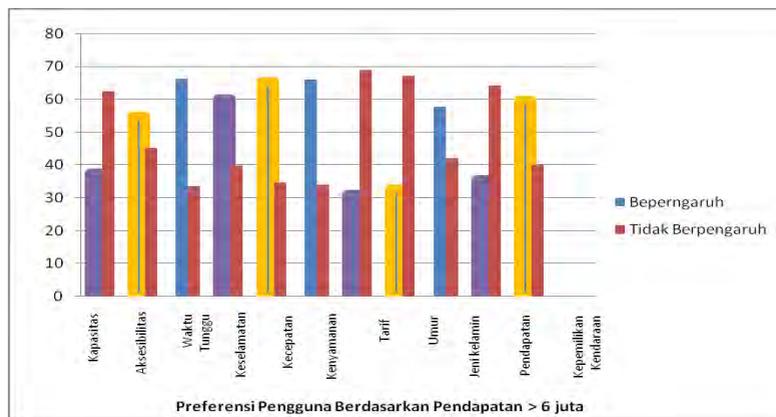
c. Pendapatan > 6 Juta Rupiah

Berdasarkan penggalan preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.19**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan > 6 Juta Rupiah**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	37,5	62,5
Aksesibilitas	54,72	45,25
Waktu Tunggu	66,38	33,62
Keselamatan	60,15	39,85
Kecepatan	65,26	34,74
Kenyamanan	66,04	33,96
Tarif	30,96	69,04
Umur	32,74	67,26
Jenis elamin	57,83	42,17
Pendapatan	35,62	64,38
Kepemilikan Kendaraan	59,83	40,17

Sumber: Hasil Analisa, 2015.



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.7**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan > 6 Juta Rupiah**

Berdasarkan hasil penggalian pendapat pengguna berdasarkan pendapatan > 6 juta rupiah menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel kapasitas, tarif, umur dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapan para pengguna adalah variabel aksesibilitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan, kenyamanan, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan.

#### 4.2.2.14. Preferensi Kelompok Pengguna Berdasarkan Usia

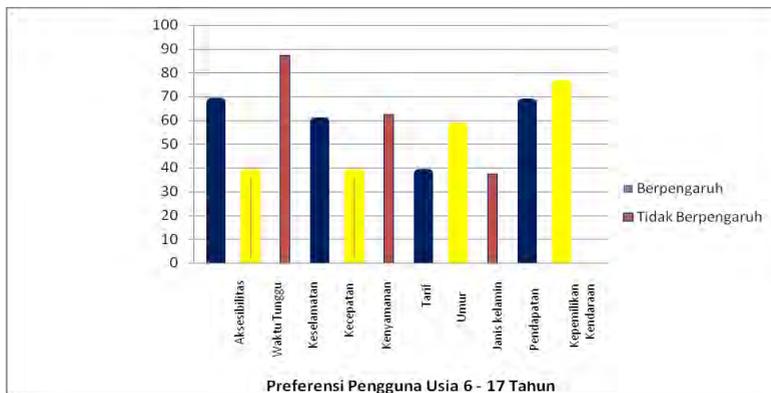
##### a. Usia 6 – 17 Tahun

Berdasarkan penggalian preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.20**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 6 – 17 Tahun**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	67,5	32,5
Aksesibilitas	37,5	62,5
Waktu Tunggu	87,5	12,5
Keselamatan	59,21	40,79
Kecepatan	37,5	62,5
Kenyamanan	62,5	37,5
Tarif	37,5	62,5
Umur	57	43
Jenis Kelamin	37,5	62,5
Pendapatan	67,25	32,75
Kepemilikan Kendaraan	75	25

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.8**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 6 – 17 Tahun**

Berdasarkan hasil penggalan pendapat pengguna berdasarkan usia 6 – 17 Tahun menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel aksesibilitas, kecepatan, tarif, dan jenis kelamin. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya adalah variabel kapasitas, waktu tunggu, keselamatan, kenyamanan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan.

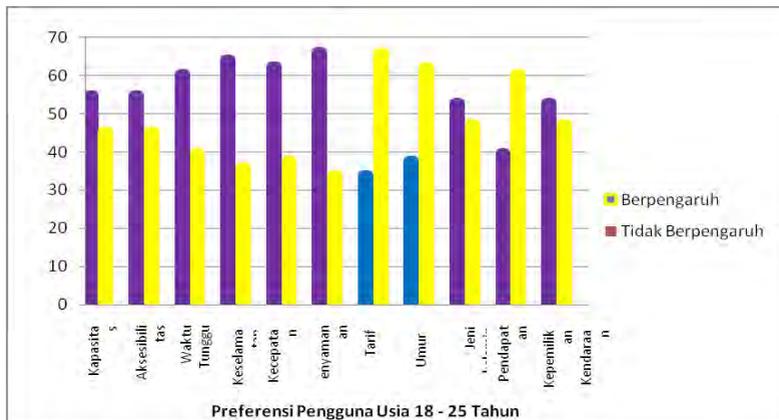
b. Usia 18 – 25 Tahun

Berdasarkan penggalan preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.21**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 18 – 25 Tahun**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak Berpengaruh (%)
Kapasitas	54,72	45,28
Aksesibilitas	54,72	45,25
Waktu Tunggu	60,38	39,62
Keselamatan	64,15	35,85
Kecepatan	62,26	37,74
Kenyamanan	66,04	33,96
Tarif	33,96	66,04
Umur	37,74	62,26
Jenis elamin	52,83	47,17
Pendapatan	39,62	60,38
Kepemilikan Kendaraan	52,83	47,17

Sumber: Hasil Analisa, 2015.



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.9**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 18 – 25 Tahun**

Berdasarkan hasil penggalian pendapat pengguna berdasarkan usia 18 – 25 Tahun menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapan pengguna adalah variabel – variabel tarif, umur dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya, adalah variabel kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan, kenyamanan, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan.

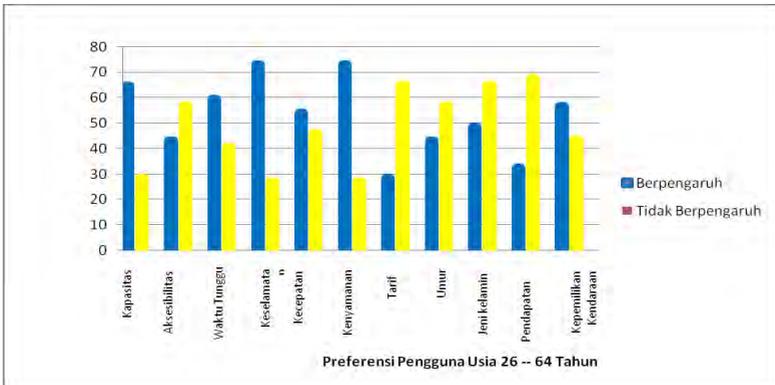
c. Usia > 26 - 64 Tahun

Berdasarkan penggalian preferensi yang telah dilakukan, menunjukkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.22**  
**Tabel Preferensi Pengguna Dengan Usia 26 – 64 Tahun**

Variabel	Berpengaruh (%)	Tidak berpengaruh (%)
Kapasitas	64,86	28,38
Aksesibilitas	43,24	56,76
Waktu Tunggu	59,46	40,54
Keselamatan	72,97	27,03
Kecepatan	54,05	45,95
Kenyamanan	72,97	27,03
Tarif	28,38	64,86
Umur	43,24	56,76
Jenis elamin	48,65	64,86
Pendapatan	32,43	67,57
Kepemilikan Kendaraan	56,76	43,24

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*



Sumber: Hasil Analisa, 2015.

**Gambar 4.10**  
**Grafik Preferensi Pengguna Dengan Dengan Usia 26 – 64 Tahun**

Berdasarkan hasil penggalian pendapat pengguna berdasarkan usia 26 – 64 Tahun menunjukkan bahwa pendapatnya terhadap variabel layanan angkutan umum yang sudah sesuai dengan harapannya adalah variabel – variabel aksesibilitas, tarif, umur, jenis kelamin, dan pendapatan. Sedangkan variabel – variabel pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan harapannya adalah variabel kapasitas, waktu tunggu, kecepatan, keselamatan, kenyamanan dan kepemilikan kendaraan.

#### **4.2.2.15. Variabel Pelayanan Angkutan Umum**

Dari hasil eksplorasi terhadap preferensi pengguna angkutan umum terdapat variabel pelayanan angkutan umum dapat disintesis sebagai berikut:

**Tabel 4.23**  
**Tabel Variabel Yang Belum Memenuhi**  
**Harapan Pengguna**

Kelompok Pengguna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Jenis kelamin</b>											
Laki – Laki	v	v	v	v	v	v					v
Perempuan	v		v	v	v	v		v	v		v
<b>Pendapatan</b>											
≤ 2,7 Juta Rupiah			v	v	v	v		v	v		v
2,7 Juta - 6 Juta Rupiah	v	v	v	v	v	v			v		v
> 6 Juta Rupiah		v	v	v	v	v			v		v
<b>Kelompok Usia</b>											
6 - 17 Tahun	v		v	v		v		v	v		v
18 - 25 Tahun	v	v	v	v	v	v			v		v
26 - 64 Tahun	v		v	v	v	v			v		v

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*

Keterangan:

- |                  |                |                  |                           |
|------------------|----------------|------------------|---------------------------|
| 1. Kapasitas     | 4. Keselamatan | 7. Tarif         | 10. Pendapatan            |
| 2. Aksesibilitas | 5. Kecepatan   | 8. Umur          | 11. Kepemilikan Kendaraan |
| 3. Waktu Tunggu  | 6. Kenyamanan  | 9. Jenis Kelamin |                           |

**Tabel 4.24**  
**Tabel Variabel Yang Sudah Memenuhi Harapan**  
**Pengguna**

<b>Kelompok Pengguna</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>Jenis kelamin</b>											
Laki-Laki							v	v	v	v	
Perempuan		v					v			v	
<b>Pendapatan</b>											
≤ 2,7 Juta Rupiah	v	v					v			v	
2,7 Juta - 6 Juta Rupiah							v	v		v	
> 6 Juta Rupiah	v						v	v		v	

<b>Kelompok Usia</b>											
6 - 17 Tahun		v			v		v			v	
18 - 25 Tahun							v	v		v	
26 - 64 Tahun		v					v	v	v	v	

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*

Keterangan:

- |                  |                |                  |                           |
|------------------|----------------|------------------|---------------------------|
| 1. Kapasitas     | 4. Keselamatan | 7. Tarif         | 10. Pendapatan            |
| 2. Aksesibilitas | 5. Kecepatan   | 8. Umur          | 11. Kepemilikan Kendaraan |
| 3. Waktu Tunggu  | 6. Kenyamanan  | 9. Jenis Kelamin |                           |

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Dari tabel tersebut terlihat bahwa variabel tarif dan pendapatan sudah sesuai dengan harapan, sedangkan variabel – variabel kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, umur, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan belum memenuhi harapan pengguna.

Output dari tahap penelitian ini didapatkan hasil bahwa pengguna angkutan umum menganggap ada beberapa variabel yang belum sesuai dengan harapannya dan ini dapat mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum. Dari variabel yang dinilai dari hasil preferensi dengan menggunakan kuisioner tersebut, hasilnya dilanjutkan dengan melakukan wawancara kepada beberapa pengguna. Berikut pembahasan dan analisa tiap variabel peningkatan layanan angkutan umum:

#### **a. Kapasitas**

Kapasitas mempengaruhi minat pengguna angkutan umum terkait dengan okupansi dari angkutan umum didapatkan berdasarkan observasi yang dilakukandan realita yang ada yang dijelaskan oleh para pengguna. Menurut responden, keadaan angkutan umum yang ada masih sangat kurang, hal ini terlihat dari masih banyaknya penumpang yang harus berdesakan dan berebutan antar pengguna ketika menggunakan angkutan umum. Berikut beberapa kutipan dari hasil wawancara dan alasan pengguna angkutan umum terkait kapasitas:

***“Jika banyak angkutan umum yang tersedia dan kapasitasnya lebih banyak, tidak perlu berebutan untuk naik kendaraan umum.” – Ananditta Abraham, 22 tahun, Mahasiswi.***

***“Kapasitas yang sekarang masih kurang, jauh lebih banyak pengguna namun jumlah kendaraan dan kapasitasnya sedikit. Kecuali, bisa ada angkutan massal jadi bisa melayani seluruh masyarakat walaupun unitnya sedikit.” – Edo, 30 tahun, Karyawan.***

*“.....Soalnya **armadanya dikit** kali ya, terus **armadanya penuh** deh.....” – Deny Handryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.*

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan pada angkutan umum yang berada di wilayah penelitian dan wawancara singkat yang dilakukan, keadaan angkutan umum menunjukkan bahwa kapasitas dan okupansi dari angkutan umum melebihi 100% (melebihi kapasitas yang seharusnya bisa diangkut). Dari hasil wawancara singkat juga disebutkan bahwa para pengguna berharap kedepannya kapasitas angkutan umum ditambah sehingga okupansinya tidak melebihi 100 %.

### **b. Aksesibilitas**

Aksesibilitas atau kemudahan dalam mencapai angkutan umum dari tempat tinggalnya akan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum. Menurut responden, yaitu pengguna angkutan umum, menyebutkan bahwa aksesibilitas yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat saat ini masih kurang memenuhi harapan.

*“**Karena cukup mudah menemukan angkutan umum. Namun route lintasannya dirasakan masih terlalu jauh. Semoga kedepannya tetap mudah menemukan angkutan umum**” – Wahyudi, 16 tahun, pelajar SMA.*

*“**Sekarang di sini bus dan angkot cukup mudah kok,** namun memang masih terlalu jauh dari tempat tinggal, ya sekitar 1 km. walaupun susah ya kita tetep cari. Karena angkutan umum adanya itu, ya walaupun susah tetep dicari. Ya **dipertahankanlah kemudahan dalam mencapai angkutan, kalau sulit ya makin sulit ya kasian yang mau naik angkutan.**” – Edo, 30 tahun, Karyawan.*

Selain berdasarkan wawancara singkat yang dilakukan terhadap beberapa responden, hal ini didukung dengan observasi yang dilakukan pada wilayah penelitian dimana

kondisinya angkutan umum lintasannya masih jauh dari permukiman, namun hal ini bisa dimaklumi karena perumahannya memang relatif jauh dari lintasan angkutan umum. Berdasarkan wawancara singkat yang dilakukan, pengguna juga menyebutkan bahwa mereka berharap aksesibilitas tetap bisa diperbaiki lagi.

### c. Waktu Tunggu

Waktu tunggu mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait pengguna angkutan umum yang ada di wilayah penelitian koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat tidak ingin menunggu lama ketika akan melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Berdasarkan observasi lapangan dan wawancara singkat yang dilakukan ketika mengeksplorasi keinginan dan kecenderungan pengguna disebutkan bahwa kondisi saat ini terkait waktu tunggu angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot masih cukup lama. Hal ini didukung dengan pernyataan responden terkait:

*“Yagitulah, lama nunggunya kalau mau naik angkutan umum. Sekalinya dateng, eh penuh. Berharap aja sih kedepannya ngga terlalu lama menunggu angkutan.”* – Deny Hardryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.

*“Ketika mau naik angkutan umum, pasti harus menunggu lama. Yang macet, yang dateng penuh, atau malah jarang lewat pada jam tertentu. Saya sering berharap adanya pembenahan waktu tunggu, jadi ketika lagi buru – buru bisa terpenuhi keperluan saya.”* – Willy Prayogo Choiss, 19 tahun, Mahasiswa.

Observasi yang dilakukan pun menemukan hal yang sama, harus menunggu dengan waktu yang cukup lama ketika akan menggunakan angkutan umum. Keadaan yang dijelaskan berdasarkan observasi langsung dan wawancara singkat yang

dilakukan menjelaskan bahwa waktu tunggu memiliki kaitan yang erat dengan *heading* angkutan umum dan frekuensi angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. *Heading* yang dimaksudkan adalah lamanya waktu tunggu dari satu angkutan umum ke angkutan umum yang lainnya, sedangkan frekuensi disebutkan sebagai jumlah keberangkatan yang dapat melayani jumlah pergerakan yang banyak dalam satu waktu. Pengguna angkutan umum juga menyebutkan bahwa kedepannya mereka berharap bahwa waktu tunggu diperbaiki sehingga tidak perlu menunggu lama ketika akan melakukan pergerakan.

#### **d. Keselamatan**

Keselamatan menjadi salah satu variabel yang paling mempengaruhi minat masyarakat dikarenakan beberapa hal pada kondisi saat ini:

1. Banyak pengemudi angkutan umum mengemudi dengan ugal – ugalan sehingga membahayakan penumpang dan pengguna jalan yang lainnya.
2. Banyak angkutan umum yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan pada realitanya yang paling sering terjadi adalah angkutan umum yang menerobos lampu merah sehingga membahayakan pengguna jalan yang ada di Daan Mogot.
3. Masih maraknya kejadian penodongan yang dialami oleh pengguna angkutan umum hingga keselamatan pengguna yang harus dipertimbangkan.

Kondisi keselamatan pengguna dalam menggunakan angkutan umum dijelaskan masih kurang baik. Berdasarkan observasi lapangan memang banyak angkutan umum yang ugal ugalan ketika sedang beroperasi. Hal ini didukung dengan pernyataan pengguna ketika sedang dilakukan wawancara singkat.

*“....Kalo angkot kaya gitu semua ngeri dong mau naik angkot. Ngebut sampe ugal – ugalan kaya lagi balapan. Belom*

lagi kalo ada **preman terus ditondong** kaya kejadian teman saya. Kalo mau banyak yang naik angkutan umum ya **dibenahi faktor keselamatannya ini.**” – Deny Hardryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.

“Kecuali busway, **banyak pengamen dan penodong di angkutan umum. Tolong segera diberantas para preman dan pengamen tersebut.**” – Edo, 30 tahun, Karyawan.  
 “Iya, saya sering serem sendiri kalau naik angkot. **Banyak yang ngebut dan ngelanggar marka. Apalagi saya perempuan kan. Terus sering ada pengamen serem sama preman juga.**” – Thania Astavarie, 17 tahun, pelajar SMK.

Variabel keselamatan juga menjadi faktor yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum juga terkait dengan keamanan bagi para pengguna dan keamanan lingkungan sekitarnya. Berdasarkan wawancara singkat dan alasan yang tertera di kuisioner, banyak pengguna yang mencemaskan terkait keselamatan ini. Pengguna pun banyak yang berharap bahwa keadaan ini segera dibenahi dan ditegur bagi para angkutan yang tidak memperhatikan faktor keselamatan.

#### e. Kecepatan

Kecepatan atau waktu tempuh angkutan umum dapat dikatakan mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan efisiensi waktu ketika menggunakan angkutan umum yang terlihat dari lama perjalanan atau waktu tempuh dalam mencapai suatu tempat tujuan. Menurut responden, kecepatan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat masih kurang baik.

“.....yang lambat biasanya gara – gara sering ngetem dan nunggu penumpangnya penuh di angkutan. Ya yang normal – normal aja deh, jalan ya sedang – sedang saja,

***ngga perlu ngebut juga tapi efisien waktu tempuhnya.***” – Deny  
Hardryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.

***“Angkot dan bus terlalu banyak ngetem dan memberikan uang (setoran) ke petugas. Kan sudah disediakan halte dan terminal, jadi seharusnya tidak ngetem lagi.”*** – Edo,  
30 tahun, Karyawan.

Berdasarkan wawancara singkat dan alasan yang disebutkan dalam kuisioner, perihal kecepatan atau waktu tempuh yang kurang baik terkait dengan banyak angkutan umum yang masih “ngetem” atau berhenti tidak pada tempatnya untuk mendapatkan penumpang. Selain dengan “ngetem” atau berhenti tidak pada tempatnya, juga terdapat angkutan umum yang akan melakukan perjalanan ketika okupansi nya sudah mencapai 100%. Pada observasi lapangan yang dilakukan memang terlihat angkutan umum yang tidak berhenti pada tempatnya atau lebih sering disebut “ngetem” dan menunggu penumpang hingga okupansi nya 100% bahkan lebih. Hal ini mengakibatkan waktu tempuh menjadi berkurang dan tidak efisienya waktu ketika melakukan suatu perjalanan. Berdasarkan wawancara singkat yang dilakukan dan alasan yang disebutkan para pengguna dalam kuisioner banyak pengguna yang berharap angkutan yang lebih efisien yang terkait dengan waktu tempuh dan normalisasi waktu tempuh serta lama dijalan dalam wujud tidak “ngetem” pada sembarang tempat.

#### **f. Kenyamanan**

Dalam penelitian ini, kenyamanan erat kaitan nya dengan fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang dan ketersediaan toilet. Namun dalam angkutan umum yang ada di Jakarta Barat dan angkutan lainnya yang beroperasi di D.K.I. Jakarta, nyaman lebih cocok jika dieratkan dengan perasaan yang dirasakan oleh pengguna angkutan umum. Perasaan nyaman akan timbul terkait dengan

ketersediaan fasilitas seperti letak dan posisi tempat duduk penumpang, ketersediaan pendingin udara, kepadatan atau tidaknya suatu angkutan umum terhadap asap polusi yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Variabel kenyamanan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan perasaan pengguna ketika menggunakan angkutan umum dan juga dapat diartikan dalam keadaan non – fisik. Menurut responden, pengguna masih merasa kurang nyaman menggunakan angkutan umum yang ada di Jakarta Barat khususnya di koridor Jalan Daan Mogot Jakarta disebabkan oleh beberapa hal, yaitu:

1. Masih ada beberapa angkutan umum yang kondisi fisiknya bisa dikatakan tidak layak dalam memenuhi kebutuhan pergerakan pengguna, seperti: ada angkutan umum jenis bus kecil yang tempat duduknya sudah robek – robek, ada angkutan umum yang kondisi jendela sebagai tempat sirkulasi udara sudah tidak berfungsi dengan baik sehingga dampak polusi dari kendaraan lain dirasakan oleh pengguna angkutan umum, dan masih banyak angkutan umum jenis bus kecil dan sedang tidak menggunakan pendingin udara, hanya sebagian kecil bus sedang yang sudah melakukan sebuah inovasi dengan menyediakan pendingin udara.
2. Faktor non – fisik terkait dengan banyaknya pengamen dan preman yang ikut dalam perjalanan suatu angkutan umum sehingga mengurangi rasa nyaman pengguna ketika menggunakan angkutan umum.

Keadaan kenyamanan yang masih sangat kurang dijelaskan dengan pernyataan dari responden ketika dilakukan wawancara singkat dan observasi yang dilakukan secara langsung pada koridor Jalan Daan Mogot. Berikut kutipan hasil wawancara singkat yang dilakukan dan alasan yang disebutkan ketika responden mengisi kuisioner:

**“Karena masih banyak fasilitas angkutan umum yang sudah rusak. Tolong segera dibenahi, agar penumpang juga mau naik angkutan umum lagi.”** – Wahyudi, 16 tahun, pelajar SMA.

**“Tidak nyaman karena masih sering dijumpai pengamen dan preman. Fasilitas pun banyak yang sudah tidak layak. Kalau Ternyata angkot dan bus kualitasnya bagus, pasti banyak orang yang mau naik angkot dan bus.”** – Edo, 30 tahun, Karyawan.

**“Ya tau sendiri lah cuy naik angkot gimana, udah panas, dempet dempetan, kan malesin cuy. Coba deh dibuat lebih nyaman pake fasilitas yang oke punya, pasti lebih oke punya.”** – Deny Hardryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.

Keadaan ini juga didukung dari observasi pada koridor Jalan Daan Mogot yang dilakukan oleh penulis ketika sedang melakukan wawancara singkat dan penyebaran kuisioner. Ketika observasi terlihat banyak angkutan yang menggunakan fasilitas tidak layak seperti kaca jendela sebagai sirkulasi udara yang tidak berfungsi sehingga sirkulasi udara tidak sempurna, tempat duduk yang sudah miring ataupun rusak, dan faktor non fisik seperti masih berdempetan, banyak pengamen dan preman. Dari hasil eksplorasi yang dilakukan pengguna mempunyai harapan akan terciptanya fasilitas yang lebih memadai sehingga ketika memakai angkutan umum akan lebih nyaman, seperti: kaca jendela yang bisa digunakan dengan baik, tempat duduk yang tidak rusak, serta adanya pendingin udara seperti yang sudah dilakukan pada beberapa bus sedang.

#### **g. Umur**

Umur atau usia menjadi variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum dikarenakan pengguna yang umur atau usianya sudah lebih tua mempunyai pertimbangan pribadi dalam menggunakan angkutan umum sebagai moda yang digunakan untuk melakukan

pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Selain menjadi suatu pertimbangan dalam menggunakan angkutan umum, umur atau usia pengguna yang semakin tua juga membutuhkan kebutuhan khusus yang terkait dengan semakin tua usia seseorang pasti kemampuan fisiknya juga akan berubah dan berbeda dari pengguna yang mempunyai usia muda. Berdasarkan wawancara singkat dan keterangan pengguna menjelaskan bahwa:

***“Saya lebih mengutamakan keberadaan dari angkutan umum, mau umur saya berapapun kalau adanya bus ya saya akan naik bus.” – Edo, 30 tahun, Karyawan.***

***“Saya rasa umur bukan salah satu hal yang terkait dengan menggunakan angkutan umum. Memang sih kalau sudah tua terkadang butuh fasilitas khusus tapi terkadang kalau sudah tua kan tidak butuh kemana – mana.” – Willy Prayogo Choiss, 19 tahun, Mahasiswa.***

Kebutuhan terkait usia yang semakin tua bisa terlihat seperti ketika ada pengguna yang usianya lebih tua pasti mengusahakan untuk mendapatkan tempat duduk terkait dengan fisiknya yang tidak sekuat pengguna yang memiliki usia muda. Berdasarkan hasil wawancara singkat yang telah disebutkan contohnya diatas, variabel umur tidak menjadi suatu hal yang terlalu menjadi pertimbangan yang dikarenakan pengguna angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat lebih mempertimbangkan kebutuhan pergerakan dan mereka memilih angkutan umum sebagai moda yang mereka gunakan. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di koridor Jalan Daan Mogot juga pengguna yang umurnya sudah lebih tua tetap menggunakan angkutan umum. Responden juga berpendapat walaupun ada yang beranggapan bahwa umur mempengaruhi minat penggunaan kendaraan dapat dilakukan peremajaan dan penyediaan fasilitas yang lebih layak terkait

dengan kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna yang usianya tidak muda lagi.

#### **h. Jenis Kelamin**

Variabel jenis kelamin mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan tiap jenis memiliki pertimbangan yang terkait dengan rasa aman dan rasa nyaman yang berbeda. Pengguna dengan jenis kelamin laki – laki bisa dikatakan mempunyai kemampuan fisik yang lebih kuat dibandingkan dengan pengguna yang memiliki jenis kelamin perempuan sehingga memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang berbeda.

*“Dengan tingkat kejahatan sekarang, **wanita lebih berbahaya/ terancam dibandingkan laki – laki.**” – Ananditta Abraham, 22 tahun, Mahasiswi.*

*“...iya, kalau misalkan gua **perempuan pasti takut.....**” – Deny Hadryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.*

Menurut responden, jenis kelamin menjadi salah satu pertimbangan ketika mereka akan menggunakan angkutan umum. Hal tersebut terkait dengan variabel kenyamanan dan keselamatan yang dikarenakan:

1. Adanya kejadian penodongan dan perampokan yang terjadi di angkutan umum sehingga pengguna yang memiliki jenis kelamin perempuan harus lebih berhati – hati ketika akan menggunakan angkutan umum.
2. Adanya banyak pengamen dan preman yang ikut serta dalam perjalanan menggunakan angkutan umum sehingga dibutuhkan pertimbangan terkait dengan variabel sebelumnya yaitu kenyamanan.

Berdasarkan observasi yang dilakukan yang didasari dengan hasil wawancara singkat dan pendapat responden dalam kuisioner, persepsi masyarakat terkait dengan jenis kelamin

berpengaruh terhadap minat menggunakan angkutan umum terlihat dari banyak preman dan pengamen yang menimbulkan rasa tidak aman secara non – fisik. Keinginan pengguna yang dieksplorasi dan diobservasi juga menunjukkan bahwa penumpang ingin naik angkutan yang aman yang tercerminkan tidak sedikit penumpang perempuan yang lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan angkutan paratransit.

### **i. Kepemilikan Kendaraan Pribadi**

Variabel kepemilikan kendaraan bermotor mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan efisiensi yang diberikan lebih baik daik daripada ketika pengguna menggunakan angkutan umum. Efisiensi terkait dengan waktu tempuh, kenyamanan, kecepatan atau waktu tempuh, dan keselamatan. Menurut responden, pengguna akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan jauh lebih efisien terutama yang berkaitan dengan waktu tempuh. Selain itu, kenyamanan, keselamatan, waktu tempuh, tarif juga dipertimbangkan oleh para pengguna yang sudah memiliki kendaraan pribadi.

***“Lebih aman dan nyaman.”*** – Edo, 30 tahun,  
Karyawan.

***“Kan udah tau kalo ada motor mendingan naik motor, beli bensin 20 ribu bisa3 hari, kalau naik angkot bisa 20 ribu sehari...”*** – Deny Hadryansyah, 21 tahun, Mahasiswa.

Selain perihal yang disebutkan oleh beberapa narasumber diatas, observasi yang dilakukan di koridor Jalan Daan Mogot juga didapatkan kondisi ketika pengguna memiliki kendaraan pribadi namun tetap ingin menggunakan angkutan umum, pengguna juga akan kebingungan karena tidak ada tempat parkir yang tersedia di dekat tempat pemberhentian angkutan

umum untuk melakukan alih moda. Angkutan umum yang tidak mencapai tempat tinggal pengguna juga disebutkan menjadikan salah pertimbangan mengapa pengguna memilih kendaraan pribadi. Sehingga dari observasi dan wawancara singkat yang dilakukan terlihat keinginan pengguna untuk pembenahan faktor – faktor pendukung seperti tempat parkir untuk meletakkan kendaraan pribadi bagi pengguna yang menggunakan kendaraan pribadi sebelumnya. Pembenahan yang dilakukan juga terkait variabel keselamatan, kenyamanan, dan waktu tempuh serta efisiensi dalam bentuk kapasitas angkutan umum dan waktu tunggu angkutan umum.

Dari tahapan penelitian yang dilakukan, didapatkan output bahwa faktor dan variabel yang belum memenuhi harapannya adalah:

- a. Faktor Tingkat Pelayanan
  1. Aksesibilitas,
  2. Kapasitas; dan
  3. Waktu Tunggu
- b. Faktor Kualitas Pelayanan
  1. Keselamatan;
  2. Kecepatan; dan
  3. Kenyamanan
- c. Faktor Perilaku Individu
  1. Umur,
  2. Jenis Kelamin; dan
  3. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

#### **4.3. Perumuskan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum**

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada tahap eksplorasi preferensi masyarakat yang dilakukan dengan analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan data yang berasal observasi, kuisioner, dan wawancara, didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum

berdasarkan perpepsi dan penilaian terhadap kondisi saat ini dan harapan pelayanan angkutan umum. Faktor dan variabel yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum, yaitu:

- a. Faktor Tingkat Pelayanan
  1. Kapasitas;
  2. Aksesibilitas dan
  3. Waktu Tunggu
- b. Faktor Kualitas Pelayanan
  1. Keselamatan;
  2. Kecepatan; dan
  3. Kenyamanan
- c. Faktor Perilaku Individu
  1. Umur,
  2. Jenis Kelamin; dan
  3. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Hasil analisis data yang telah dilakukan pada tahapan eksplorasi preferensi masyarakat akan dilanjutkan dengan penyajian data yang berupa teks yang merupakan lanjutan penjelasan mengenai penilaian atau persepsi pelayanan kondisi saat ini dan harapan yang lalu akan dilakukan penarikan kesimpulan.

Berikut akan dijabarkan faktor dan variabel pada kondisi saat ini dan harapan yang akan digunakan menjadi dasar dalam merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum.

- a. Kapasitas  
Kapasitas angkutan umum mempunyai pengertian kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut jumlah penumpang. Pada kondisi saat ini pengguna menilai bahwa pelayanan yang terkait kapasitas menunjukkan bahwa kapasitas dan okupansi dari angkutan umum melebihi 100% (melebihi kapasitas yang seharusnya bisa diangkut) sehingga yang terjadi adalah keadaan harus berebutan ketika ingin menggunakan angkutan umum serta berdesakan didalam angkutan umum yang menimbulkan rasa

ketidaknyamanan. Pengguna berharap kedepannya kapasitas angkutan umum ditambahkan, baik dalam penambahan jumlah armada maupun kapasitas dalam sebuah armada angkutan umum. Kapasitas yang kurang ini akan berkaitan dengan faktor kualitas pelayanan yaitu kenyamanan pengguna dalam menggunakan angkutan umum.

Berdasarkan penjelasan diatas terlihat sebuah *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini yang kurang baik dimana keadaan angkutan umum yang ada terkait dengan kapasitas masih sangat kurang yang terlihat dengan mereka harus berdesakan dan berebutan pengguna ketika menggunakan angkutan umum dan harapan terkait pengguna menginginkan kapasitas angkutan umum ditambahkan baik jumlah armadanya maupun kemampuan angkutan umum untuk menampung penumpang. *Gap* dan perbedaan yang ada pada kondisi saat ini dan kondisi yang diharapkan menunjukkan adanya ketidakpuasan masyarakat terkait dengan kapasitas angkutan umum. Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan kapasitas adalah: Angkutan umum yang tersedia harus bisa memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum dengan okupansi tidak lebih dari 100%.

b. Aksesibilitas

Aksesibilitas atau kemudahan dalam mencapai angkutan umum dari tempat tinggalnya akan mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum. Pada kondisi saat ini, para pengguna angkutan umum menyebutkan bahwa aksesibilitas yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat saat ini masih kurang memenuhi

harapan. Pada kondisi saat ini, pengguna menyebutkan bahwa kondisi aksesibilitas angkutan umum lintasannya masih jauh dari permukiman, namun hal ini bisa dimaklumi karena perumahannya memang relatif jauh dari lintasan angkutan umum. Pengguna menyebutkan bahwa mereka mempunyai harapan bahwa aksesibilitas tetap bisa diperbaiki lagi dengan cara *route* angkutan umum dapat mencapai tempat tinggal mereka. Jikalau *route* yang tersedia tidak menjangkau tempat tinggal mereka, setidaknya angkutan dapat ditemukan dengan jarak tidak jauh dari 500 meter.

Berdasarkan penjelasan diatas terlihat sebuah gap atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan masyarakat, dimana aksesibilitas yang masih kurang menjangkay tempat tinggal dan harapan bahwa aksesibilitas angkutan bisa ditemukan dalam radius 500 meter. *Gap* dan perbedaan yang ada pada kondisi saat ini dan kondisi yang diharapkan menunjukkan adanya ketidakpuasan masyarakat terhadap aksesibilitas angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan aksesibilitas adalah: Angkutan umum yang tersedia harus memiliki *route* hingga ke permukiman dan dapat angkutan umum dapat ditemukan tidak jauh dari 500 meter.

c. Waktu Tunggu

Waktu tunggu memiliki pengertian sebagai lamanya waktu yang digunakan oleh seorang pengguna untuk menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum untuk melakukan sebuah perjalanan. Pada kondisi saat ini, pengguna menilai bahwa waktu tunggu angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot masih

cukup lama. Waktu tunggu memiliki kaitan yang erat dengan *heading* angkutan umum dan frekuensi angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. *Heading* yang dimaksudkan adalah lamanya waktu tunggu dari satu angkutan umum ke angkutan umum yang lainnya, sedangkan frekuensi disebutkan sebagai jumlah keberangkatan yang dapat melayani jumlah pergerakan yang banyak dalam satu waktu. Pengguna angkutan umum berharap kedepannya waktu tunggu diperbaiki sehingga tidak perlu menunggu lama ketika akan melakukan pergerakan. Harapan yang diungkapkan masyarakat selaku pengguna angkutan umum menunjukkan adanya ketidakpuasan terhadap pelayanan angkutan umum terkait dengan waktu tunggu.

Berdasarkan penjelasan diatas terlihat sebuah gap atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan masyarakat, dimana waktu tunggu yang relatif lama pada kondisi saat ini dan harapan bahwa pengguna tidak perlu menunggu lama ketika akan menggunakan angkutan umum sehingga penggunaan waktu lebih efisien. *Gap* dan perbedaan yang ada pada kondisi saat ini dan kondisi yang diharapkan menunjukkan adanya ketidakpuasan masyarakat terkait dengan waktu tunggu angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan waktu tunggu adalah: Angkutan umum yang tersedia memiliki waktu tunggu yang relatif singkat dan frekuensi angkutan umum yang cukup banyak yang ditunjukkan dengan waktu tunggu selama 5 – 20 menit.

d. Keselamatan

Keselamatan memiliki pengertian sebagai kemungkinan adanya kecelakaan atau keadaan yang berbahaya dalam suatu perjalanan ketika menggunakan suatu angkutan umum. Pada kondisi saat ini, pengguna menilai banyak angkutan umum yang beroperasi ugal – ugalan, melanggar marka yang mencemaskan dan membahayakan lingkungan, dan maraknya penodongan yang terjadi di angkutan umum. Pengguna berharap bahwa keadaan ini segera dibenahi dan ditegur bagi para angkutan yang tidak memperhatikan faktor keselamatan.

Berdasarkan penjelasan diatas terlihat *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan pengguna dimana kondisi saat ini disebutkan masih mencemaskan dan membahayakan lingkungan sekitar terkait dengan angkutan umum yang ugal – ugalan, melanggar marka dan terjadi penodongan. *Gap* terlihat ketika keinginan masyarakat akan angkutan umum yang bebas dari kejadian penodongan dan angkutan umum yang ugal – ugalan serta melanggar marka. *Gap* atau perbedaan yang ada pada kondisi saat ini dan kondisi yang diharapkan menunjukkan adanya ketidakpuasan masyarakat terkait dengan keselamatan angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan keselamatan adalah: Angkutan umum yang tidak ugal – ugalan dan mematuhi rambu lalu lintas, serta bebas dari kejadian penodongan.

e. Kecepatan

Kecepatan memiliki pengertian sebagai waktu yang dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai tempat

tujuan. Pada kondisi saat ini, kecepatan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat masih kurang baik. Kecepatan atau waktu tempuh yang kurang baik disebabkan angkutan umum yang sering “ngetem” dan berhenti tidak pada tempatnya untuk menunggu okupansi mencapai 100% atau lebih baru melakukan perjalanan. Pengguna angkutan umum berharap angkutan yang lebih efisien yang terkait dengan waktu tempuh dan normalisasi waktu tempuh serta lama dijalan dalam wujud tidak “ngetem” pada sembarang tempat.

Berdasarkan penjelasan diatas *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan pengguna angkutan umum. Pada kondisi saat ini disebutkan pengguna merasa waktu tempuh ketika menggunakan angkutan umum kurang baik terkait dengan angkot sering “ngetem”, berhenti tidak pada tempatnya, dan akan melakukan perjalanan hanya ketika okupansi telah mencapai 100% bahkan lebih. Pengguna berharap angkutan umum lebih efisien terkait dengan waktu tempuh dan normalisasi waktu tempuh dalam wujud tidak “ngetem” pada sembarang tempat dan berjalan tidak harus menunggu okupansi mencapai 100%. *Gap* atau perbedaan yang ada pada kondisi saat ini dan kondisi yang diharapkan menunjukkan adanya ketidakpuasan masyarakat terkait dengan kecepatan angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan kecepatan adalah: Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien dalam bentuk tidak berhenti disembarang tempat dan akan melakukan perjalanan ketika ada

penumpang dengan waktu tempuh selama 15 – 45 menit dan kecepatan 30 – 40 km/ jam.

f. Kenyamanan

Kenyamanan erat kaitannya dengan faktor fisik suatu angkutan umum dalam bentuk fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang dan ketersediaan toilet dan faktor non – fisik, seperti: perasaan yang dirasakan oleh pengguna angkutan umum. Pada kondisi saat ini, pengguna masih merasa kurang nyaman menggunakan angkutan umum yang ada di Jakarta Barat khususnya di koridor Jalan Daan Mogot Jakarta disebabkan oleh terdapat kondisi fisik angkutan umum yang tidak layak terkait dengan fasilitas fisik seperti tempat duduk yang sobek dan sudah rusak, jendela yang tidak bisa dipergunakan dengan baik dan faktor non – fisik seperti banyak pengamen dan preman yang ikut dalam perjalanan. Pengguna mempunyai harapan akan terciptanya fasilitas yang lebih memadai sehingga ketika memakai angkutan umum akan lebih nyaman, seperti: kaca jendela yang bisa digunakan dengan baik, tempat duduk yang tidak rusak, serta adanya pendingin udara seperti yang sudah dilakukan pada beberapa bus sedang.

Berdasarkan penjelasan di atas, terdapat *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan pengguna kondisi fisik yang tidak layak dan kondisi yang lebih layak memperlihatkan adanya *gap* atau perbedaan. *Gap* atau perbedaan yang ada menunjukkan adanya ketidakpuasan pengguna terkait dengan kenyamanan angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan kenyamanan angkutan umum adalah: Angkutan

umum yang nyaman dalam hal fisik dan non – fisik dalam bentuk angkutan umum yang memiliki tempat duduk yang layak, jendela yang dapat dipergunakan dengan baik, dan perjalanan angkutan umum yang bebas dari preman dan pengamen.

g. Umur

Umur pengguna berkaitan dengan rasa aman atau nyaman sehingga lebih selektif memilih moda. Pada kondisi saat ini, pengguna angkutan menilai menilai umur menjadi salah satu variabel yang dipertimbangkan karena pengguna yang umurnya lebih tua mempunyai pertimbangan pribadi dalam menggunakan angkutan umum sebagai moda yang digunakan untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Umur juga menjadi suatu pertimbangan dalam menggunakan angkutan umum dikarenakan semakin tua umur pengguna menyebabkan kebutuhan khusus yang harus dipenuhi terkait dengan kemampuan fisik pengguna yang mempunyai umur lebih tua berbeda dengan kebutuhan fisik pengguna yang umurnya masih muda. Kebutuhan khusus terkait fisik yang berbeda antara pengguna yang mempunyai umur tua dan umur yang muda menyebabkan dibutuhkan fasilitas yang memadai. Fasilitas yang dibutuhkan meliputi fasilitas pelayanan angkutan umum baik fasilitas secara fisik dari angkutan umum maupun fasilitas non – fisik dari angkutan umum. Kebutuhan khusus akan fasilitas terkait pelayanan angkutan umum yang dibutuhkan pengguna yang memiliki umur yang lebih tua disebutkan sebagai harapan pengguna angkutan umum yang dinyatakan ketika proses analisa eksplorasi preferensi dilakukan.

Berdasarkan penjelasan diatas, terdapat *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini dan harapan pengguna angkutan umum. Pada saat ini terlihat bahwa pengguna angkutan umum yang mempunyai umur yang lebih tua dan pengguna muda yang memiliki umur muda menyebutkan bahwa dibutuhkannya fasilitas yang lebih baik dari segi fisik ataupun non – fisik bagi pengguna yang mempunyai umur lebih tua yang diartikan bahwa keadaan saat ini pada pelayanan angkutan masih kurang memadai bagi pengguna yang mempunyai umur tua atau dapat disebut diatas 55 tahun berdasarkan penelitian sebelumnya yang telah dilakukan. Pengguna berharap tersedia pelayanan terkait fisik dan non – fisik yang lebih memadai atau pengguna yang umurnya diatas 55 tahun tidak dianjurkan menggunakan angkutan umum. *Gap* atau perbedaan yang terjadi menjelaskan adanya ketidakpuasan terhadap pelayanan angkutan umum berdasarkan umur pengguna.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan umur pengguna adalah: Angkutan umum dengan fasilitas fisik dan non – fisik yang memadai bagi pengguna yang memiliki umur diatas 55 tahun dan pengguna angkutan umum dibawah umur 55 tahun.

#### h. Jenis Kelamin

Jenis kelamin berkaitan dengan rasa aman ketika sedang berada di dalam angkutan karena kemampuan fisik yang berbeda tiap jenis kelamin. Pada kondisi saat ini, pengguna dengan jenis kelamin laki – laki bisa dikatakan mempunyai kemampuan fisik yang lebih kuat dibandingkan dengan pengguna yang memiliki jenis kelamin perempuan sehingga memiliki tingkat

keamanan dan kenyamanan yang berbeda. Jenis kelamin yang berkaitan dengan rasa aman dan nyaman tersebut dinilai dalam kondisi adanya kejadian penodongan ketika sedang ada perjalanan dan pengamen serta preman yang seringkali ikut dalam perjalanan di angkutan umum. Harapan pengguna dalam hal terkait dengan jenis kelamin adalah menggunakan angkutan umum yang aman dan bebas dari keadaan penodongan dan terbebas dari ketidaknyamanan secara non – fisik.

Berdasarkan penjelasan diatas, terdapat *gap* atau perbedaan antarakondisi saat ini dan harapan pengguna angkutan umum. Pada saat ini pengguna merasa tidak nyaman dalam bentuk non – fisik yang dikarenakan maraknya kejadian penodongan dan preman atau pengamen yang ikut dalam perjalanan. Keadaan ini dirasakan terutama oleh penumpang yang memiliki jenis kelamin perempuan dikarenakan kemampuan fisik yang berbeda antara perempuan dan laki – laki. Pengguna berharap dapat melakukan perjalanan dengan rasa aman. *Gap* atau perbedaan yang terjadi menjelaskan adanya ketidakpuasan terhadap pelayanan angkutan umum yang terkait dengan jenis kelamin penumpang.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan jenis kelamin adalah: Angkutan umum yang bebas dari preman, pengamen, dan kejadian penodongan serta menjamin kenyamanan serta keselamatan pengguna terutama pengguna angkutan umum yang memiliki jenis kelamin perempuan.

- i. Kepemilikan Kendaraan Pribadi  
Kepemilikan kendaraan bermotor dapat berkaitan dengan minat menggunakan angkutan umum ketika

pengguna memiliki kendaraan pribadi. Pada kondisi saat ini, pengguna menilai bahwa akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan jauh lebih efisien terutama yang berkaitan dengan waktu tempuh. Selain itu, kenyamanan, keselamatan, waktu tempuh, tarif juga dipertimbangkan oleh para pengguna yang sudah memiliki kendaraan pribadi. Ketika pengguna yang memiliki kendaraan pribadi namun tetap ingin menggunakan angkutan umum maka akan kebingungan untuk memarkir kendaraan pribadinya. Keadaan yang terjadi ini menimbulkan harapan bagi pengguna, yaitu: pembenahan faktor – faktor pendukung seperti tempat parkir untuk meletakkan kendaraan pribadi bagi pengguna yang menggunakan kendaraan pribadi sebelumnya. Pembenahan yang dilakukan juga terkait variabel keselamatan, kenyamanan, dan waktu tempuh serta efisiensi dalam bentuk kapasitas angkutan umum dan waktu tunggu angkutan umum sehingga para pengguna angkutan pribadi lebih memilih angkutan umum dengan segala efisiensi yang ditawarkan.

Berdasarkan penjelasan diatas, terlihat adanya *gap* atau perbedaan antara kondisi saat ini dengan harapan pengguna. *Gap* atau perbedaan yang ini menunjukkan adanya ketidakpuasan pengguna dalam hal kepemilikan kendaraan bermotor yang berkaitan erat dengan efisiensi menggunakan angkutan pribadi dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum mengenai kepemilikan kendaraan pribadi berkaitan dengan waktu tempuh, kenyamanan, keselamatan, waktu tempuh, tarif, adalah: Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien dalam bentuk tidak berhenti disembarang

tempat dan akan melakukan perjalanan ketika ada penumpang, melakukan perjalanan dengan aman dan nyaman yang bebas dari pengamen, preman dan kejadian penodongan, dan memiliki tarif yang terjangkau tidak lebih dari angkutan umum.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis *Delphi* yang dilakukan terkait dengan penentuan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum, didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia, yaitu:

1. Faktor Tingkat Pelayanan
  - a. Kapasitas;
  - b. Aksesibilitas; dan
  - c. Waktu Tunggu
2. Faktor Kualitas Pelayanan
  - a. Keselamatan;
  - b. Kecepatan;
  - c. Kenyamanan; dan
  - d. Tarif
3. Faktor Perilaku Individu
  - a. Umur;
  - b. Jenis Kelamin;
  - c. Pendapatan; dan
  - d. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Setelah didapatkan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, tahapan selanjutnya dilakukan eksplorasi preferensi terhadap pelayanan angkutan umum. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi lapangan, kuisioner, dan wawancara singkat lalu diolah dengan menggunakan statistik deskriptif dan deskriptif kualitatif yang menghasilkan preferensi, penilaian, pandangan, dan harapan masyarakat terhadap faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait pelayanan angkutan umum yang tersedia, yaitu:

1. Faktor Tingkat Pelayanan
  - a. Kapasitas;
  - b. Aksesibilitas; dan
  - c. Waktu Tunggu
2. Faktor Kualitas Pelayanan
  - a. Keselamatan;
  - b. Kecepatan; dan
  - c. Kenyamanan
3. Faktor Perilaku Individu
  - a. Umur;
  - b. Jenis Kelamin; dan
  - c. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Untuk merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat pengguna angkutan umum dibutuhkan input dari data yang telah dianalisis di sasaran satu dan dua. Input data yang digunakan dalam merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum adalah: kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, umur, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan bermotor. Input data dianalisis menggunakan analisis deskriptif kualitatif untuk melihat gap antara kondisi saat ini dan harapan pengguna terhadap pelayanan angkutan umum yang tersedia yang akhirnya menghasilkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum, yaitu:

1. Angkutan umum yang tersedia harus bisa memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum dengan okupansi tidak lebih dari 100%.
2. Angkutan umum yang tersedia memiliki *route* angkut yang jauhnya tidak lebih dari 500 meter agar pengguna bisa mencapainya dengan mudah.
3. Angkutan umum yang tersedia memiliki frekuensi angkutan umum yang cukup banyak dengan waktu tunggu selama 5 – 20 menit.
4. Angkutan umum yang tidak ugal – ugalan dan mematuhi rambu lalu lintas, serta bebas dari kejadian penodongan.

5. Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien yang mampu melakukan perjalanan dan sampai tujuan dalam 15 – 45 menit, tidak berhenti disembarang tempat, akan melakukan perjalanan ketika ada penumpang, dan memiliki kecepatan 30 – 40 km/ jam.
6. Angkutan umum yang nyaman dalam hal fisik dan non – fisik dalam bentuk angkutan umum yang memiliki tempat duduk yang layak, jendela yang dapat dipergunakan dengan baik, dan perjalanan angkutan umum yang bebas dari preman dan pengamen.
7. Angkutan umum yang menyediakan fasilitas khusus bagi pengguna dengan umur tua atau diatas 55 tahun.
8. Angkutan umum yang bebas dari preman, pengamen, dan kejadian penodongan serta menjamin kenyamanan serta keselamatan pengguna terutama pengguna angkutan umum yang memiliki jenis kelamin perempuan.

## **5.2. Rekomendasi**

Setelah penelitian yang dilakukan selesai dan menghasilkan rumusan kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di Jakarta Barat dengan mengambil studi kasus koridor Jalan Daan Mogot, terdapat beberapa rekomendasi, yaitu:

1. Penelitian ini masih jauh dari sempurna sehingga penelitian ini dapat sebagai dasar pertimbangan untuk melakukan penelitian lebih lanjut dalam bentuk arahan pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat; dan
2. Penelitian ini juga dapat dijadikan dasar pertimbangan atupun salah satu sumber informasi oleh pihak – pihak terkait yang mempunyai wewenang dalam bidang transportasi seperti Dinas Perhubungan dan operator penyelenggara angkutan umum.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Provinsi D.K.I. Jakarta, 2014.
- Bagong Suyanto dan Sutinah. 2006. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Kencana.
- bps.go.id yang diakses pada 11 Desember 2014 pukul 19.24
- Dagun, Save M. (2006:126). *Busway, Terobosan penanganan transportasi Jakarta*. Jakarta. Pustaka Sinar Harapan.
- digilib.its.ac.id yang diakses pada 11 Desember pukul 19.36
- Duryatno, Sardi. *Tata Kelola Angkutan Kota di Jakarta dan daerah Penyanga (Jabodetabek) secara Terpadu*. Jakarta Barat Dalam Angka Tahun, 2014.
- Jalaluddin, Rakhmat. 2007. *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung: P.T. Remaja Rosdakarya.
- Jinca, M. Yamin. 2009. *Keterpaduan Sistem Jaringan Antarmoda Transportasi di Pulau Sulawesi*. Universitas Hassanuddin. Makassar.
- Kadir, Abdul. 2006. *Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*.
- Kementrian Negara Riset dan Teknologi Republik Indonesia. 2006. *Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Bidang dan Manajemen Transportasi*. Jakarta
- Kementrian Perhubungan. 2013. *Peran Ferry dalam Pengembangan Transportasi Multimoda*. Jakarta.
- Khisty, C. Jotin dan B. Kent Lall. 2005. *“Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi”*. Erlangga: Jakarta.
- KOPAJA. 2005. *KOPAJA: KELAHIRAN, EKSISTENSI & PERKEMBANGANNYA*. Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA). Jakarta.
- Magribi, Muhammad. 1970. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta. Fakultas Pasca Sarjana. UGM.
- Miro,Fidel. (2002), *“Perencanaan Transportasi Jakarta”*. Erlangga Jakarta : UI Press.

- Morlok, E.K., (1985), *“Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi”*. Terjemahan oleh: Johan K. Hainin, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Mulyawan, Arinto Setyo. 2012. *Penentuan Prioritas Kebijakan untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi*. Universitas Indonesia. Jakarta.
- Nasution, H.M.N., (1996), *“Manajemen Transportasi”*., Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Pratama Adhi, Rizky. 2012. *Preferensi Pemilihan Moda Dalam Pergerakan Penglaju Koridor Bogor – Jakarta Terkait Dengan Pemilihan Tempat Tinggal (Studi Kasus: Moda Bus dan Moda KRL Ekspres)*. April, 2012. SAPPK Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- pu.go.id yang diakses tanggal 11 Desember 2014 pukul 23.06.
- Rudy Hermawan, K. (2001). *Sistem Teknologi Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung.
- Rosady, Ruslan. 2003. *Metode penelitian PR dan komunikasi*. Jakarta: Rajawali press.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. CV.Alfabeta: Bandung.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. CV.Alfabeta: Bandung.
- Sugiono. (2003), *Metode Penelitian Administrasi*, Alfabeta Bandung.
- Surakhmad, Winarno. 1994. *Pengantar Penelitian Ilmiah*. Bandung : Tarsito.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB.
- Tamin, O.Z., (2000), *“Perencanaan dan Pemodelan Transportasi”*, Edisi Kedua. Penerbit Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Tamin, O.Z., (2003), *“Perencanaan dan Pemodelan Transportasi - Contoh Soal dan Aplikasi”*, Edisi Kesatu. Penerbit Institut Teknologi Bandung, Bandung.

transportasiumum.com yang diakses tanggal 11 Desember 2014 pukul 22.50.

Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.

Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Institut Teknologi Bandung. Bandung.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## LAMPIRAN A – KUISIONER WAWANCARA DELPHI



### **KUISIONER WAWANCARA DELPHI** Faktor – faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum di D. K. I. Jakarta (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta)

Bapak/Ibu/Saudara/Saudari yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya selaku mahasiswa mata kuliah Tugas Akhir pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, memohon kesediaan Bapak/ Ibu/ Saudara/ i untuk berkenan menjadi responden dalam penelitian saya yang berjudul “*Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot)*”. Dalam merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum tersebut, terlebih dahulu dianalisis faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum terhadap pelayanan angkutan umum yang tersedia di Jakarta Barat dengan mengambil studi kasus di koridor Jalan Daan Mogot. Perumusan faktor dan variabel tersebut didasarkan pada hasil sintesa terhadap tinjauan pustaka terkait. Kuisisioner ini bertujuan untuk memperoleh informasi, pendapat mengenai kriteria pelayanan angkutan umum yang akan digunakan sebagai variabel dalam penelitian ini. Besar harapan saya agar Bapak/ Ibu/ Saudara/ i dapat membantu memberikan masukan sesuai dengan kompetensi Bapak/ Ibu/ Saudara/ i pada bidang ini. Atas perhatian Bapak/ Ibu/ Saudara/ i saya ucapkan banyak terima kasih.

Hormat saya,  
**Jodi Rahadian**  
**3611 100 056**

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

## Latar Belakang Penelitian

Intensitas pergerakan masyarakat di D. K.I. Jakarta semakin tinggi dari asal menuju ke tujuan, dimana pergerakan yang dilakukan pasti membutuhkan moda transportasi. Masyarakat di Jakarta Barat pun masih memiliki kecenderungan memilih transportasi pribadi untuk memenuhi kebutuhan pergerakan yang mereka lakukan sehari – harinya dan mengeluhkan pelayanan angkutan umum yang tersedia baik dari tarif, waktu tunggu, kenyamanan, keselamatan, kecepatan, dan tarif. Hal ini berakibat kepada meningkatnya jumlah kendaraan pribadi dan menurunnya jumlah pengguna angkutan umum di Jakarta Barat. Dengan karakteristik pengguna yang sama di satu tempat dan tempat lain yang ada di Jakarta Barat, penulis mengambil studi kasus koridor Jalan Daan Mogot.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan pertanyaan untuk merumuskan pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat dengan mengetahui faktor dan variabel apa saja yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang sesuai dengan keinginan dan kecenderungan masyarakat selaku pengguna angkutan umum.

Kuisisioner ini terdiri atas 2 bagian, yaitu **Data Identitas Responden** dan **Data Kuisisioner**.

### I. DATA IDENTITAS

Nama	:
Jabatan	:
Instansi	:
Alamat Rumah	:
Telepon/ HP	:
Usia	:
Tanggal Pengisian	:
Waktu Pengisian	:
➤ Mulai	:
➤ Selesai	:

## II. DATA KUISIONER

### Petunjuk:

Pertanyaan pada kuisioner ini merupakan substansi yang berkaitan dengan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia. Cara pengisian kuisioner ini adalah dengan mengisi pada kolom jawaban sesuai dengan pendapat Anda. Besar tingkat pengaruh menunjukkan besar pengaruh variabel tersebut terhadap minat pengguna angkutan umum yang terdiri atas:

Setuju; dan

Tidak Setuju

Berdasarkan sintesa tinjauan pustaka, dapat diketahui faktor dan variabel yang dianggap berpengaruh terhadap minat pengguna angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum di Jakarta Barat, studi kasus: koridor Jalan Daan Mogot. Masing – masing faktor tersebut teridentifikasi ke dalam beberapa indikator dengan variabel – variabel yang mengikutinya.

Menurut pendapat Anda, faktor dan variabel apa saja yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia di Jakarta Barat studi kasus: koridor Jalan Daan Mogot?

**Tabel Pendapat Pakar Terhadap Faktor dan Variabel yang Mempengaruhi Minat Pengguna Angkutan Umum di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot)**

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan <b>Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang</b>	Kapasitas			
	Aksesibilitas			

<b>mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Waktu Tunggu			
<b>Kualitas Pelayanan Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan			
	Kecepatan			
	Kenyamanan			
	Tarif			
<b>Perilaku Individu Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur			
	Jenis Kelamin			
	Pendapatan			
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor			

Apakah Bapak/ Ibu/ Saudara/ i mengajukan variabel baru lainnya yang dianggap turut mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor jalan tersebut?

Sebutkan.....

Alasan.....

.....

.....

.....

## LAMPIRAN B – KUISIONER PENGANTAR WAWANCARA



### Kuesioner Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum

Survey ini dilakukan dalam rangka penelitian Tugas Akhir dengan judul “*Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot)*”. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui dan menggali faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang ada di wilayah penelitian terkait.

Sebelum mengisi kuesioner ini, mohon dibaca terlebih dahulu petunjuk pengisian secara seksama dan pastikan Bapak/ Ibu/ Saudara/ i mengerti dengan baik petunjuk pengisian tersebut. Jawablah apa adanya sesuai pendapat dan kenyataan yang dirasakan selama ini. Survey ini bukanlah suatu tes sehingga tidak ada jawaban yang akan disalahkan. Bapak/ Ibu/ Saudara/ i wajib mengisi dan menjawab seluruh pertanyaan dalam kuesioner ini agar hasilnya bisa diolah dan dianalisis dengan tepat.

*“KERAHASIAAN DATA YANG DIBERIKAN DAN IDENTITAS RESPONDEN SECARA INDIVIDUAL DIJAMIN PENUH SESUAI UNDANG – UNDANG STATISTIK YANG BERLAKU DI INDONESIA”*

Atas kesediaan Anda mengisi kuesioner ini diucapkan banyak terimakasih.

#### DATA RESPONDEN

Sebelum memulai pengisian kuisisioner ini, silahkan melengkapi informasi dibawah ini agar saya dapat memahami kebutuhan spesifik dan berbeda dari setiap aspek dalam analisa hasil kuisisioner ini nantinya.

Nama :

Umur :  
 Jenis Kelamin :  
 Alamat :  
 TTL :  
 Pendidikan Terakhir :  
 Pekerjaan saat ini :  
 Pendapatan :

### PETUNJUK PENGISIAN

Kuesioner ini memberikan penilaian mengenai faktor dan variabel apa saja yang mempengaruhi Anda sebagai pengguna dalam menggunakan angkutan umum terkait dengan pelayanan angkutan umum yang tersedia di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat sebagai lokasi studi kasus. Penilaian tersebut terkait dengan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat Anda sebagai pengguna yang dijelaskan dalam bentuk pernyataan. Silahkan beri tanda centang (√) untuk masing – masing Kriteria Penilaian Anda.

#### I. FAKTOR TINGKAT PELAYANAN

**Apakah pernyataan di bawah ini mempengaruhi Anda dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat?**

No	Pernyataan	TB	B
1	Kapasitas angkutan umum yang tersedia.		
<b>Alasan:</b>			

2	Aksesibilitas atau kemudahan pengguna dalam mencapai angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			
3	Waktu tunggu dalam menunggu angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			

**Keterangan:** TB : Tidak Berpengaruh  
B : Berpengaruh

## II. FAKTOR KUALITAS PELAYANAN

Apakah pernyataan di bawah ini mempengaruhi Anda dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat?

No	Pernyataan	TB	B
1	Keselamatan ketika menggunakan angkutan umum sehingga bisa sampai ditempat tujuan.		
<b>Alasan:</b>			

2	Kecepatan angkutan umum terkait dengan lama perjalanan sehingga bisa sampai pada tujuan dengan lebih efisien.		
<b>Alasan:</b>			
3	Kenyamanan angkutan umum yang terkait dengan fasilitas yang ada di dalam suatu angkutan.		
<b>Alasan:</b>			
4	Tarif yang harus dibayarkan ketika menggunakan angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			

**Keterangan:** TB : Tidak Berpengaruh  
B : Berpengaruh

### III. FAKTOR PERILAKU INDIVIDU

Apakah pernyataan di bawah ini mempengaruhi Anda dalam menggunakan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat?

No	Pernyataan	TB	B
1	Umur Anda sebagai pengguna mempengaruhi minat Anda dalam menggunakan angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			
2	Jenis kelamin Anda sebagai pengguna mempengaruhi minat Anda dalam menggunakan angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			
3	Pendapatan Anda mempengaruhi minat Anda dalam menggunakan angkutan umum.		
<b>Alasan:</b>			
4	Kepemilikan kendaraan mempengaruhi Anda untuk tidak menggunakan angkutan umum		
<b>Alasan:</b>			

**Keterangan:** TB : Tidak Berpengaruh  
B : Berpengaruh

## LAMPIRAN C – HASIL KUISIONER DELPHI

### 1. Iterasi Pertama

Nama : Rihanatul Insiyah  
 Instansi : Dinas Perhubungan  
 Jabatan : Staff. Bidang Angkutan Jalan dan Perkeretaapian, Dinas Perhubungan

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?	Kapasitas	√		Kalau okupansi >100% pengguna juga tidak berminat.
	Aksesibilitas	√		Masyarakat lebih memilih naik angkutan umum jika mudah dijangkau.
	Waktu Tunggu	√		Masyarakat tidak suka menunggu lama.
Kualitas Pelayanan Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?	Keselamatan	√		Perlu ditingkatkan.
	Kecepatan	√		Masih banyak yang sering “ngetem”.
	Kenyamanan	√		Butuh ditingkatkan baik faktor fisik dan non – fisik.

	Tarif	√		Cukup terjangkau.
Perilaku Individu <b>Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur		√	Berapapun umurnya akan tetap menggunakan angkutan umum.
	Jenis Kelamin		√	Tidak ada pengklasifikasian jenis kelamin.
	Pendapatan	√		Tidak semua orang membayar tarif dengan mudah.
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	√		Menjadi sebuah pertimbangan.

Nama : M. Nanang Basuki  
Instansi : KOPAJA (Koperasi Angkutan Jakarta)  
Jabatan : Ketua Umum

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan <b>Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor</b>	Kapasitas	√		Kapasitas yang tidak merata pada jam dan kondisi tertentu.
	Aksesibilitas	√		Jauh dari pusat pergerakan.

<b>Jalan Daan Mogot?</b>	Waktu Tunggu	√		Butuh efisiensi waktu, kalau banyak angkot ngetem jadi penggunaan waktu tgidak efisien karena waktu tunggu jadi lebih lama.
<b>Kualitas Pelayanan Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan	√		Supir ugal – ugalan, preman, dan copet.
	Kecepatan	√		Butuh angkutan yang cepat dalam menempuh suatu perjalanan.
	Kenyamanan	√		Masih ada pengamen dan masih sering dijumpai preman. Fisik angkutan juga perlu dipertimbangkan walaupun operator juga terus berusaha membenahi.
	Tarif	√		Cukup terjangkau.

Perilaku Individu <b>Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur		√	Tetap akan menggunakan angkutan umum.
	Jenis Kelamin		√	Tidak berpengaruh
	Pendapatan	√		Tarif murah sehingga bisa dijangkau oleh pengguna berapapun pendapatannya .
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	√		Akan menjadi sebuah pertimbangan untuk menggunakan angkutan umum.

Nama : Siti Ikhtiarinah  
 Instansi : Forum Corporate for Community Development (CFCD)  
 Jabatan : Pengguna angkutan umum

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan <b>Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan</b>	Kapasitas	√		Kapasitas yang memadai akan berdampak bagi masyarakat.

<b>faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Aksesibilitas	√		Semakin mudah diakses, maka angkutan umum akan memudahkan pengguna untuk menjangkaunya.
	Waktu Tunggu	√		Waktu tunggu yang jelas akan memudahkan pengguna untuk memilih angkutan umum.
<b>Kualitas Pelayanan Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan	√		Bila angkutan umum dapat memberikan “jaminan” keselamatan, maka penumpang akan merasa aman dan beralih menggunakan angkutan umum.
	Kecepatan	√		Kecepatan laju kendaraan yang berkaitan dengan waktu tempuh akan mempengaruhi keamanan penumpang.

	Kenyamanan	√		Kondisi angkutan umum (fisik) yang baik dan keamanan di dalam angkutan (tidak ada copet) akan meningkatkan rasa aman.
	Tarif	√		Menentukan pilihan angkutan umum.
<b>Perilaku Individu Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur	√		Umur atau usia akan berpengaruh terhadap pemilihan moda.
	Jenis Kelamin	√		Wanita akan cenderung memilih angkutan yang dirasa lebih aman.
	Pendapatan		√	Tidak berpengaruh terhadap pengguna angkutan umum.
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor		√	Pasti akan memilih kendaraan pribadi.

## 2. Iterasi Kedua

Nama : Rihanatul Insiyah  
 Instansi : Dinas Perhubungan  
 Jabatan : Staff. Bidang Angkutan Jalan dan Perkeretaapian, Dinas Perhubungan

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan <b>Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Kapasitas	√		Kalau okupansi >100% pengguna juga tidak berminat.
	Aksesibilitas	√		Masyarakat lebih memilih naik angkutan umum jika mudah dijangkau.
	Waktu Tunggu	√		Masyarakat tidak suka menunggu lama.
Kualitas Pelayanan <b>Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan	√		Perlu ditingkatkan.
	Kecepatan	√		Masih banyak yang sering “ngetem”.
	Kenyamanan	√		Butuh ditingkatkan baik faktor fisik dan non – fisik.
	Tarif	√		Cukup terjangkau.

Perilaku Individu <b>Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur	√		Semakin tua akan lebih mempertimbangkan dengan matang.
	Jenis Kelamin	√		Wanita biasanya akan mempertimbangkan kenyamanan dan keselamatan.
	Pendapatan	√		Tidak semua orang membayar tarif dengan mudah.
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	√		Menjadi sebuah pertimbangan.

Nama : M. Nanang Basuki  
 Instansi : KOPAJA (Koperasi Angkutan Jakarta)  
 Jabatan : Ketua Umum

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
Tingkat Pelayanan <b>Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Kapasitas	√		Kapasitas yang tidak merata pada jam dan kondisi tertentu.
	Aksesibilitas	√		Jauh dari pusat pergerakan.
	Waktu Tunggu	√		Butuh efisiensi

				waktu, kalau banyak angkot ngetem jadi penggunaan waktu tgidak efisien karena waktu tunggu jadi lebih lama.
<b>Kualitas Pelayanan</b> <b>Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan	√		Supir ugal – ugalan, preman, dan copet.
	Kecepatan	√		Butuh angkutan yang cepat dalam menempuh suatu perjalanan.
	Kenyamanan	√		Masih ada pengamen dan masih sering dijumpai preman. Fisik angkutan juga perlu dipertimbangkan walaupun operator juga terus berusaha membenahi.
	Tarif	√		Cukup terjangkau.
<b>Perilaku Individu</b> <b>Apakah perilaku dari masing – masing individu</b>	Umur	√		Kalu sudah tua lebih mempertimbanngkan.

<b>yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Jenis Kelamin	√		Terkait dengan keselamatan dan kenyamanan.
	Pendapatan	√		Tarif murah sehingga bisa dijangkau oleh pengguna berapapun pendapatannya.
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	√		Akan menjadi sebuah pertimbangan untuk menggunakan angkutan umum.

Nama : Siti Ikhtiarinah  
 Instansi : Forum Corporate for Community Development (CFCD)  
 Jabatan : Pengguna angkutan umum

Indikator	Variabel	S	TS	Alasan
<b>Tingkat Pelayanan Apakah tingkat pelayanan yang disediakan dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Kapasitas	√		Kapasitas yang memadai akan berdampak bagi masyarakat.
	Aksesibilitas	√		Semakin mudah diakses, maka angkutan umum akan memudahkan

				pengguna untuk menjangkaunya.
	Waktu Tunggu	√		Waktu tunggu yang jelas akan memudahkan pengguna untuk memilih angkutan umum.
<b>Kualitas Pelayanan</b> <b>Apakah kualitas pelayanan yang ada dalam suatu angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Keselamatan	√		Bila angkutan umum dapat memberikan “jaminan” keselamatan, maka penumpang akan merasa aman dan beralih menggunakan angkutan umum.
	Kecepatan	√		Kecepatan laju kendaraan yang berkaitan dengan waktu tempuh akan mempengaruhi keamanan penumpang.
	Kenyamanan	√		Kondisi angkutan umum (fisik) yang baik dan keamanan di dalam

				angkutan (tidak ada copet) akan meningkatkan rasa aman.
	Tarif	√		Menentukan pilihan angkutan umum.
Perilaku Individu <b>Apakah perilaku dari masing – masing individu yang menggunakan angkutan umum merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot?</b>	Umur	√		Umur atau usia akan berpengaruh terhadap pemilihan moda.
	Jenis Kelamin	√		Wanita akan cenderung memilih angkutan yang dirasa lebih aman.
	Pendapatan	√		Besar kecil pendapatan menjadi pertimbangan dalam menggunakan jasa angkutan umum.
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	√		Mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum.

## LAMPIRAN D – HASIL KUISIONER STATISTIK DESKRIPTIF

	Berpengaruh (B)	Tidak Berpengaruh (TB)	TOTAL
<b>Kapasitas</b>	220	172	392
<b>Aksesibilitas</b>	188	204	392
<b>Waktu Tunggu</b>	240	152	392
<b>Keselamatan</b>	260	132	392
<b>Kecepatan</b>	220	172	392
<b>Kenyamanan</b>	264	128	392
<b>Tarif</b>	136	256	392
<b>Umur</b>	160	232	392
<b>Jenis Kelamin</b>	200	192	392
<b>Pendapatan</b>	140	252	392
<b>Kepemilikan Kendaraan Pribadi</b>	216	176	392

*Sumber: Hasil Analisa, 2015*

## LAMPIRAN E – ANALISIS STAKEHOLDER

Stakeholder	Kepentingan <i>stakeholder</i> terhadap pelayanan transportasi	Pengaruh terhadap Pelayanan Transportasi	Dampak Program Terhadap Interest (-) (0) (+)	Kepentingan ( <i>Importance</i> ) Terhadap Program 1=sangat lemah 2=lemah 3=rata-rata 4=kuat 5=sangat kuat	Pengaruh ( <i>Influence</i> ) Terhadap Program 1=sangat lemah 2=lemah 3=rata-rata 4=kuat 5=sangat kuat
<b>Regulator</b>					
Dinas Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melakukan Identifikasi masalah Transportasi</li> <li>• Menanganani masalah kemacetan dalam kota</li> <li>• Melakukan</li> </ul>	Melakukan pemberian ijin terhadap trayek angkutan umum	+	5	4

	pengendalian terhadap trayek angkutan umum				
<b>Penyelenggara</b>					
Operator Penyelenggara Angkutan Umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan Pengadaan Angkutan Massal bagi masyarakat D.K.I Jakarta</li> <li>Mengoptimalkan pelayanan terhadap pengguna</li> <li>Melakukan penambahan <i>shelter</i> dan rute</li> </ul>	Melakukan sistem integrasi terhadap angkutan feeder maupun angkutan umum lainnya	+	5	4
<b>Pengguna</b>					
Masyarakat Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengguna <i>end user</i> dalam suatu pelayanan</li> </ul>	Pihak yang terkena dampak dari	-	5	5

	<ul style="list-style-type: none"> <li>transportasi</li> <li>Sebagai objek regulator dan penyelenggara dalam pelayanan transportasi</li> </ul>	kebijakan transportasi			
--	--	------------------------	--	--	--

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*

### **Pemetaan *Stakeholder* Terkait**

<b>Kepentingan <i>Stakeholders</i> Dalam Program</b>	<b>Pengaruh Aktivitas <i>Stakeholders</i> Dalam Program</b>				
	Sangat Lemah	Lemah	Rata-rata	Kuat	Sangat Kuat
Sangat Lemah					
Lemah					
Rata-rata					
Kuat					
Sangat Kuat				<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Perhubungan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Masyarakat Pengguna</li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"><li>• Operator Penyelenggara angkutan umum</li></ul>	
--	--	--	--	--	--

*Sumber: Hasil Analisa, 2015.*

## LAMPIRAN F – TRAYEK DAN RUTE ANGKUTAN UMUM YANG MELEWATI KORIDOR JALAN DAAN MOGOT JAKARTA BARAT

Berikut dilampirkan trayek dan rute angkutan umum yang melewati koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat, di bawah ini:

1. Angkutan Umum Terminal Kalideres
  - a. Tujuan Jakarta Utara

Trayek	Angkutan	Rute
Kalideres – Muara Baru	KOPAJA B 87	Terminal Kalideres - Daan Mogot - Muara Angke - P. Permata Indah - Teluk Gong - Jembatan Tiga - Pluit Selatan - Pluit Utara
Kalideres – Terminal Kota	Metromoni B 84	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot - Pesing - Tubagus Angke - Jembatan Dua - Jembatan Tiga - Pluit Selatan - Muara Baru - Gedong Panjang - Pakin - Jl. Tongkol - Kunir - Stasiun Kota - Jl. Bank - Kali Baru Timur - Kota
Terminal Kalideres - Ancol	PPD AC PAC 77	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Jl. Gajah Mada – Pintu Besar Selatan - Pintu Besar Utara - Jl. Lada - Stasiun Kota - Mangga Dua – Jl. Martadinata - Ancol

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

## b. Tujuan Jakarta Pusat

Trayek	Angkutan	Rute
Kalideres – Tanah Abang	KOPAJA B93	Terminal Kalideres - Daan Mogot - Kyai Tapa - Roxy - Jl. Biak - Jl. Musi - Cideng Barat - Jati Baru – Fachrudin – Tanah Abang
Kalideres - Manggarai	Mayasari P99	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran – Jl. Supomo – Tebet – Jl. Saharjo – Terminal Manggarai

Sumber: *transportasiumum.com*, 2014.

## c. Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang

Trayek	Angkutan	Rute
Kalideres – Grogol	Metromini B 80	Terminal Kalideres - Pesing - Daan Mogot - Tubagus Angke - Jembatan Lima - Roxy - Kyai Tapa - Terminal Grogol
Kalideres – Grogol	Metromini B 82	Terminal Kalideres - Daan Mogot - Pesing - Jembatan Genit - Kapuk - Kamal Raya – Terminal Grogol
Kalideres – Pasar Cipulir	Mikrolet M 48	Terminal Kalideres - Sakura - Cendrawasih - Fajar baru Raya - Aneka Elok - Perum Bojong - Manggis Raya - Pintu Air -

		Kembangan Raya - Pesanggrahan - Srengseng Raya - Karya Utama - Pos Pengumben - Pahlawan - Cidodol - Pasar Cipulir
Kalideres – Meruya Ilir	APK/ KWK B 04	Terminal Kalideres - Jl. Semanan - Kosambi - Puri Kembangan - Kebon Jeruk
Kalideres - Gondrong	APK/ KWK B 05	Terminal Kalideres - Jl. Daan Mogot - Rawa Buaya

Sumber: *trasportasiumum.com, 2014.*

#### d. Tujuan Jakarta Selatan dan Depok

Trayek	Angkutan	Rute
Kalideres – Patal Senayan	APK/ KWK B 15	Terminal Kalideres - Sakura - Cendrawasih - Fajar Baru Raya - Aneka Elok - Perum Bojong - Manggis Raya - Pintu Air - Puri Kembangan - Sanggrahan - Srengseng - Karya Utama - Pos Pengumben - Jl. Panjang - Permata Hijau
Kalideres – Blok M	Mayasari AC PA C69	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Semanggi – Jl. Sudirman – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Trunojoyo – Jl. Hasanudin – Terminal

		Blok M
Kalideres – Lebak Bulus	Metromini B 85	Terminal Kalideres - Daan Mogot - BJ. Indah - Kosambi - Jl. Raya Kembangan - Kel. Kembangan - Puri Kembangan - Penjara Wanita - Jembatan Tol - Jl. Raya Kebon Jeruk - Jl. Mesjid - Kelapa Dua - Sukabumi Udik - Jl. Asyirat - Jl. Raya Kebayoran Lama - Jl. Raya Ciputat – Terminal Lebak Bulus
Kalideres – Lebak Bulus	Mayasari AC PAC 41	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Semanggi – Jl. Sudirman – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Panglima Polim – RS. Fatmawati – Jl. TB. Simatupang – Terminal Lebak Bulus
Kalideres – Depok	Mayasari AC PAC 81	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran – Jl. Raya Pasar Minggu – Jl. Lenteng Agung – Jl. Margonda Raya – Terminal Depok
Kalideres – Depok	Steady Safe PAC 87	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto

		– Pancoran – Jl. Raya Pasar Minggu – Jl. Lenteng Agung – Jl. Margonda Raya – Terminal Depok
Kalideres - Depok	PO. DEBORAH	Terminal Kalideres - Terminal Depok

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

e. Tujuan Jakarta Timur dan Bekasi

Trayek	Angkutan	Rute
Kalideres – Kampung Melayu	Mayasari AC PAC 50	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi – Jl. Gatot Subroto – Semanggi – Jl. Sudirman – Jl. Imam Bonjol – Jl. Diponegoro – Jl. Proklamasi – Jl. Matraman Dalam – Jl. Matraman Raya – Terminal Kampung Melayu
Kalideres - Pulogadung	Mayasari P 7A	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Harmoni – Jl. Veteran – Jl. Merdeka Utara – Jl. Merdeka Timur – Pejambom – Senen Raya – Jl. Suprpto – Jl. Perintis Kemerdekaan – Terminal Pulogadung
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 03	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl.

		Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Jl. Gajah Mada – Jl. Merdeka Utara – Jl. Pejambon – Senen Raya – Jl. Suprpto – Jl. Perintis Kemerdekaan – Terminal Pulogadung
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 42	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Tomang - Jl. S. Parman – Bunderan Slipi – Tol Dalam Kota – Jl. Pemuda – Jl. Raya Bekasi – Terminal Pulogadung
Kalideres - Pulogadung	Mayasari AC PAC 51	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Tomang Raya – Jl. Suryo Pranoto – Jl. Merdeka Utara – Jl. Merdeka Timur – Jl. Pejambon – Senen Raya – Jl. Salemba Raya – Jl. Pramuka – Jl. Pemuda – Jl. Bekasi Timur – Terminal Pulogadung
Kalideres – Kampung Rambutan	Mayasari P 6A	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran - Jl. MT. Haryono – Jl. Sutoyo – Tol Jagorawi - TB. Simatupang – Terminal Kampung Rambutan

Kalideres – Kampung Rambutan	Mayasari AC PAC 02	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran - Jl. MT. Haryono – Jl. Sutoyo – Jl. Kramat Jati – Jl. Raya Bogor – Jl TB. Simatupang – Terminal Kampung Rambutan
Kalideres – Bekasi	Mayasari AC PAC 29	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman - Tol Dalam Kota – Tol Cikampek - Bekasi
Kalideres – Bekasi	Mayasari P 49	Terminal Kalideres – Jl. Daan Mogot – Jl. S. Parman - Tol Dalam Kota – Tol Cikampek - Bekasi

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

#### f. Lewat Kalideres

Trayek	Angkutan	Rute
Tanah Abang – Rawa Bokor	KOPAJA B 95	Jl. Jati Baru – Jl. Cideng Barat - Jl. Musi - Tomang Raya – Jl. S. Parman – Jl. Daan Mogot - Kalideres – Jl. Rawa Lele
Citraland - Kamal	APK/KWK B 07A	Tanjung Duren Timur - Jl. Way Besar - Jl. Arjuna - Univ. Indonusa - Kedoya Alkamal - Puri Indah - Ring Road - Rawa

		Buaya - Kalideres - Jl. Daan Mogot - PS. Cengkareng - Raya Kamal - Jl. Utama - Utan Jati - Jl. Bendi Kamal
--	--	--

Sumber: *trasportasiumum.com, 2014.*

## 2. Angkutan Umum Terminal Grogol

### a. Tujuan Jakarta Utara

Trayek	Angkutan	Rute
Grogol – Kota	Mikrolet M 25	Terminal Grogol - Kyai Tapa - DR. Latumeten - Jembatan Dua - Bandengan Selatan - Gedung Panjang - Jl. Kopi - Kali Besar Barat - Jl. Nelayan - Kali Besar Timur - Kota
Grogol – Kota	Mikrolet M 41	Terminal Grogol – Jl. DR. Susilo – Muwardi Raya - Semeru Raya - Latumeten - Jembatan Besi - Duri Selatan - Jl. SS - Jamblang - Duri Raya - Zainal A - Tanah Sereal - Pekapuran - Keadilan - Kemenangan - Jembatan Petekoan - Pancoran - Asemka - Pintu Besar Utara - Kota
Grogol – Kota	Mikrolet M 43	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa - Jl. Subur - Duri Selatan - Jomblang - Duri Raya - Jembatan Besi - Kel. Angke - Angke Indah - Tubagus Angke - Kel. Pekayon - Bandengan Selatan - Bandengan Utara - Gedong Panjang - Jl. Palembang

		Nelayan Barat - Kali Besar Barat – Kota
Grogol – Muara Angke	APK/ KWK B 01	Terminal Grogol - Latumeten - jembatan Tiga - Bandengan Utara - Gedong Panjang - Jl. Kopi - Kalibesar Timur - Muara Angke
Grogol – Ancol	PPD P 32	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari - Gajah Mada - Pintu Besar Selatan - Pintu Besar Utara - KP. Bandan - Jl. Lodan - Ancol
Grogol – Tanjung Priok	PPD P 22	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Gajah Mada – Jl. Kunir - KP. Bandan - Jl. Lodan - RE. Martadinata – Terminal Tanjung Priok

Sumber: *trasportasiumum.com*, 2014.

#### b. Tujuan Jakarta Pusat

Trayek	Angkutan	Rute
Grogol – Pasar Baru	PPD AC PAC 802	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi – Jl. Gatot Subroto – Semanggi - Jl. Sudirman – Jl. MH. Thamrin – Jl. Imam Bonjol – Jl. Diponegoro – Jl. Salemba Raya – Jl. Kramat Raya – Jl. Senen Raya – Jl. Kwini II – Jl. Pejambon – Jl. Merdeka Timur – Jl. Merdeka Utara – Jl.

		Majapahit – Jl. Ir. Juanda – Jl. DR. Sutomo – Pasar Baru
Grogol Tanah Abang	Mikrolet M 38	Terminal Grogol – Jl. DR. Susilo – Jl. Kyai Tapa - Tomang Utara - Jl. Mandala - Tomang Raya - Jl. Rosliana - Jl. Kamboja - Jl. Andong - KS. Tubun - Pejompongan - Danau Tondano - Danau Poso - Jl. Farmasi - Bendungan Jati Luhur - Benhil Raya - Karet Pasar - KH. Mas Mansyur – Cideng – Tanah Abang

Sumber: *trasportasiumum.com, 2014.*

### c. Tujuan Jakarta Barat dan Tangerang

Trayek	Angkutan	Rute
Grogol – Rawa Buaya	APK/ KWK B 08	Terminal Grogol - Latumeten - PS. Inpres - Swadaya Raya - Rosela Raya - Wijaya Kesuma - Tubagus Angke - Kapuk Poglar - Kapuk Pulo - Taman Cengkareng - Pedongkelan Dalam - Komp. Pakuan - Nurul Amal - Fajar Baru - Ring Road
Grogol – Pasar Inpres	APK/ KWK B 17	Terminal Grogol - Kedoya Raya - Jl. Panjang - Assidiqiyah - Pos Pengumben - Jl. Panjang - Permata Hijau - RR. Pejompongan -

		Kramat Patal - Patal Simprug - PS. Inpres - Bata Putih
Grogol – Kapuk	Metromini B 83	Terminal Grogol - Jl. Latumeten - Jembatan Dua - Jembatan Tiga - Teluk Gong
Grogol – Kapuk Muara	Mikrolet M 40	Terminal Grogol – Jl. DR. Susilo – Makaliwe - Latumeten - Jelambar Baru - Setia Jaya - Harapan Indah - Seni Budaya - Tubagus Angke - Puter Gedung BCA - Bioskop Fajar - Jl. Empang - Raya Teluk Gong - Kapuk Muara - Villa Kapuk Mas - Kel. Kapuk Muara - Jl. Kapuk Raya
Grogol – Joglo	Mikrolet M 45	Terminal Grogol - DR. Susilo - Muwardi - Makaliwe - Latumeten - Daan Mogot - Green Ville - Tanjung Duren Barat - Kayu Putih - Kemanggisan - PS. Slipi - Sulaiman - H. Saadan - Raya Kebayoran Lama - Berdikari - Kelapa Dua – Srengseng
Grogol – Joglo	Mikrolet M 24	Terminal Grogol - Susilo Raya - Muwardi Raya - Makaliwe - Daan Mogot - Tanjung Duren Utara IV - Tanjung Duren Barat - Tanjung Duren Raya - Way Sepuh - Jl. Arjuna - Kemanggisan Ilir - Ang

		Neli Murni - Kemanggisan Utama - Angg. Garuda - Muhamad - Raya Kebon Jeruk - Sala
Grogol – Kalideres	Metromini B 80	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa - Roxy - Jembatan Lima – Tubagus Angke - Daan Mogot – Pesing – Terminal Kalideres
Grogol – Kalideres	Metromini B 82	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa - Daan Mogot - Pesing - Jembatan Genit - Kapuk - Kamal Raya - Terminal Kalideres
Grogol – Soekarno Hatta	PPD P 33	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa - Daan Mogot – Jl. Selapanjang Baru – Bandara Sukarno-Hatta
Grogol – Perumahan Tangerang	PPD P 23	Terminal Grogol - Jl. Daan Mogot - Tangerang
Grogol – Perumahan Tangerang	PPD P 24	Terminal Grogol - Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Tol Tangerang/Karawaci - Tanah Tinggi - Komp. Kehakiman - Daan Mogot – Cimone
Grogol – Perum II Tangerang	PPD P 24A	Terminal Grogol - Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Tol Tangerang - Tanah Tinggi - Kav. Pemda - Pandan Raya - Betet - Palem – Prambanan

*Sumber: trasportasium.com, 2014.*

## d. Tujuan Jakarta Selatan dan Depok

Trayek	Angkutan	Rute
Grogol – Pondok Labu	Mayasari P 18A	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Semanggi – Jl. Sudirman – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Panglima Polim – Jl. RS. Fatmawati – Pondok Labu
Grogol – Depok	PPD P 54	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto - Pancoran – Jl. Raya Pasar Minggu – Jl. Raya Lenteng Agung – Margonda – Terminal Depok

Sumber: *trasportasiumum.com, 2014.*

## e. Tujuan Jakarta Timur

Trayek	Angkutan	Rute
Grogol – Kampung Melayu	PPD 213	Terminal Grogol - S. Parman - Citraland - Taman Anggrek - Tomang - Slipi Jaya - Slipi Bunderan - DPR - Semanggi -Sudirman - Bendungan Hilir (Benhil) - Karet Kuningan - Setiabudi - Dukuh Atas - Bunderan HI - Imam bonjol - Menteng - Taman Suropati - Gedung Wanita -

		Pegangsaan - Megaria - RSCM - Kampus YAI - RS St. Carolus - Matraman - Gramedia - Gereja Santo Yoseph - Jatinegara Mester - RS Mitra Keluarga - Kampung Melayu
Grogol – Kampung Melayu	Mayasari P 55	Terminal Grogol - Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Jl. Rasuna Said – Casablanca - Kampung Melayu Besar
Grogol – Pulogadung	Mayasari P 7	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Harmoni – Jl. Veteran – Jl. Merdeka Utara – Jl. Merdeka Timur – Jl. Pejambon – Jl. Kwini II – Jl. Senen Raya – Jl. Suprpto – Jl. Perintis Kemerdekaan – Terminal Pulogadung
Grogol – Pulogadung	PPD AC PAC 11	Terminal Grogol – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi – Jl. Gatot Subroto – Semanggi – Jl. MH. Thamrin – Bunderan HI - Jl. Imam Bonjol – Jl. Diponegoro – Salemba – Jl. Pramuka – Jl. Pemuda – Terminal Pulogadung

Grogol – Kampung Rambutan	Mayasari P 6	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Jl. MT. Haryono – Jl. Sutoyo – Jl. Kramat Jati – Jl. Raya Bogor – Jl. TB. Simatupang – Terminal Kampung Rambutan
Grogol – Kampung Rambutan	Mayasari AC PAC43	Terminal Grogol – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran – Jl. MT. Haryono – Jl. Sutoyo – Tol Jagorawi – Jl. Raya Bogor – Jl. TB. Simatupang - Terminal Kampung Rambutan
Grogol – Kampung Rambutan	PPD AC PAC 10A	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Jl. Gajah Mada – Merdeka Barat – Jl. MH. Thamrin – Jl. Sudirman – Semanggi – Jl. Gatot Subroto – Tol Dalam Kota – Tol TMII – Terminal Kampung Rambutan
Grogol – Perumnas Klender	PPD P 12	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari – Gajah Mada – Majapahit – Merdeka Barat – Merdeka Selatan – Ridwan Rais

		– Tugu Tani – Kwitang – Kramat Raya – Salemba Raya – Pramuka – Pemuda – Jl. Raya Bekasi Timur – Jl. Layang Klender – Jl. Ngurah Rai – Buaran
Grogol – Klender	Steady Safe P133	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. Hasyim Ashari - Cideng Timur - Flyover Underpass - Tanah Abang - KH. Mas Mansyur - Casablanca - Basuki Rahmat - Kol. Sugiono - Raden Inten
Grogol – Bekasi	Mayasari P 39	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa – Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Jl. MT. Haryono – Tol Cawang - Bekasi
Grogol – Bekasi	Mayasari AC PAC 26	Terminal Grogol – Jl. Kyai Tapa - Jl. S. Parman – Bunderan Slipi - Jl. Gatot Subroto – Pancoran – Jl. MT. Haryono - Tol Dalam Kota - Tol Cikampek - Bekasi

Sumber: *trasportasiumum.com, 2014.*

#### f. Lewat Grogol

Trayek	Angkutan	Rute
Pinang Ranti – Daan	Mayasari P 121	Pondok Gede Raya -

Mogot		Tol TMII - Tol Dalam Kota - Grogol - Daan Mogot Baru
-------	--	--

*Sumber: transportasiumum.com, 2014.*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

**LAMPIRAN G HASIL REKAPITULASI KUISIONER PREFERENSI MASYARAKAT**





51	v			v	v		v		v		v		v		v		v	v		v		
52		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
53	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
54		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
55	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
56	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
57	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
58	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
59		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
60	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
61	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
62	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
63		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
64		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v		v
65		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
66	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
67	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
68	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v		v
69	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v		v
70		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
71	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
72		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
73		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
74		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
75	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v		v
76	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
77	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v		v	
78		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	
79		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v		v

80	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
81	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
82		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
83		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
84	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
85		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
86	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
87	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
88	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
89		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
90		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	
91		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
92	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
93		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
94	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
95	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v	v	
96	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
97		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
98	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
99	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
100		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
101	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
102		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
103		v		v		v	v			v	v			v		v				v	v	
104		v	v		v		v			v	v			v			v	v			v	v
105		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
106		v	v		v			v		v	v			v			v		v		v	v
107		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
108		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v

109	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
110	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
111		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
112	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
113		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
114	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
115	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
116	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
117	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
118		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
119	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
120	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
121	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
122		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
123		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v		v
124		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
125	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
126	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
127	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v		v
128	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v		v
129		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
130	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
131		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
132		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
133		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
134	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v		v
135	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
136	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v		v	
137		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	

138		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v	v	
139	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v		v
140	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
141		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
142		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
143	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
144		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
145	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
146	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
147	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
148		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
149		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	
150		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
151	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
152		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
153	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
154	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v	v	
155	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
156		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
157	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
158	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
159		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
160	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
161		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
162		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
163		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
164		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
165		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
166		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v

167		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
168	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
169	v			v	v		v		v		v		v		v		v	v		v		
170		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
171	v		v			v		v	v		v		v		v		v		v		v	
172		v	v		v			v	v		v		v		v		v		v		v	v
173	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
174	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v				v
175	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v				v
176	v		v		v		v		v		v	v			v	v		v		v		
177		v	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		
178	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
179	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
180	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
181		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
182		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v		v
183		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
184	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
185	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
186	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v		v
187	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v		v
188		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
189	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
190		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
191		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
192		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
193	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v		v
194	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
195	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v		v	

196		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	
197		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v	v	
198	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v		v
199	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
200		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
201		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
202	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
203		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
204	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
205	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
206	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
207		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
208		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	
209		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
210	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
211		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
212	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
213	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v	v	
214	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
215		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
216	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
217	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
218		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
219	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
220		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
221		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
222		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
223		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
224		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	

225		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
226		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
227	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
228	v			v	v		v		v		v		v		v		v	v		v		
229		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
230	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
231		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
232	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
233	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
234	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
235	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
236		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
<b>TOTAL</b>	<b>124</b>	<b>112</b>	<b>120</b>	<b>116</b>	<b>136</b>	<b>100</b>	<b>156</b>	<b>80</b>	<b>140</b>	<b>96</b>	<b>156</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>156</b>	<b>80</b>	<b>156</b>	<b>96</b>	<b>140</b>	<b>88</b>	<b>148</b>	<b>128</b>	<b>108</b>
Presenta se	52,5 4%	47,4 6%	50,8 5%	49,1 5%	57,6 3%	42,3 7%	66,1 0%	33,9 0%	59,3 2%	40,6 8%	66,1 0%	33,9 0%	33,9 0%	66,1 0%	33,9 0%	66,1 0%	40,6 8%	59,3 2%	37,2 9%	62,7 1%	54,24%	45,7 6%

### Rekapitulasi Preferensi Pengguna Dengan Jenis Kelamin Perempuan

Responden Perempuan	Faktor Tingkat Pelayanan						Faktor Kualitas Pelayanan						Faktor Perilaku Individu									
	Kapasitas		Aksesibilitas		Waktu Tunggu		Keselamatan		Kecepatan		Kenyamanan		Tarif		Umur		Jenis Kelamin		Pendapatan		Kepemilikan Kendaraan Bermotor	
	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB
1	v		v			v		v		v	v			v		v		v		v		v
2	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
3		v	v			v		v		v				v	v		v		v			v
4	v			v		v		v		v				v	v		v		v		v	
5	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
6	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
7	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
8		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
9		v		v		v		v		v		v			v		v			v		v
10		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v		v	
11	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
12	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v		v
13		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v		v
14	v		v			v		v		v		v			v		v			v		v
15	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
16	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
17	v		v		v		v			v		v			v		v		v		v	
18		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
19		v		v		v		v		v		v			v		v			v		v
20	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
21		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v	
22	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	

23	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
24	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
25		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
26	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
27		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
28	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
29		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
30	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
31		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
32		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
33	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
34	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
35	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
36	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
37		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
38		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
39	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
40	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
41	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
42		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v
43	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v		v	
44	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
45	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
46	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
47		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
48		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
49		v		v	v		v		v		v		v		v	v		v		v		v
50	v		v		v		v			v	v		v		v	v				v		v
51	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v		v

52		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v		v
53	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
54	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
55	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
56	v		v		v		v			v		v		v		v		v	v		v	
57		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
58		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
59	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
60		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v	
61	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
62	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
63	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
64		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
65	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
66		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
67	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
68		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
69	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
70		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
71		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
72	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
73	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
74	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
75	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
76		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
77		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
78	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
79	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
80	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	

81		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v
82	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v		v	
83	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
84	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
85	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
86		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
87		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
88		v		v	v		v		v		v		v		v	v		v		v		v
89	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
90	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v		v
91		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v		v
92	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
93	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
94	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
95	v		v		v		v			v		v		v		v		v	v		v	
96		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
97		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
98	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
99		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v	
100	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
101	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
102	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
103		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
104	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
105		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
106	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
107		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
108	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
109		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	

110		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
111	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
112	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
113	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
114	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
115		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
116		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
117	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v			v
118	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
119	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
120		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v
121	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v			v
122	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
123	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
124	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
125		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
126		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
127		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v			v
128	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
129	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v		v
130		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v		v
131	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
132	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v			v
133	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
134	v		v		v		v			v		v		v		v		v	v			v
135		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v			v
136		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
137	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v
138		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v	

139	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
140	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
141	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
142		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
143	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
144		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
145	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
146		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
147	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
148		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
149		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
150	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
151	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
152	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
153	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
154		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
155		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
156	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
TOTAL	96	60	68	88	104	52	104	52	80	76	108	48	56	100	80	76	104	52	52	104	88	68
Presen tase	61,5 4%	38,4 6%	43,5 9%	56,4 1%	66,6 7%	33,3 3%	66,6 7%	33,3 3%	51,2 8%	48,7 2%	69,2 3%	30,7 7%	35,9 0%	64,1 0%	51,2 8%	48,7 2%	66,6 7%	33,3 3%	33,3 3%	66,67 %	56,41%	43,5 9%

### Rekapitulasi Preferensi Pengguna Dengan Usia 6 – 17 Tahun

Responden 6 - 17 tahun	Faktor Tingkat Pelayanan						Faktor Kualitas Pelayanan								Faktor Perilaku Individu							
	Kapasitas		Aksesibilitas		Waktu Tunggu		Keselamatan		Kecepatan		Kenyamanan		Tarif		Umur		Jenis Kelamin		Pendapatan		Kepemilikan Kendaraan Bermotor	
	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB
1		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
2	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
3	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
4		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
5		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
6		v	v		v			v		v	v		v		v		v			v	v	
7		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
8	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
9		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
10	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
11	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
12		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
13		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
14		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
15		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
16	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
17		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
18	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
19	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
20		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
21		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	

22		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
23		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
24	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
25		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
26	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
27	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
28		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
29		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
30		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
31		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
32	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>8</b>
Presenta se	37,5 0%	62,5 0%	37,5 0%	62,5 0%	87,5 0%	12,5 0%	50,0 0%	50,0 0%	37,5 0%	62,5 0%	62,5 0%	37,5 0%	37,5 0%	62,5 0%	50,0 0%	50,0 0%	37,5 0%	62,5 0%	25,0 0%	75,0 0%	75,0 0%	25,0 0%



22		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
23		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	
24		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v		v
25		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v		v
26	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
27	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v		v
28	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
29	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
30		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
31		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
32	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
33		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
34		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v		v
35		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
36	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v		v
37		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
38	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
39	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
40	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
41		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
42	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
43		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
44		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
45	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v		v
46		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
47	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
48		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v		v
49	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v		v
50	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v

51	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v				v	
52	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	
53		v	v		v		v		v		v		v				v	v				v	
54	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v	
55		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v				v
56	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v			v	
57	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v			v
58	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v		v	
59	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v			v
60	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v		v	
61		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v			v
62		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
63		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v			v	
64		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v	
65		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
66	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v			v
67	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v			v
68	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v			v
69		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v			v
70	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	
71	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v			v	
72	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v			v
73	v		v		v		v			v		v			v		v		v	v			v
74		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v				v
75		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v			v
76		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v			v	
77		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v			v
78		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v			v
79	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v				v

80	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
81	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
82	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
83		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
84		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
85	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
86		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
87		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v		v
88		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
89	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v		v
90		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
91	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
92	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
93	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
94		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
95	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
96		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
97		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
98	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v		v
99		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
100	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
101		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v		v
102	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v		v
103	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
104	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
105	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
106		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
107	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
108		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v



138	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v			v	
139		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v			v
140		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v		v	
141		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v			v	
142	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v		v	
143		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	
144	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v			v	
145	v			v	v			v	v		v			v	v		v				v		v
146	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v	
147		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v			v
148	v		v		v		v			v	v		v			v	v				v		v
149		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v	
150		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v	
151	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v		v	
152		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v	
153	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v			v
154		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v		v	
155	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v		v	
156	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v				v
157	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v				v
158	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	
159		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v			v	
160	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v	
161		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v				v
162	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v			v	
163	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v			v
164	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v		v	
165	v		v			v		v	v			v		v		v	v				v		v
166	v		v		v		v		v		v		v		v		v				v		v

167		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
168		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
169		v		v	v		v		v		v		v		v	v		v		v		v
170		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
171		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
172	v		v		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v
173	v		v		v		v		v	v		v		v		v	v		v		v	
174	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v		v
175		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v		v	
176	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
177	v		v		v		v	v		v		v		v	v		v		v		v	
178	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
179	v		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v
180		v	v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v
181		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
182		v		v	v		v		v	v		v		v		v	v		v		v	
183		v		v	v		v	v		v		v		v		v		v		v		v
184		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
185	v		v		v		v		v		v		v	v		v		v		v		v
186	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
187	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v		v	
188	v		v		v		v		v		v	v			v	v		v		v		v
189		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
190		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
191	v		v		v		v		v	v			v	v		v		v		v		v
192		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
193		v		v	v		v		v	v			v		v		v		v		v	
194		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
195	v			v	v		v		v	v			v	v			v		v		v	

196		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
197	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
198	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
199	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
200		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
201	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
202		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
203		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
204	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
205		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
206	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
207		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
208	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
209	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
210	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
211	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
212		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>96</b>	<b>116</b>	<b>96</b>	<b>128</b>	<b>84</b>	<b>136</b>	<b>76</b>	<b>132</b>	<b>80</b>	<b>140</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>140</b>	<b>80</b>	<b>132</b>	<b>112</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>128</b>	<b>112</b>	<b>100</b>
Prese ntase	54,72 %	45,2 8%	54,72 %	45,2 8%	60,38 %	39,6 2%	64,15 %	35,8 5%	62,26 %	37,7 4%	66,04 %	33,9 6%	33,96 %	66,0 4%	37,74 %	62,2 6%	52,83 %	47,1 7%	39,62 %	60,3 8%	52,83%	47,1 7%



21	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
22		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
23	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
24	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
25	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
26		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
27	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
28	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
29	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
30		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
31		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
32		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
33	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
34		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
35	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
36		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
37	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
38	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
39	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
40		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
41	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
42	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
43	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
44		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
45	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
46		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
47	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
48	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
49	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	

50	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
51	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
52		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
53		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
54	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
55		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
56	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
57	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
58	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
59		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
60	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
61	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
62	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
63		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
64	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
65	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
66	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
67		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
68		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
69		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
70	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
71		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
72	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
73		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
74	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
75	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
76	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
77		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
78	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v			v

79	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
80	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
81		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
82	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
83		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
84	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
85	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
86	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
87	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
88	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
89		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
90		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
91	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
92		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
93	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
94	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
95	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
96		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
97	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
98	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
99	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
100		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
101	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
102	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
103	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
104		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
105		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
106		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
107	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v

108		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
109	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
110		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
111	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
112	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
113	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
114		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
115	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
116	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
117	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
118		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
119	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
120		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
121	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
122	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
123	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
124	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
125	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
126		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
127		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
128	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
129		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
130	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
131	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
132	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
133		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
134	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
135	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
136	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	

137		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
138	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
139	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
140	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
141		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
142		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
143		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
144	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
145		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
146	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
147		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
148	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
<b>TOTAL</b>	<b>96</b>	<b>42</b>	<b>64</b>	<b>84</b>	<b>88</b>	<b>60</b>	<b>108</b>	<b>40</b>	<b>80</b>	<b>68</b>	<b>108</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>96</b>	<b>64</b>	<b>84</b>	<b>72</b>	<b>96</b>	<b>48</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>64</b>
Presenta se	64,8 6%	28,3 8%	43,2 4%	56,7 6%	59,4 6%	40,5 4%	72,9 7%	27,0 3%	54,0 5%	45,9 5%	72,9 7%	27,0 3%	28,3 8%	64,8 6%	43,2 4%	56,7 6%	48,6 5%	64,8 6%	32,4 3%	67,5 7%	56,76 %	43,2 4%

### Rekapitulasi Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan < 2,7 Juta Rupiah

Responden < 2,7 juta	Faktor Tingkat Pelayanan						Faktor Kualitas Pelayanan								Faktor Perilaku Individu								
	Kapasitas		Aksesibilitas		Waktu Tunggu		Keselamatan		Kecepatan		Kenyamanan		Tarif		Umur		Jenis Kelamin		Pendapatan		Kepemilikan Kendaraan Bermotor		
	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	
1		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v			v	
2		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v			v
3		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v				v
4	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v		
5	v		v		v			v	v		v	v		v	v			v		v	v		
6	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v			v
7		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
8		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v	
9		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
10	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v			v
11	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v			v
12	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v			v
13		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v			v
14	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	
15	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v			v	
16	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v		
17	v		v		v		v			v		v		v		v		v	v			v	
18		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		
19	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v	

20	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v	
21		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v
22		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	v
23		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	v
24	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v	v
25		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v	v
26	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v		v
27		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v		v
28	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v	v
29	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v		v	v
30	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v		v	v
31		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v	v
32		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v		v
33	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
34	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v	v
35		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v		v	v
36		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v		v	v
37	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v		v		v
38		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v		v	v
39		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v	v
40		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v		v	v
41		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v	v
42		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v	v
43	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v		v	v
44		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v	v
45	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v	v
46		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v		v	v
47	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v	v
48	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v



78		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
79	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
80	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v	v	
81	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
82		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v	v	
83		v		v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
84	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v		v	
85	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
86		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
87		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
88	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
89		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
90		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
91		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
92		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
93		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
94	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
95		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
96	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
97		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
98	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
99	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
100		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
101	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
102		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
103		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
104		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v		v
105		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
106	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	



136	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
137		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
138		v		v	v			v		v		v		v	v		v			v	v	
139	v		v			v		v		v	v		v		v		v		v			v
140		v		v		v	v			v	v		v		v		v			v	v	
141		v	v		v		v			v	v		v			v	v			v		v
142		v	v		v			v		v	v		v			v		v		v	v	
143		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
144		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
145	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
146		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
147	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
148		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
149	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
150	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
151		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
152	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
153		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
154		v		v	v			v	v			v	v			v		v	v		v	
155		v		v		v	v			v		v		v		v	v			v		v
156		v		v	v		v			v	v			v	v			v	v			v
157	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v	v	
158	v		v		v			v		v		v	v		v			v		v	v	
159	v		v			v		v	v			v		v		v	v			v		v
160		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
161		v		v		v		v		v		v		v		v	v		v		v	
162		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
163	v		v		v		v			v	v			v		v		v		v		v
164	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v		v

165	v		v		v		v		v		v			v		v	v			v		v
166		v		v		v		v		v		v		v	v		v			v		v
167	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v	
168	v		v		v			v	v		v			v	v		v		v		v	
169	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
170	v		v		v		v			v		v		v		v		v	v		v	
171		v		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v	
172	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
173	v		v		v		v			v		v	v			v	v			v		v
174		v	v			v	v		v		v		v		v		v		v		v	
175		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
176		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v		v
177	v			v		v	v		v		v		v			v		v		v		v
178		v	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v
179	v			v		v	v		v		v		v		v		v		v		v	
180		v		v		v	v		v		v		v			v		v	v		v	
181	v			v	v		v			v		v		v		v		v		v		v
182	v			v	v		v			v	v			v	v			v		v	v	
183	v			v		v	v			v		v		v	v		v			v	v	
184		v		v		v	v			v				v		v		v		v	v	
185		v		v		v	v			v		v			v		v		v		v	
186	v			v	v		v			v		v			v		v		v		v	
187	v			v	v			v	v		v			v	v		v			v		v
188		v		v		v		v		v	v			v		v	v			v	v	
189		v		v	v			v		v		v			v	v		v			v	v
190	v			v			v		v	v		v			v		v		v			v
191		v		v		v	v			v	v			v		v				v	v	
192		v	v		v		v			v	v			v			v	v			v	v
193		v	v		v			v		v	v			v			v		v		v	v

194		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
195		v		v		v	v		v		v			v		v		v		v		v
196	v		v			v	v			v		v		v		v		v		v	v	
197		v		v		v	v		v			v		v		v		v		v		v
198	v		v			v		v	v			v		v		v		v		v		v
199		v	v		v			v	v		v			v		v		v		v	v	
200	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v			v
201	v		v		v		v		v			v	v			v	v		v		v	
202		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v
203	v			v	v		v		v		v			v	v			v	v		v	
204		v	v		v		v		v		v		v		v			v	v		v	
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>104</b>	<b>92</b>	<b>112</b>	<b>108</b>	<b>96</b>	<b>132</b>	<b>72</b>	<b>108</b>	<b>96</b>	<b>116</b>	<b>88</b>	<b>84</b>	<b>120</b>	<b>80</b>	<b>124</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	<b>138</b>	<b>108</b>	<b>96</b>
<b>Prese ntase</b>	<b>49, 02%</b>	<b>50, 98%</b>	<b>45, 10%</b>	<b>54, 90%</b>	<b>52, 94%</b>	<b>47, 06%</b>	<b>64, 71%</b>	<b>35, 29%</b>	<b>52, 94%</b>	<b>47, 06%</b>	<b>56, 86%</b>	<b>43, 14%</b>	<b>41, 18%</b>	<b>58,8 2%</b>	<b>39, 22%</b>	<b>60, 78%</b>	<b>50, 98%</b>	<b>49, 02%</b>	<b>33, 33%</b>	<b>67, 65%</b>	<b>52,94 %</b>	<b>47, 06%</b>

### Rekapitulasi Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan 2,7 – 6 Juta Rupiah

Responden 2,7 - 6 juta/ bulan	Faktor Tingkat Pelayanan						Faktor Kualitas Pelayanan								Faktor Perilaku Individu								
	Kapasitas		Aksesibilitas		Waktu Tunggu		Keselamatan		Kecepatan		Kenyamanan		Tarif		Umur		Jenis Kelamin		Pendapatan		Kepemilikan Kendaraan Bermotor		
	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	
1	v			v	v			v		v		v		v		v		v		v		v	
2	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v	
3	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v				v
4	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v		v	
5		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v				v
6	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v			v	
7	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v			v
8	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v		v	
9	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v		v	
10	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v		v	
11		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v		v	
12		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v			v
13		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v			v	
14	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v			v
15	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v			v	
16		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v			v	
17		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v			v
18	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v			v	
19	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v			v
20	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v				v

21	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
22	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
23		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
24		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
25	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
26	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
27	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
28	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
29		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	
30		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
31	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
32	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
33	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
34		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
35		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
36	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
37	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
38	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
39	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v
40	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
41	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
42	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
43	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
44		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v
45	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v		v	
46	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v		v
47	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
48	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
49	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	

50		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
51		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
52		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v		v	
53	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
54	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
55		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
56		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
57	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
58	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v		v
59	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
60	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
61	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
62		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
63		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
64	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
65	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
66	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
67	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
68		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	
69		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v	
70	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
71	v			v		v	v			v		v	v		v			v		v		v
72	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v	
73		v		v		v	v		v			v		v	v			v		v		v
74		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v	
75	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v	
76	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v	
77	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
78	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v			v

79	v			v	v			v		v		v	v			v		v		v	v	
80	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
81	v		v		v		v		v		v		v		v		v		v			v
82	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
83		v	v			v		v	v		v			v	v		v		v			v
84	v			v		v		v	v		v			v	v		v		v		v	
85	v		v		v			v	v		v		v			v		v		v		v
86	v			v	v			v		v	v			v		v		v		v	v	
87	v		v		v		v			v	v			v	v		v			v	v	
88	v		v		v		v		v		v		v		v		v			v	v	
89		v		v		v	v			v		v		v		v		v		v	v	
90		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
91		v		v	v		v		v		v		v			v	v		v		v	
92	v		v			v		v		v		v		v		v		v		v		v
93	v		v		v		v			v	v		v		v		v		v		v	
94		v	v		v		v		v		v			v		v		v	v		v	
95		v		v		v		v		v		v		v		v	v			v		v
96	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v	
97	v		v		v		v		v		v		v		v			v		v		v
98	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v
99	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v	
100	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v
101		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v			v
102		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v		v
103	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v	
104	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v		v
105	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v		v
106	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v	
107		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v	



137	v			v		v		v		v		v	v			v	v		v			v	
138	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v		
139	v			v		v		v		v	v			v		v		v		v		v	
140		v	v		v			v	v			v		v		v	v		v				v
141		v		v	v		v		v		v			v	v		v			v			v
142	v			v		v	v		v		v			v		v	v		v		v		
143	v			v	v			v		v		v	v		v		v			v			v
144	v			v		v	v		v		v			v		v	v			v			v
145	v		v		v			v		v	v			v	v		v		v		v		
146		v		v	v		v			v	v			v		v		v		v	v		
147		v	v			v	v			v	v			v		v		v		v	v		
148	v		v		v		v		v		v			v		v		v	v		v		
149	v			v		v	v			v		v	v		v				v		v		v
150	v			v	v		v		v		v			v	v		v			v	v		
151		v		v		v	v		v			v		v	v				v		v		v
152		v		v	v			v	v		v			v	v		v			v	v		
153	v		v		v		v			v	v		v			v	v			v	v		
154	v			v	v		v		v		v		v			v		v	v		v		
155	v		v		v		v		v		v			v		v		v		v	v		
156	v		v		v		v		v		v			v		v	v		v				v
<b>TOTAL</b>	<b>108</b>	<b>48</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>108</b>	<b>48</b>	<b>104</b>	<b>52</b>	<b>96</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>36</b>	<b>48</b>	<b>108</b>	<b>68</b>	<b>88</b>	<b>88</b>	<b>68</b>	<b>64</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>64</b>	
Presenta se	69,2 3%	30,7 7%	51,2 8%	48,7 2%	69,2 3%	30,7 7%	66,6 7%	33,3 3%	61,5 4%	38,4 6%	76,9 2%	23,0 8%	30,7 7%	69,2 3%	43,5 9%	56,4 1%	56,4 1%	43,5 9%	41,0 3%	58,9 7%	58,97%	41,0 3%	

### Rekapitulasi Preferensi Pengguna Dengan Pendapatan > 6 Juta Rupiah

Responden > 6 juta	Faktor Tingkat Pelayanan						Faktor Kualitas Pelayanan								Faktor Perilaku Individu								
	Kapasitas		Aksesibilitas		Waktu Tunggu		Keselamatan		Kecepatan		Kenyamanan		Tarif		Umur		Jenis Kelamin		Pendapatan		Kepemilikan Kendaraan Bermotor		
	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	B	TB	
1	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v	
2	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v		v
3		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v	
4		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v		
5		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v		v	
6	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v				v
7		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v		v	
8		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v	
9	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v			v
10	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v		v
11		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v	
12		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v		
13		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v		v	
14	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v				v
15		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v		v	
16		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v		v	
17	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v			v
18	v		v		v		v		v		v			v	v		v		v		v		v
19		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v	

20		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	
21		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v	v	
22	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
23		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
24		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
25	v		v			v	v			v	v			v		v		v		v		v
26	v		v		v		v		v		v			v	v		v			v		v
27		v	v		v		v		v		v			v	v			v		v		v
28		v		v	v		v			v	v			v		v	v		v		v	
29		v		v	v			v	v		v			v		v		v		v	v	
30	v		v		v			v		v	v			v	v			v	v			v
31		v		v		v	v			v	v			v		v		v		v	v	
32		v		v	v		v		v			v	v			v		v		v	v	
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Presenta se	37,5 0%	62,5 0%	50,0 0%	50,0 0%	75,0 0%	25,0 0%	75,0 0%	25,0 0%	50,0 0%	50,0 0%	87,5 0%	12,5 0%	12,5 0%	87,5 0%	37,5 0%	62,5 0%	25,0 0%	75,0 0%	25,0 0%	75,0 0%	50,0 0%	50,0 0%

## **Biodata Penulis**



Penulis dilahirkan di kota Bandung pada tanggal 14 April 1993 dari pasangan Joko Sukamto dan Dinar Pujiwinarti Cahyaningsih. Penulis merupakan anak pertama dari tiga bersaudara. Penulis menempuh pendidikan sekolah dasar di SD Santo Fransiskus Asisi pada tahun 1999 hingga 2003, kemudian berlanjut di SDK IPEKA Puri hingga selesai pada tahun 2005. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SMPK IPEKA Puri pada tahun 2005 hingga selesai pada tahun 2008. Penulis melanjutkan pendidikannya di SMAN 78 Jakarta pada tahun 2008 hingga selesai pada tahun 2011, sebelum akhirnya tercatat sebagai mahasiswa pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya pada tahun 2011. Selama menjadi mahasiswa, penulis juga aktif tergabung dalam berbagai organisasi mahasiswa, antara lain sebagai Staf Ahli Bagian Hubungan Luar di Himpunan Mahasiswa Planologi ITS dan sebagai Ketua Koordinator Wilayah Periode 2013/2014 di Ikatan Mahasiswa Perencanaan Indonesia (IMPI). Kritik dan saran mengenai tugas akhir ini dapat disampaikan melalui [rahadian.jodi@gmail.com](mailto:rahadian.jodi@gmail.com).