

**HUBUNGAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN
TRANSPORTASI TERINTEGRASI TERHADAP
PENGURANGAN PENGGUNAAN
KENDARAAN PRIBADI DI JAKARTA**

SKRIPSI

**Diajukan untuk Memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ilmu
Administrasi Universitas Brawijaya**

**CHRISTIAN AGUNG
NIM. 145030101111079**



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

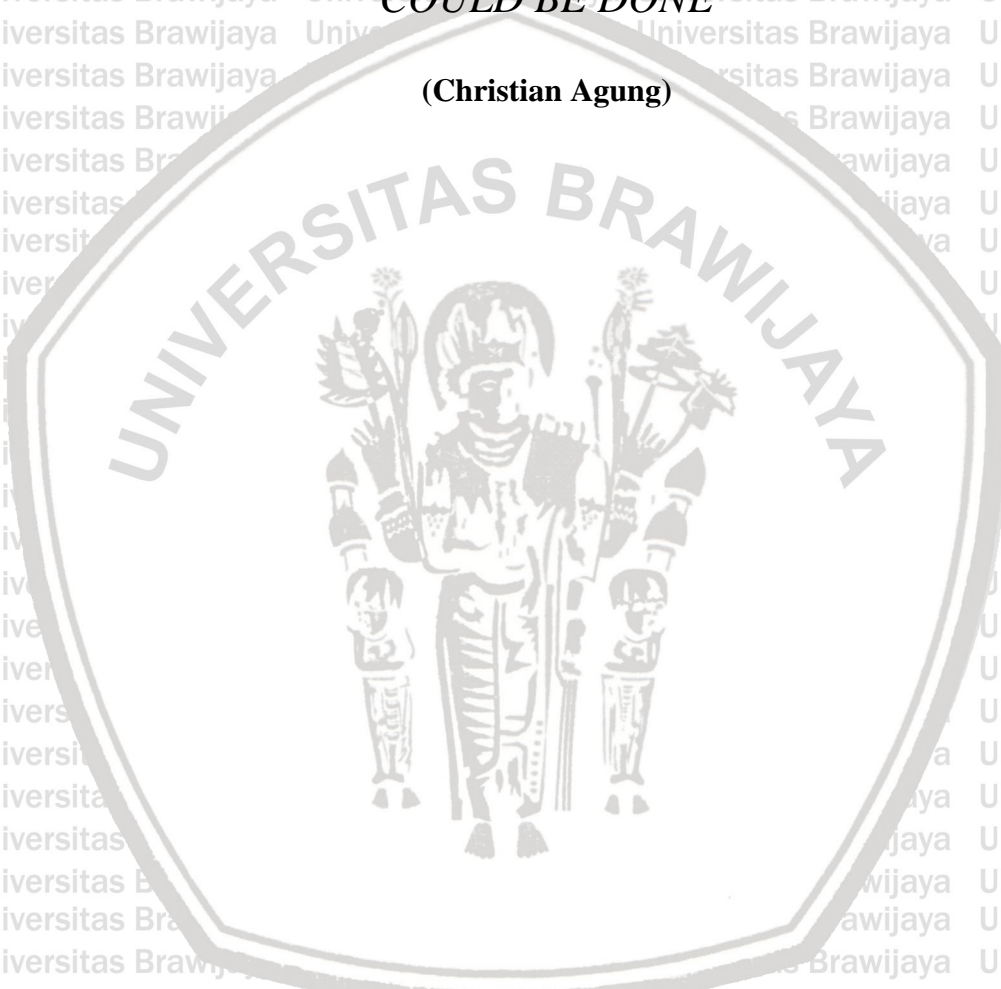
MALANG

2019

MOTTO

***DON'T EVER LOOK BACK, CAUSE THERE IS NOTHING
COULD BE DONE***

(Christian Agung)



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Pengaruh Implementasi Kebijakan Transportasi
Terintegrasi Terhadap Keefektifan Pengurangan
Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta

Disusun oleh : Christian Agung

NIM : 145030101111079

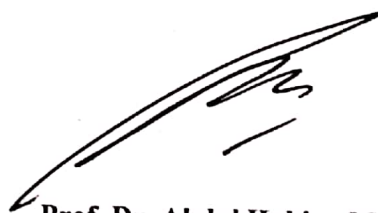
Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

Prodi : Ilmu Administrasi Publik

Malang, 22 Mei 2019

Komisi Pembimbing,



Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si
NIP. 19610202 198503 1 006

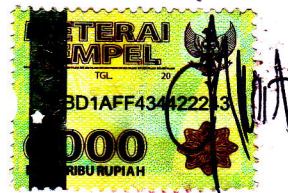
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Malang, 22 Mei 2019

Mahasiswa



Nama : Christian Agung

NIM : 145030101111079

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji Skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang, pada:

Hari : Jumat
Tanggal : 19 Juli 2019
Jam : 10.00 WIB
Skripsi atas nama : Christian Agung
Judul Skripsi : Hubungan Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi Terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Jakarta

Dinyatakan LULUS

MAJELIS PENGUJI

Ketua,



Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si
NIP. 19610202 198503 1 006

Anggota,



Ali Maskur, S.AP., M.AP., MA
NIP. 198607162014041001

Anggota,



Andhyka Muttaqin, S.AP., MPA
NIK. 2011078504211001

HALAMAN PERSEMBAHAN

Atas kehendak dan pertolongan Tuhan YME, yang selalu memberikan rahmat, berkat, dan kasih-Nya kepada penulis dalam setiap langkah pengerjaan skripsi ini. Saya mempersembahkan skripsi ini kepada Sang Inspirator dalam hidup saya, Alm. Bapak Ferdinandus Nebi Sena. Kepada beliau yang selalu bekerja keras dalam menghidupi pendidikan anak-anaknya dan tidak pernah sekalipun mendengar keluh kesahnya. Serta kepada sosok perempuan yang saya kagumi, Ibu Elsyé Anastasia Taroreh. Seorang Ibu yang selalu mendoakan anak-anaknya demi kesuksesan di dunia dan di akhirat. Terimakasih teruntuk saudara-saudara saya, Leonard Don Bosco Nebi Sena dan Eva Bintang Fereldianof Nebi Sena, yang selalu menjadi pelecut semangat saya dalam proses penyusunan penelitian ini.

Christian Agung, 2019. **Hubungan Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi Terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Jakarta**. Skripsi. Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya. Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si. 190 halaman + xviii

RINGKASAN

Penyediaan akses terhadap kebutuhan mobilisasi masyarakat di kota-kota besar di Indonesia, khususnya di Jakarta dapat dikatakan masih menjadi isu yang besar. Kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh masifnya penggunaan kendaraan pribadi dewasa ini semakin bertambah parah. Untuk itu diperlukan pengimplementasian dalam bidang kebijakan transportasi yang tepat agar kebutuhan masyarakat dalam hal mobilitas dapat terpenuhi. Pada dasarnya, implementasi kebijakan adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Untuk memenuhi tujuannya tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat kebijakan yang tertuang dalam Perda Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi yang berisi tentang rencana, konsep dan sistem transportasi di Kota Jakarta.

Penelitian ini menggunakan jenis *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif yang berlokasi di Kota Jakarta. Sumber data primer diperoleh dari penyebaran angket atau kuesioner dari responden yang sudah pernah menggunakan minimal dua dari empat jenis transportasi publik yang ada di Jakarta. Sedangkan data sekundernya diperoleh dari dokumen, teori dan penelitian terdahulu yang berhubungan dengan topik penelitian. Sedangkan instrumen penelitiannya yaitu kuesioner *online* dalam bentuk *Google Docs* yang berisikan sejumlah pernyataan tertulis serta disusun secara sistematis yang digunakan untuk memperoleh data, sehingga diperoleh data yang akurat berupa tanggapan responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan yang positif dan signifikan antara implementasi kebijakan transportasi terintegrasi terhadap pengurangan penggunaan kendaraan pribadi. Sehingga peneliti dapat menyimpulkan dan memberikan saran kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk terus melakukan upaya-upaya perbaikan dalam sistem transportasi di Jakarta yang berdasarkan pada peningkatan kualitas maupun kuantitas dari suatu sistem transportasi yang terintegrasi.

Kata Kunci : Implementasi Kebijakan, Transportasi Terintegrasi, Kendaraan Pribadi

Christian Agung, 2019. **The Relationship Between The Implementation of Integrated Transportation Policies Towards The Reduction of Private Vehicles Usage in Jakarta.** Undergraduate Thesis. Science Department of Public Administration, Faculty of Administrative Science, Brawijaya University. Advisor Lecturer : Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si. 190 pages + xviii

SUMMARY

Provision of access to the needs of community mobilization in big cities in Indonesia, especially in Jakarta can be said still be a big issue. Traffic density caused by massive use of private vehicles nowadays is getting worse. For this reason, implementation in the field of transportation policy is needed so that community needs in terms of mobility can be fulfilled. Basically, policy implementation is a way for a policy to achieve its objectives. To fulfill this goal, the Provincial Government of DKI Jakarta made a policy contained in Local Regulation Number 5 in 2014 concerning Transportation which contained plans, concepts and transportation systems in the City of Jakarta.

This research uses explanatory research with a quantitative approach located in the city of Jakarta. Primary data sources are obtained from questionnaires from respondents who have used at least two of the four types of public transportation in Jakarta. While the secondary data obtained from documents, theories and previous research related to the topic of research. While the research instrument is an online questionnaire in the form of Google Docs which contains a number of written and systematically compiled statements used to obtain data, so that accurate data is obtained in the form of respondents' responses.

The results of the study show that there is a positive and significant relationship between the implementation of integrated transportation policies towards reducing the use of private vehicles. So that researchers can conclude and advise the Provincial Government of DKI Jakarta to continue to make efforts to improve the transportation system in Jakarta based on improving the quality and quantity of an integrated transportation system.

Keywords : Policy Implementation, Integrated Transportation, Private Vehicles

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Hubungan Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi Terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Jakarta”**. Skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana Administrasi Publik pada prodi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak, khususnya kepada :

1. Orang tua penulis, Alm. Bapak Ferdinandus Nebi Sena dan Ibu Elsy Anastasia Taroreh yang setia dan tidak ada henti-hentinya memberikan doa serta semangat bagi penulis selama penyusunan skripsi ini
2. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
3. Bapak Drs. Andy Fefta Wijaya, MDA, Ph.D selaku Ketua Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

4. Bapak Dr. Fadillah Amin, M.AP, Ph.D selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
5. Bapak Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si selaku pembimbing dalam penyusunan skripsi
6. Bapak Andhyka Muttaqin, S.AP., MPA serta Ali Maskur, S.AP., M.AP., MA selaku penguji skripsi ini
7. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberikan bimbingan dan ilmu yang bermanfaat bagi penulis
8. Bapak dan Ibu yang tergabung dalam Bidang Sosial Budaya, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kota Semarang, sebagai orang-orang yang membantu saya selama proses magang
9. Adik-adikku yang dikasihi Tuhan Yesus yaitu Leonard Don Bosco Nebi Sena dan Eva Bintang Fereldianof Nebi Sena serta Keluarga Besarku yang telah memberikan semangat, dukungan, dan doa
10. Teman-teman Administrasi Publik 2014 yang tidak dapat disebutkan satu-persatu yang telah memberikan semangat, doa serta motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini
11. Sahabat-sahabat seataap rumah Bukit Cemara Tidar (BCT), Falah, Taufik, Rizqi, Alfine, Bagja, Mikha, Stanley, Rakka
12. Sahabat-sahabat di Kampung Sawah, Kevin, Vincent, Yosa, Zoares, David, Omega, Janner, Samuel, Hardy

13. Bagi semua pihak yang telah membantu dan berkontribusi dalam penyusunan skripsi ini

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun akan sangat diharapkan untuk kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Mei 2018

Penulis



DAFTAR ISI

Judul **Halaman**

MOTTO **i**

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI **ii**

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI..... **iii**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI **iv**

HALAMAN PERSEMBAHAN **v**

RINGKASAN **vi**

SUMMARY **vii**

KATA PENGANTAR..... **viii**

DAFTAR ISI..... **xi**

DAFTAR TABEL **xv**

DAFTAR GAMBAR..... **xvii**

DAFTAR LAMPIRAN **xviii**

BAB I PENDAHULUAN..... **1**

A. Latar Belakang **1**

B. Perumusan Masalah **7**

C. Tujuan Penelitian **7**

D. Manfaat Penelitian **8**

E. Sistematika Pembahasan **9**

BAB II KAJIAN PUSTAKA **11**

A. Kajian Empiris **11**

1. Penelitian Terdahulu **11**

2. Pemetaan Penelitian Terdahulu **17**

B. Kebijakan Publik **24**

1. Tahapan Kebijakan Publik **26**





2.	Implementasi Kebijakan Publik.....	28
3.	Kriteria Pengukuran Implementasi Kebijakan.....	33
4.	Tahapan Proses Implementasi Kebijakan.....	34
5.	Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Kebijakan.....	35
C.	Kebijakan Transportasi.....	37
1.	Definisi Transportasi.....	37
2.	Transportasi Terintegrasi.....	40
3.	Kebijakan Transportasi di Jakarta.....	43
4.	Sistem Transportasi di Jakarta.....	46
D.	Pemilihan Moda Transportasi.....	58
1.	Analisis Perilaku Masyarakat.....	58
2.	Karakteristik Perjalanan Masyarakat.....	61
3.	Pemilihan Moda.....	63
E.	Model Konsep dan Model Hipotesis.....	66
1.	Model Konsep.....	66
2.	Model Hipotesis.....	67
BAB III METODE PENELITIAN.....		69
A.	Jenis Penelitian.....	69
B.	Lokasi Penelitian.....	69
C.	Variabel, Definisi Operasional dan Skala Pengukuran.....	70
1.	Variabel.....	70
2.	Definisi Operasional.....	71
3.	Skala Pengukuran.....	76
D.	Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel.....	76
1.	Populasi.....	76
2.	Sampel.....	77
3.	Teknik Pengambilan Sampel.....	80
E.	Teknik Pengumpulan Data.....	81
1.	Sumber Data.....	81
2.	Metode Pengumpulan Data.....	81



3.	Instrumen Penelitian	82
F.	Uji Instrumen Penelitian	82
1.	Uji Validitas	82
2.	Uji Reliabilitas	85
G.	Analisis Data	87
1.	Analisis Statistik Deskriptif	87
2.	Uji Asumsi Klasik	87
3.	Analisis Regresi Linier Berganda	89
4.	Pengujian Hipotesis	90
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		93
A.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	93
1.	Provinsi DKI Jakarta	93
B.	Gambaran Umum Responden	98
1.	Usia Responden	98
2.	Jenis Kelamin Responden	99
3.	Pekerjaan Responden	100
4.	Domisili Responden	101
5.	Kuantitas Penggunaan Transportasi Publik Dalam Setahun Terakhir	102
C.	Analisis Statistik Deskriptif	106
1.	Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Fisik (X_1)	106
2.	Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Layanan (X_2)	112
3.	Distribusi Frekuensi Variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	117
D.	Hasil Uji Asumsi Klasik	122
1.	Uji Normalitas	122
2.	Uji Multikolinieritas	124
3.	Uji Heterokedastisitas	125
E.	Analisis Regresi Linier Berganda	127
1.	Persamaan Regresi	127

2.	Koefisien Determinasi (R^2).....	128
F.	Pengujian Hipotesis	130
1.	Pengujian Hubungan Variabel Secara Parsial (Uji t).....	130
2.	Pengujian Hubungan Variabel Secara Simultan (Uji F).....	132
G.	Pembahasan Hasil Penelitian	133
1.	Hubungan Aspek Fisik (X_1) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	133
2.	Hubungan Aspek Layanan (X_2) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	134
3.	Pengaruh Aspek Fisik (X_1), Aspek Layanan (X_2) Secara Simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	134
BAB V PENUTUP		136
A.	Kesimpulan	136
B.	Saran	137
1.	Saran Empiris.....	137
2.	Saran Praktis	138
DAFTAR PUSTAKA		139
LAMPIRAN.....		144



DAFTAR TABEL

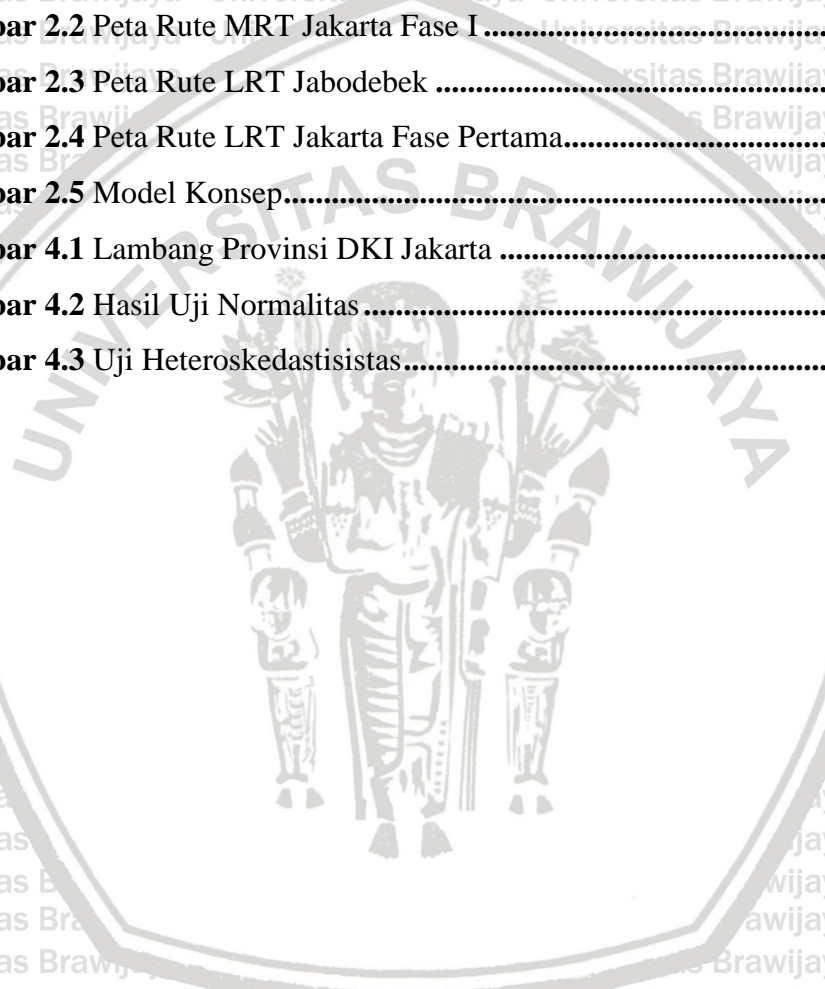
No.	Judul	Halaman
Tabel 2.1.	Pemetaan Penelitian Terdahulu.....	19
Tabel 3.1	Variabel, Indikator, dan Item	75
Tabel 3.2	Skor Jawaban	76
Tabel 3.3	Uji Validitas Variabel	84
Tabel 3.4	Uji Reliabilitas Variabel	86
Tabel 3.5	Intrepretasi Nilai Koefisien Korelasi (R)	91
Tabel 4.1	Arti Bentuk Lambang Daerah Provinsi DKI Jakarta	97
Tabel 4.2	Arti Warna Lambang Daerah Khusus Ibukota Jakarta.....	97
Tabel 4.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	98
Tabel 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	99
Tabel 4.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan	100
Tabel 4.6	Karakteristik Responden Berdasarkan Domisili	101
Tabel 4.7	Kuantitas Penggunaan Transjakarta Dalam Setahun Terakhir	102
Tabel 4.8	Kuantitas Penggunaan KRL Dalam Setahun Terakhir	103
Tabel 4.9	Kuantitas Penggunaan MRT Dalam Setahun Terakhir.....	104
Tabel 4.10	Kuantitas Penggunaan LRT Jakarta Dalam Setahun Terakhir	105
Tabel 4.11	Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Fisik (X_1).....	106
Tabel 4.12	Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Layanan (X_2)	112
Tabel 4.13	Distribusi Frekuensi Variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y).....	118

Tabel 4.14 Hasil Uji Normalitas.....	123
Gambar 4.2 Hasil Uji Normalitas	124
Tabel 4.15 Hasil Uji Multikolinieritas.....	125
Tabel 4.16 Persamaan Hasil Regresi	127
Tabel 4.17 Koefisien Korelasi dan Determinasi	129
Tabel 4.18 Hasil Uji t / Parsial	130
Tabel 4.19 Uji F/Simultan	132



DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
Gambar 1.1	5 Kota Termacet di Indonesia.....	5
Gambar 2.1	Siklus Pembuatan Kebijakan.....	26
Gambar 2.2	Peta Rute MRT Jakarta Fase I.....	52
Gambar 2.3	Peta Rute LRT Jabodebek	55
Gambar 2.4	Peta Rute LRT Jakarta Fase Pertama.....	56
Gambar 2.5	Model Konsep.....	67
Gambar 4.1	Lambang Provinsi DKI Jakarta	95
Gambar 4.2	Hasil Uji Normalitas	124
Gambar 4.3	Uji Heteroskedastisitas.....	126



DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
Lampiran 1.	Kuesioner Penelitian.....	144
Lampiran 2.	Hasil Tabulasi Data.....	152
Lampiran 3.	Data Responden.....	157
Lampiran 4.	Gambaran Umum Responden.....	172
Lampiran 5.	Frekuensi Jawaban Responden.....	175
Lampiran 6.	Uji Validitas dan Reliabilitas.....	182
Lampiran 7.	Uji Asumsi Klasik.....	185
Lampiran 8.	Regresi Linier Berganda.....	188



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan dasar bagi manusia, tanpa transportasi manusia tidak dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Manfaat ini dapat disebut mobilisasi. Jika dilihat dari beberapa aspek, mobilisasi dapat dikategorikan sesuai tujuannya, yaitu aspek ekonomi, sosial, dan politis.

Transportasi diharapkan menjadi sarana agar dapat membantu memindahkan obyek sampai tujuan dengan efektif dan efisien. Untuk mengoptimalkan fungsi dari transportasi maka dibuatlah sebuah sarana yang dinamakan moda. Moda transportasi dapat dibagi ke dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu darat, laut, dan udara.

Menurut Tamin (2000:7), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Dilihat dari peran tersebut, transportasi merupakan hal penting di dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat serta untuk mengoptimalkan pembangunan di sebuah kota. Sejalan dengan bertumbuhnya sebuah kota maka akan sebanding dengan pertumbuhan jumlah penduduknya, yang pada akhirnya dapat berimbas pada meningkatnya kegiatan kehidupan manusia. Untuk menopang hal tersebut, transportasi harus berkembang baik dari segi kualitas maupun kuantitas.

Dalam hal ini Pemerintah diharapkan mampu untuk menyediakan sarana transportasi yang baik dan tepat guna. Kebijakan-kebijakan yang dibuat memerlukan perhitungan yang tepat dan secermat mungkin agar dapat memproyeksikan kebutuhan manusia akan transportasi itu sendiri. Kebutuhan akan pelayanan transportasi mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain.

Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan bisa menyebabkan tidak optimalnya sistem transportasi tersebut. Pada umumnya kebutuhan akan pergerakan sifatnya menurun, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan, dan sebagainya. Dalam usaha memenuhi kebutuhan akan pergerakan tersebut manusia memiliki dua pilihan, yaitu bergerak dengan menggunakan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Adapun jenis-jenis moda transportasi itu antara lain mobil pribadi, bus, taksi, kereta api, sepeda motor, pesawat terbang, dan kapal laut. Ciri utama sistem prasarana transportasi adalah melayani pengguna, sistem prasarana transportasi harus dapat digunakan di manapun dan kapanpun. Untuk itu penyediaan sistem prasarana transportasi wajib untuk mempertimbangkan kebutuhan akan pergerakan.

Namun kenyataannya pada saat ini di Indonesia penyediaan sistem prasarana transportasi ini belum sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan, sehingga kualitas maupun kuantitas prasarana transportasi belum memadai.

Buruknya penyediaan prasarana dan sistem transportasi yang belum terkoneksi antara satu dengan yang lainnya menyebabkan aktivitas pergerakan masyarakat

menjadi terbatas. Ketidakseimbangan terhadap teori *supply and demand* antara kebutuhan pergerakan terhadap ketersediaan prasarana transportasi ini memaksa masyarakat untuk mencari solusi agar dapat menunjang aktivitas mereka.

Berdasarkan kasus tersebut, kendaraan pribadi menjadi solusi utama bagi masyarakat dalam menunjang kebutuhannya.

Kemacetan lalu lintas terjadi bila pada kondisi lalu lintas di jalan raya mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat adanya hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil (Sumadi, 2006:5). Berdasarkan hasil penelitian penumpang pada pengguna Jalan Ahmad Yani dan Raya Darmo, Kota Surabaya, terdapat 5 penyebab utama kemacetan, diantaranya: (1) volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan; (2) tingginya angka penggunaan kendaraan pribadi; (3) kurangnya pengaturan lalu lintas; (4) transportasi umum yang belum memadai; (5) minimnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Dari penyebab-penyebab tersebut dapat disimpulkan bahwa tingkat kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan umum.

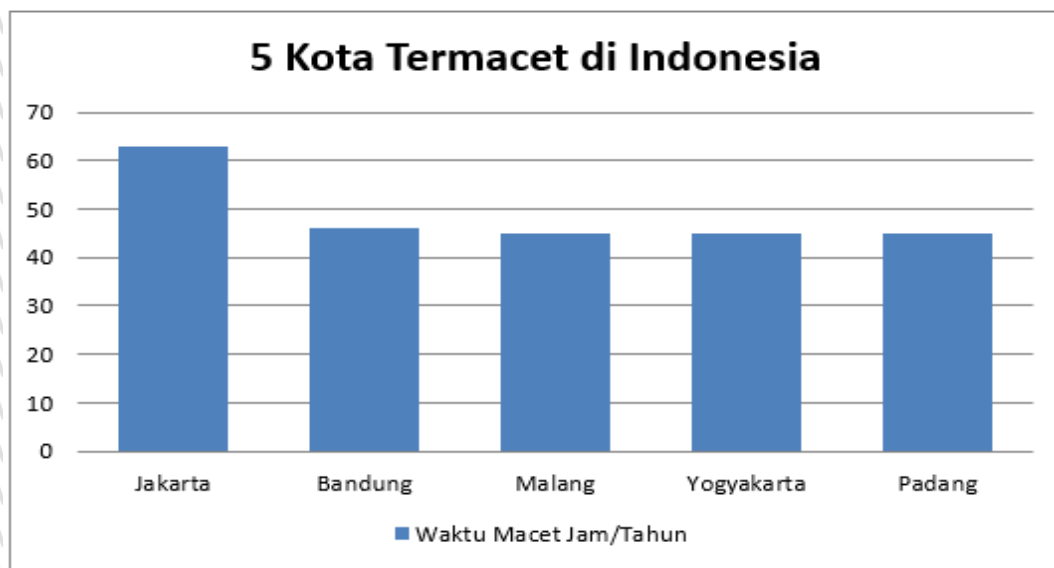
Jakarta sebagai kota metropolitan mengalami permasalahan yang cukup rumit perihal prasarana transportasi. Jumlah penduduk yang besar dengan daya beli yang tinggi membuat pertumbuhan kendaraan bermotor cukup tinggi.

Peningkatan jumlah mobil penumpang yang pesat disebabkan oleh karena mobil penumpang dinilai masih menjadi kendaraan yang paling ekonomis. Selain karena harganya yang tergolong murah, hal tersebut juga dipicu oleh perkembangan moda transportasi berbasis *online* yang saat ini menjadi primadona bagi

penunjang mobilisasi masyarakat kota Jakarta. Hampir sama dengan mobil penumpang, pertumbuhan yang sangat pesat juga terjadi pada sepeda motor, dimana saat ini sangat mudah untuk memiliki kendaraan tersebut. Banyak perusahaan *leasing* menyediakan kemudahan bagi masyarakat untuk membeli sepeda motor. Cukup bermodalkan uang beberapa ratus ribu seseorang sudah dapat memiliki sepeda motor. Tingginya kepemilikan kendaraan pribadi tersebut merupakan akibat dari sulitnya mendapatkan kendaraan umum yang aman, nyaman, mudah diakses, tepat waktu, dan harganya terjangkau di Jakarta.

Saat ini, mobil lebih menarik daripada angkutan umum dikarenakan beberapa alasan yang sering dikutip seperti kecepatan, kenyamanan, keamanan, keandalan, rasa kebebasan yang lebih besar, dan status sosial (Hagman, 2003:60). Pertumbuhan kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir di Jakarta mencapai 5,35 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, mobil penumpang mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 6,48 persen per tahun. Setelah itu Sepeda Motor, yang mengalami pertumbuhan sebesar 5,30 persen per tahun, mobil beban tumbuh 5,25 persen per tahun dan terakhir mobil bus yang mengalami penurunan sebesar 1,44 persen per tahun (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2017).

Keadaan ini berakibat pada peningkatan kepadatan lalu lintas yang akhirnya menimbulkan kemacetan di sejumlah tempat yang disebabkan oleh peningkatan volume kendaraan dan arus lalu lintas yang sangat cepat. Dapat dilihat pada gambar 1.1, berdasarkan grafik perbandingan 5 kota termacet di Indonesia, kemacetan di Jakarta sudah termasuk dalam kategori akut.



Gambar 1.1 5 Kota Termacet di Indonesia

Sumber: Akurat.co

Hal tersebut berdampak pada kerugian sosial dan ekonomi. Menurut Akurat.co, kemacetan Jakarta mengakibatkan kerugian ekonomi sebesar 67,5 triliun rupiah (Jakarta) dan 100 triliun rupiah (Jabodetabek). Adapun dari segi sosial menyebabkan terhambatnya mobilitas masyarakat dan utilisasi kendaraan semakin rendah.

Menyikapi permasalahan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

Seperti disebutkan pada Pasal 111 Ayat (1) dan (3) yang berbunyi: Ayat (1)

“Pemerintah Daerah menjamin ketersediaan Angkutan umum berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum.”;

Ayat (3) “Angkutan umum massal berbasis jalan seperti yang dimaksud pada

Ayat 1, harus didukung dengan: Mobil Bus besar yang berkapasitas angkut massal, lajur atau jalur khusus, trayek Angkutan umum lain yang tidak

berhimpitan, Angkutan pengumpan.” Guna mengantisipasi pertumbuhan kendaraan pribadi yang semakin cepat oleh karena mobilitas penduduk kota Jakarta yang tinggi, salah satu strategi yang dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah dengan menerapkan *Mass Rapid Transportation*.

Untuk itu, dalam pengembangan seperti halnya di negara maju, peningkatan sistem transportasi publik telah menjadi fokus utama dalam perencanaan transportasi. Masyarakat dari kota-kota besar memerlukan jaringan transportasi yang efisien dan berkelanjutan, yang mana menjelaskan karakteristik perjalanan dan tingkat pelayanan kota (Nivesh, 2009:23). Namun sistem transportasi publik di Jakarta masih kurang berkembang, tidak terintegrasi, tidak dikelola dengan baik, dan tidak efisien. Mengutip pernyataan Javid (2013:28), “Terdapat kesenjangan yang besar antara permintaan dan kemampuan dalam menyediakan sistem transportasi publik yang ramah lingkungan”. Berdasarkan pernyataan-pernyataan tersebut Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyiasati permasalahan-permasalahan tersebut dengan membuat sistem transportasi yang berbasis massal seperti *Bus Rapid Transit (BRT)*, *Mass Rapid Transit (MRT)*, *Light Rail Transit (LRT)*, serta Kereta Rangkaian Listrik (KRL).

Kebijakan sistem transportasi di Jakarta mempunyai konsep kebijakan utama, yaitu konsep sistem integrasi antar moda. Konsep tersebut memiliki peran yang sangat penting karena disitu merupakan proses terjadinya pertukaran antar moda. Efisiensi perjalanan melalui mekanisme pertukaran antar moda yang baik akan mendorong kemudahan dan keandalan sebuah transportasi publik. Tamin dalam bukunya yang berjudul “Perencanaan dan Permodelan Transportasi”

(2000:13), menjelaskan bahwa ketidakefisienan dalam proses pertukaran moda akan menyebabkan sistem transportasi integrasi antar moda pun secara keseluruhan menjadi tidak efisien. Masyarakat di kota-kota besar seperti halnya Jakarta, umumnya menginginkan aksesibilitas yang lebih baik dari masyarakat yang penduduknya tidak padat. Untuk itu, kualitas dari transportasi publik harus menimbang beberapa aspek utama yakni aksesibilitas halte/stasiun, frekuensi pelayanan, armada yang modern, ketaatan/ketepatan waktu perjalanan, dan faktor-faktor lainnya.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi Memiliki Hubungan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta?
2. Bagaimanakah hubungan antara Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui dan menjelaskan adanya hubungan antara Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.
2. Mengetahui dan menjelaskan tingkat signifikansi hubungan antara Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan dapat mempunyai manfaat bagi penyelesaian permasalahan kemacetan yang disebabkan oleh penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat.

Adapun manfaat lain dari penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Manfaat Empiris

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk:

- a. Memberikan sumbangan pemikiran bagi perumus kebijakan publik dalam hal menanggulangi kemacetan di Jakarta
- b. Memberikan solusi berdasarkan kaidah keilmuan tentang wawasan mengenai kebijakan transportasi terintegrasi
- c. Sebagai referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan kebijakan publik terutama pada bidang transportasi.

2. Manfaat Praktis

Secara praktik, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- a. Bagi penulis
Dapat menambah wawasan dan pengalaman seputar implementasi kebijakan publik dalam bidang transportasi
- b. Bagi pemerintah
Sebagai bahan bagi dasar perumusan kebijakan pada sektor pelayanan transportasi publik

E. Sistematika Pembahasan

Penelitian ini disusun secara sistematis dan terdiri dari beberapa bab sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

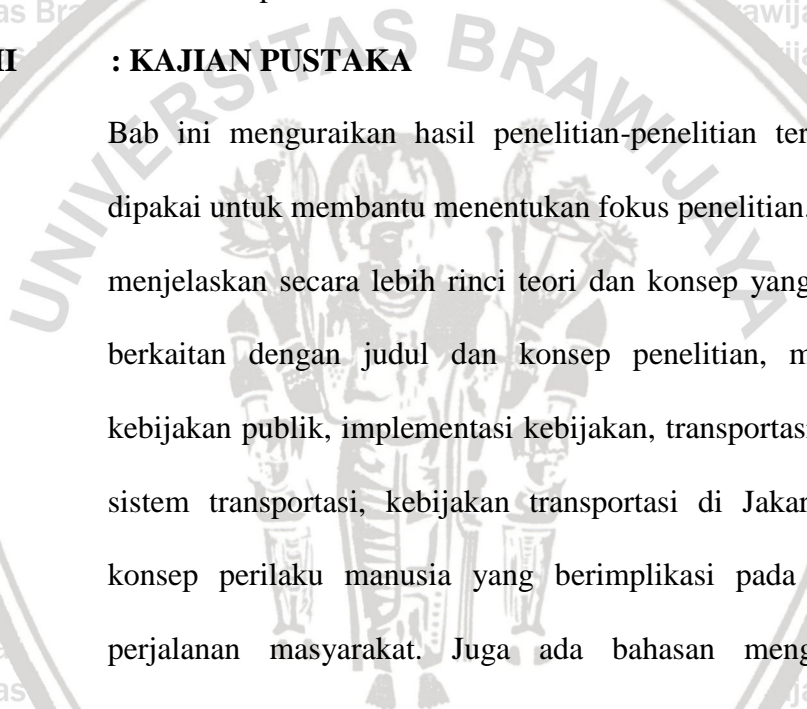
Bab ini menguraikan mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan hasil penelitian-penelitian terdahulu yang dipakai untuk membantu menentukan fokus penelitian. Bab ini juga menjelaskan secara lebih rinci teori dan konsep yang relevan dan berkaitan dengan judul dan konsep penelitian, meliputi teori kebijakan publik, implementasi kebijakan, transportasi terintegrasi, sistem transportasi, kebijakan transportasi di Jakarta dan teori konsep perilaku manusia yang berimplikasi pada karakteristik perjalanan masyarakat. Juga ada bahasan mengenai model konseptual dan model hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel-variabel dan metode pengukuran penelitian, pengumpulan data dan metode analisis data.

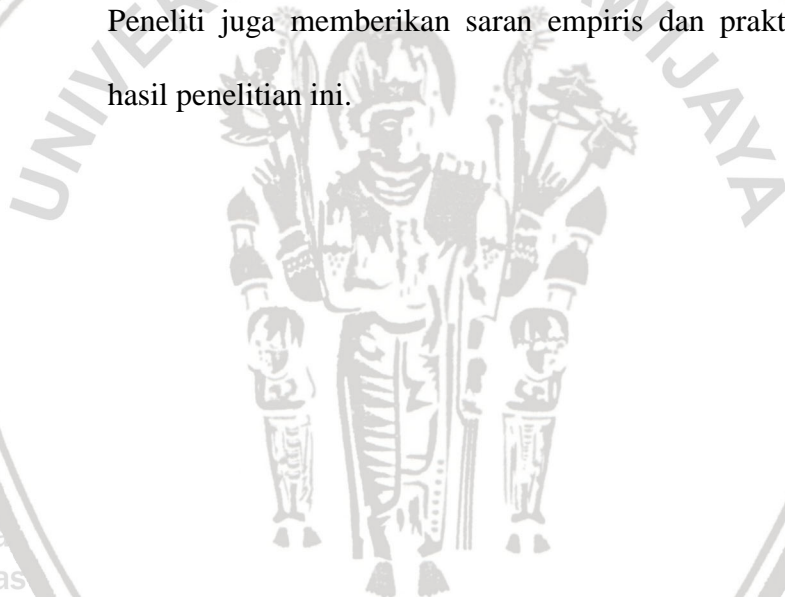


BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan gambaran umum lokasi penelitian, gambaran umum responden dan gambaran distribusi frekuensi variabel-variabel. Bab ini juga menjelaskan hasil pengujian asumsi klasik, analisis regresi linier berganda, pengujian hipotesis dan pembahasan hasil penelitian.

BAB V : PENUTUP

Bab ini akan memberikan kesimpulan mengenai hasil penelitian. Peneliti juga memberikan saran empiris dan praktis berdasarkan hasil penelitian ini.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Empiris

1. Penelitian Terdahulu

a. Kusumaningrum dan Asfirotun (2013)

Penelitian yang dilakukan Kusumaningrum dan Asfirotun (2013) ini berjudul Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (KRL *Commuter Line* Jakarta Kota – Bogor). Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, dengan teknik pengumpulan data primer (kuesioner) dan sekunder (website/buku). Responden dalam penelitian ini berjumlah 100 orang.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh kualitas kinerja pelayanan terhadap tingkat kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi Kereta Rel Listrik *Commuter Line* Jakarta Kota – Bogor.

Penelitian ini dilakukan dengan metode kuesioner terhadap pengguna KRL sebanyak 100 responden, dengan menggunakan teknik pengambilan sampel *Purposive Sampling* dan dilakukan analisis kuantitatif meliputi uji validitas dan uji reabilitas, *Importance Performance Analysis (IPA)*, *Customer Satisfaction Index (CSI)*, serta analisis kualitatif yang merupakan interpretasi data yang diperoleh dalam penelitian dan hasil pengolahan data yang sudah dilaksanakan dengan memberi keterangan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semua item pertanyaan dari semua variabel dimensi dinyatakan valid dan reliabel,

kemudian diperoleh nilai CSI sebesar 79,312% dari dimensi variabel bukti langsung, kehandalan, daya tanggap, jaminan, dan empati, yang membuktikan bahwa pelanggan kereta rel listrik sudah puas atas kinerja layanan PT. KAI, tetapi masih belum maksimal secara keseluruhan.

Secara umum pelanggan KRL telah puas dengan kinerja pelayanan PT. KAI, hal ini ditunjukkan dengan *customer satisfaction index* yang memiliki nilai sebesar 0,79312 atau 79,312%. Untuk memberikan kepuasan yang lebih maksimal di masa mendatang, maka pihak pengelola PT. KAI disarankan harus meningkatkan kinerjanya dengan melihat orientasi pengelolaan pelayanan sesuai dengan atribut-atribut tersebut.

b. Sukwadi dan Teofilus (2015)

Penelitian Sukwadi dan Teofilus (2015) ini berjudul *Behavioral Intention* Penumpang KRL *Commuter Line* Jabodetabek. Objek penelitian adalah kereta rel listrik (KRL) Jabodetabek. Data diperoleh melalui penyebaran kuisisioner pada penumpang KRL tersebut dengan teknik *purposive sampling*. Kuisisioner terbagi menjadi dua bagian besar. Bagian pertama berisi pernyataan mengenai data demografi responden. Bagian kedua berisi 15 indikator yang terdiri dari 56 pernyataan yang diturunkan penelitian-penelitian terdahulu yang menggambarkan persepsi penumpang.

Behavioral intention dipandang sebagai penentu utama kinerja penyedia transportasi umum. Penelitian ini menekankan pada hubungan antara *behavioral intention* dan variabel-variabel yang mempengaruhinya seperti kualitas layanan, nilai yang dirasakan, keterlibatan, dan kepuasan penumpang.



Dengan melakukan survei penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line* Jabodetabek, teknik model persamaan struktural menggunakan software AMOS 22.0 digunakan untuk menganalisis hubungan antar variabel dalam model konseptual. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa kualitas layanan memiliki dampak positif terhadap nilai yang dirasakan. Nilai yang dirasakan dan kepuasan penumpang mempunyai dampak positif terhadap keterlibatan.

Kualitas layanan dan keterlibatan memiliki dampak positif terhadap *behavioral intention*.

Setelah dilakukan penelitian pada KRL Jabodetabek serta dilakukan pengolahan data, maka dapat disimpulkan bahwa kualitas layanan memiliki dampak positif terhadap nilai yang dirasakan. Nilai yang dirasakan dan kepuasan penumpang mempunyai dampak positif terhadap keterlibatan.

Kualitas layanan dan keterlibatan memiliki dampak positif terhadap *behavioral intention*. Namun kualitas layanan dan nilai yang dirasakan tidak berdampak positif terhadap kepuasan. Kualitas layanan juga tidak berpengaruh terhadap keterlibatan. Nilai yang dirasakan dan kepuasan penumpang KRL tidak berpengaruh signifikan terhadap *behavioral intention*.

Dari pengolahan data, indikator yang paling mempengaruhi pada variabel kualitas layanan adalah keamanan perjalanan dan keamanan terhadap kriminalitas. Indikator yang paling mempengaruhi variabel nilai yang dirasakan adalah informasi benar dan mudah dipahami. Pada variabel keterlibatan, indikator yang berpengaruh adalah keterlibatan penumpang dalam memperoleh informasi dan niat menggunakan kereta sebagai pilihan moda

transportasi. Sedangkan untuk variabel *behavioral intention* adalah tingkat kepercayaan dan rekomendasi penumpang.

c. Indah, Susantono dan Riyanto (2015)

Penelitian Indah, Susantono dan Riyanto (2015) ini berjudul Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Berkesinambungan (*Seamless Service*) (Studi Kasus: Perjalanan Komuter Jabodetabek melalui Stasiun Kereta Api Bekasi).

Penelitian ini merupakan penelitian menggunakan pendekatan campuran yaitu gabungan antara metode kuantitatif dan kualitatif dengan pendekatan rasionalistik yang didasarkan atas fakta empiri dan didukung dengan landasan teori. Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah metode survei, baik primer maupun sekunder. Teknik survei yang digunakan dalam survei primer adalah kuesioner yang ditanyakan langsung kepada 125 responden pengguna kereta komuter *line* yang diambil secara purposif di stasiun Bekasi sebagai sampel penelitian untuk mengetahui pola perjalanan dari asal ke tujuan dengan menggunakan kereta komuter *line*.

Salah satu transportasi publik di kota Bekasi yang melayani komuter Jabodetabek disediakan oleh angkutan umum berbasis jalan rel. Namun, sebagai kota satelit dari wilayah Jakarta yang memiliki jumlah penduduk lebih dari dua juta jiwa dan memiliki potensi pergerakan yang besar menuju wilayah Jakarta dan sekitarnya, sistem transportasi kota Bekasi masih belum sepenuhnya sesuai dengan konsep *seamless service*.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa karakteristik pengguna kereta komuter *line* merupakan perjalanan *home base*

yang didominasi oleh kendaraan pribadi khususnya sebagai *access mode* menuju stasiun. Jaringan pelayanan angkutan umum dan stasiun kereta api yang belum terintegrasi dengan baik menyebabkan tidak adanya kemudahan bagi masyarakat Bekasi untuk menggunakan kedua moda tersebut. Dengan melihat karakteristik pengguna kereta komuter Jabodetabek yang mayoritas menuju wilayah Jakarta dengan maksud perjalanan untuk bekerja, sudah seharusnya penyedia layanan jasa angkutan umum berbasis rel mempertimbangkan kemudahan-kemudahan yang diberikan dalam pergerakan internal maupun eksternal para komuter tersebut. Hasil analisis dari kualitas pelayanan integrasi di stasiun belum sepenuhnya sesuai dengan konsep *seamless service* dan masih belum memuaskan. Walaupun beberapa masyarakat menilai dan memberikan apresiasi yang baik pada variabel integrasi biaya dimana sistem *e-ticketing* memberikan budaya baru dalam bertransportasi dan memberikan hak yang lebih khusus kepada pengguna komuter yang berlangganan. Dalam mewujudkan konsep *seamless service* tersebut dibutuhkan kerangka penginterasian khususnya pada integrasi fisik, tata guna lahan, jadwal, informasi dan biaya.

d. Majeed dan Batool (2016)

Penelitian yang dilakukan oleh Majeed dan Batool (2016) ini berjudul *Evaluation of Factors That Encourage Public Transit Usage: A Case Study of Lahore*. Data primer dari penelitian ini didapat dari penumpang pengguna transportasi publik. Metode analisis data pada penelitian ini menggunakan metode Regresi. Untuk mengetahui karakteristik perjalanan masyarakat di kota

Lahore, pertanyaan-pertanyaan yang diajukan antara lain tentang waktu perjalanan, moda transportasi yang lebih disukai, alternatif moda transportasi yang tersedia, biaya yang dikeluarkan untuk total perjalanan dan total jarak perjalanan.

Dapat disimpulkan berdasarkan hasil studi tersebut bahwa penggunaan sepeda motor merupakan kendaraan pribadi yang paling banyak digunakan.

Waktu perjalanan merupakan atribut dan menunjukkan angka yang signifikan terhadap kemungkinan peralihan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat. Mayoritas penumpang yang menggunakan transportasi publik merupakan kelompok masyarakat yang berpenghasilan menengah kebawah, dan sekitar 89% bersedia untuk beralih ke BRT. Hasil dari penelitian ini akan dapat bermanfaat dalam upaya perencanaan transportasi publik yang terintegrasi, dan dapat disimpulkan sistem BRT memiliki kemungkinan lebih dalam menarik pengguna moda transportasi.

e. **Burian, Zajickova, Ivan dan Karel (2018)**

Penelitian ini berjudul *Attitudes and Motivation to Use Public or Individual Transport: A Case Study of Two Middle-Sized Cities*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif dikarenakan kompleksitas faktor-faktor perilaku perjalanan masyarakat. Penelitian kuantitatif tersebut berdasarkan lebih dari seribu *interview* (507 di kota Olomouc, dan 534 di kota Ostrava). Dua kota tersebut dibandingkan dari sudut pandang faktor pengaruh spasial dan pola temporal serta pilihan moda dan kebiasaan perjalanan masyarakat kota-kota tersebut.



Berdasarkan studi kasus yang dilakukan di dua kota tersebut, dapat disimpulkan bahwa bentuk dan ukuran sebuah kota (struktur spasial) berpengaruh tidak hanya terhadap jarak perjalanan, tapi juga rata-rata kecepatan dari transportasi publik. Jarak dan pemilihan moda transportasi juga bervariasi sesuai dengan kepadatan sebuah daerah tetapi juga dapat dipengaruhi oleh struktur spasial sebuah kota. Jarak yang ditempuh dalam berjalan kaki juga tidak terlalu berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi.

Pola temporal di kedua kota memiliki kesamaan dan tidak bergantung pada ukuran maupun struktur spasial kota. Pola spasial dari arus mobil pribadi dan juga kendaraan umum pada kedua kota juga memiliki kesamaan. Pola yang berbeda dapat diamati berdasarkan perjalanan dan rute berbelanja.

Akhirnya, diperlukan untuk mengerti perilaku dan persepsi masyarakat terhadap moda transportasi. Perlu pula untuk mempertimbangkan bahwa orang yang berbeda akan memiliki kebutuhan dan motivasi yang berbeda di dalam pergerakan mereka. Berdasarkan analisis yang dilakukan dan dijelaskan dalam jurnal ini, sangat memungkinkan untuk meningkatkan kualitas proses perencanaan dan membuat pembangunan kota yang lebih pintar dan lebih cocok berdasarkan kebutuhan masyarakat.

2. Pemetaan Penelitian Terdahulu

Berdasarkan lima penelitian terdahulu, peneliti menyusun dan menyimpulkan penelitian terdahulu dalam bentuk tabel sehingga dapat melihat perbandingan antara satu penelitian terdahulu dengan penelitian terdahulu lainnya.

Pemetaan penelitian terdahulu yang digunakan dalam penelitian ini disajikan pada

Tabel 2.1.



Tabel 2.1. Pemetaan Penelitian Terdahulu

No.	Nama (Tahun)	Judul	Metode Penelitian			Hasil
			Variabel	Sampel	Analisis	
1	Kusumaningrum dan Asfirotun (2013)	Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (KRL <i>Commuter Line</i> Jakarta Kota – Bogor)	X = Kinerja Y = Kepentingan	Pengambilan data dengan cara menyebarkan kuesioner kepada 100 responden untuk diisi sesuai dengan pertanyaan atau pernyataan yang termuat di dalamnya. Data disebarikan kepada responden yang berada di dalam Kereta Rel Listrik <i>Commuter Line</i> jalur Jakarta Kota – Bogor	Metode analisis data yang digunakan adalah regresi linier, dengan menggabungkan metode <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) dan <i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI)	Secara umum pelanggan KRL telah puas dengan kinerja pelayanan PT. KAI, hal ini ditunjukkan dengan <i>customer satisfaction index</i> yang memiliki nilai sebesar 0,79312 atau 79,312%

No.	Nama (Tahun)	Judul	Metode Penelitian			Hasil
			Variabel	Sampel	Analisis	
2	Sukwadi dan Teofilus (2015)	<i>Behavioral Intention</i> Penumpang KRL <i>Commuter Line</i> Jabodetabek	X_1 = Kualitas Layanan X_2 = Nilai yang Dirasakan X_3 = Kepuasan X_4 = Keterlibatan Y = <i>Behavioral Intention</i>	Sebanyak 250 kuesioner disebarakan secara langsung pada beberapa stasiun maupun secara <i>online</i> . Dari 250 kuesioner, diperoleh hanya 200 data yang dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut. Jumlah sampel ini sudah memenuhi jumlah sampel yang direkomendasikan untuk model persamaan struktural yaitu sebesar 150-400 responden	Pengujian hipotesis ini dilakukan dengan melihat ini <i>CR</i> masing-masing variabel atau nilai probabilitas (<i>p</i>) hasil dari pengolahan data dan membandingkannya dengan nilai batasan statistik yang disyaratkan. Nilai <i>CR</i> yang disyaratkan adalah di atas 1,96 atau nilai probabilitasnya di bawah 0,05	Kualitas layanan memiliki dampak positif terhadap nilai yang dirasakan. Nilai yang dirasakan dan kepuasan penumpang mempunyai dampak positif terhadap keterlibatan. Kualitas layanan dan keterlibatan memiliki dampak positif terhadap behavioral intention.

No.	Nama (Tahun)	Judul	Metode Penelitian			Hasil
			Variabel	Sampel	Analisis	
3	Indah, Susantono dan Riyanto (2015)	Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Berkesinambungan (<i>Seamless Service</i>) (Studi Kasus: Perjalanan Komuter Jabodetabek melalui Stasiun Kereta Api Bekasi)	$X_1 =$ Aspek Fisik $X_2 =$ Aspek Layanan $Y =$ <i>Seamless Service</i>	Teknik survei yang digunakan dalam survei primer adalah kuesioner yang ditanyakan langsung kepada 125 responden pengguna kereta komuter <i>line</i> yang diambil secara purposif di stasiun Bekasi sebagai sampel penelitian untuk mengetahui pola perjalanan dari asal ke tujuan dengan menggunakan kereta komuter <i>line</i>	Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa karakteristik pengguna kereta komuter <i>line</i> merupakan perjalanan <i>home base</i> yang didominasi oleh kendaraan pribadi khususnya sebagai <i>access mode</i> menuju stasiun	Hasil analisis dari kualitas pelayanan integrasi di stasiun belum sepenuhnya sesuai dengan konsep <i>seamless service</i> dan masih belum memuaskan. Walaupun beberapa masyarakat menilai dan memberikan apresiasi yang baik pada variabel integrasi biaya dimana sistem <i>e-ticketing</i>

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

No.	Nama (Tahun)	Judul	Metode Penelitian			Hasil
			Variabel	Sampel	Analisis	
4	Majeed dan Batool (2016)	<i>Evaluation of Factors That Encourage Public Transit Usage: A Case Study of Lahore</i>	$X_1 = \text{Travel Time}$ $X_2 = \text{Travel Cost}$ $X_3 = \text{Travel Length}$ $X_4 = \text{Personal Income}$ $Y = \text{Travel Choice}$	Data primer diambil dari penumpang pengguna transportasi publik menggunakan metode <i>User Perception Interview Surveys</i>	Survey terhadap persepsi pengguna transportasi publik menyatakan bahwa mereka cenderung mempertimbangkan biaya perjalanan, waktu perjalanan, kenyamanan perjalanan dan lain-lain dalam menentukan pilihan moda transportasi yang akan digunakan	Dapat disimpulkan berdasarkan hasil studi tersebut bahwa penggunaan sepeda motor merupakan kendaraan pribadi yang paling banyak digunakan. Waktu perjalanan merupakan atribut dan menunjukkan angka yang signifikan terhadap kemungkinan peralihan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

No.	Nama (Tahun)	Judul	Metode Penelitian			Hasil
			Variabel	Sampel	Analisis	
5	Burian, Zajickova, Ivan dan Karel (2018)	<i>Attitudes and Motivation to Use Public or Individual Transport: A Case Study of Two Middle-Sized Cities</i>	X ₁ = Lingkungan Fisik X ₂ = Pelayanan Transportasi X ₃ = Sosiodemografis X ₄ = Faktor Lingkungan X ₅ = Ekonomi X ₆ = Psikologi Y = <i>Transport Behavior Perception and Attitudes towards Means of Transport</i>	Untuk melakukan penelitian ini, <i>interview</i> dilakukan terhadap lebih dari seribu orang yang berfokus pada <i>traveller's attitudes</i> yang berkaitan dengan sarana transportasi	Hasil analisis tersebut menemukan bahwa secara umum terdapat 6 variabel utama yang dilakukan masyarakat dalam upaya menilai sebuah moda transportasi	Perlu untuk mempertimbangkan bahwa orang yang berbeda akan memiliki kebutuhan dan motivasi yang berbeda di dalam pergerakan mereka. Berdasarkan analisis yang dilakukan dan dijelaskan dalam jurnal ini, sangat memungkinkan untuk meningkatkan kualitas pembangunan kota sesuai dengan kebutuhan masyarakat

Sumber: Olahan Penulis (2019)

B. Kebijakan Publik

Kebijakan, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai kepandaian, kemahiran, kebijaksanaan. Kebijakan merupakan rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak (tentang pemerintahan, organisasi, dan sebagainya). Menurut Iskandar (2015) dalam Ramdhani & Ramdhani (2017:2), kebijakan dapat didefinisikan sebagai serangkaian rencana program, aktivitas, aksi, keputusan, sikap, untuk bertindak maupun tidak bertindak yang dilakukan oleh para pihak (aktor – aktor), sebagai tahapan untuk penyelesaian masalah yang dihadapi. Penetapan kebijakan merupakan suatu faktor penting bagi organisasi untuk mencapai tujuannya. Kebijakan Publik adalah suatu keputusan yang dimaksudkan untuk tujuan mengatasi permasalahan yang muncul dalam suatu kegiatan tertentu yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan (Mustopadidjaja, 2002:10).

Easton (1953:129) memberikan definisi kebijakan publik sebagai *the authoritative alocation of values for the whole society* atau sebagai pengalokasian nilai-nilai secara paksa kepada seluruh anggota masyarakat. Laswell dan Kaplan (1970:71) juga mengartikan kebijakan publik sebagai *projected program of goal, value, and practice* atau suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dalam praktek-praktek yang terarah. Pressman dan Widavsky sebagaimana dikutip Budi Winarno (2002: 17) mendefinisikan kebijakan publik sebagai hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat-akibat yang bisa diramalkan.

Kebijakan publik itu harus dibedakan dengan bentuk – bentuk kebijakan yang lain

misalnya kebijakan swasta. Hal ini dipengaruhi oleh keterlibatan faktor – faktor bukan pemerintah.

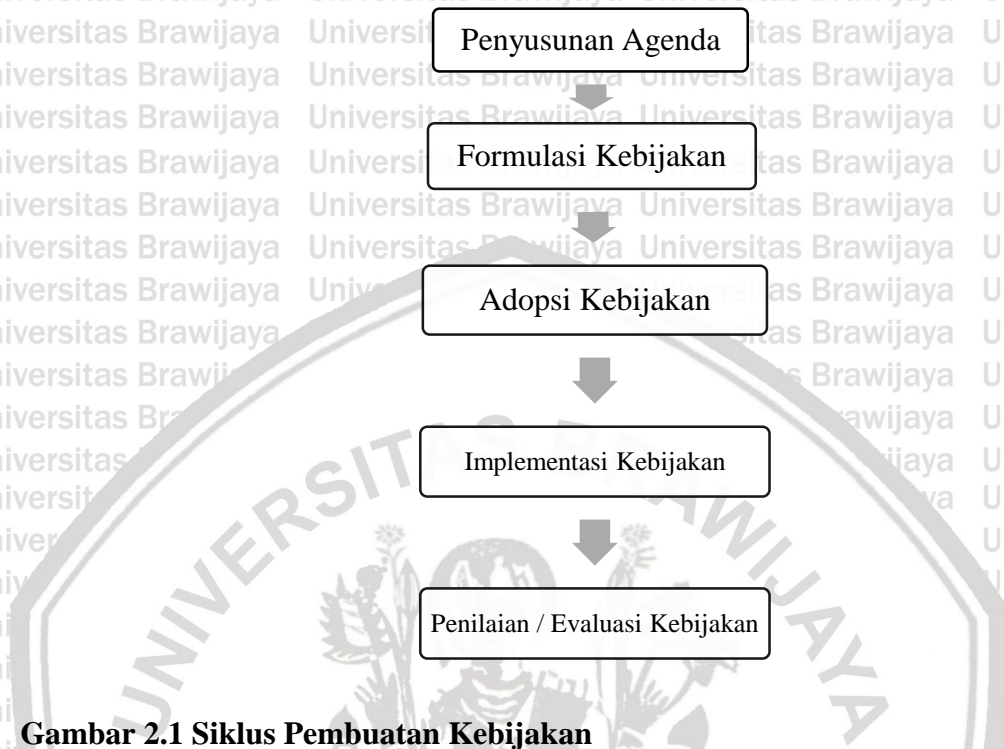
James E. Anderson sebagaimana dikutip Islamy (2009: 17),

mengungkapkan bahwa kebijakan adalah *“a purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern”*

(Serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu). Berdasarkan definisi para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah: “Serangkaian keputusan kebijaksanaan yang diambil seorang atau sekelompok orang untuk mewujudkan tujuan-tujuan tertentu di dalam masyarakat”.

Berdasarkan stratifikasinya, kebijakan publik dapat dilihat dari tiga tingkatan, yaitu kebijakan umum (strategi), kebijakan manajerial, dan kebijakan teknis operasional. Selain itu, dari sudut manajemen, proses kerja dari kebijakan publik dapat dipandang sebagai serangkaian kegiatan yang meliputi (a) pembuatan kebijakan; (b) pelaksanaan dan pengendalian; serta (c) evaluasi kebijakan. Menurut Dunn (1994:27), proses analisis kebijakan adalah serangkaian aktivitas dalam proses kegiatan yang bersifat politis. Aktivitas politis tersebut diartikan sebagai proses pembuatan kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling tergantung, yaitu (a) penyusunan agenda; (b) formulasi kebijakan; (c) adopsi kebijakan; (d) implementasi kebijakan; dan (e) penilaian kebijakan.

1. Tahapan Kebijakan Publik



Gambar 2.1 Siklus Pembuatan Kebijakan

Sumber: William Dunn

Dalam merumuskan ada 5 tahap dalam membuat kebijakan (*public policy*)

yaitu:

a. Tahap penyusunan agenda

Para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini mungkin suatu masalah tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

b. Tahap formulasi kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan (*policy alternatives/policy options*) yang ada. Dalam perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Dalam tahap ini masing-masing aktor akan bersaing dan berusaha untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.

c. Tahap adopsi kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau putusan pengadilan.

d. Tahap implementasi kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit jika program tersebut tidak diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia.

Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana

(*implementors*), namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap evaluasi kebijakan

Dalam tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan, yaitu memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik yang telah dilaksanakan sudah mencapai dampak atau tujuan yang diinginkan atau belum.

Dalam proses penyusunan kebijakan dapat melibatkan tiga elemen kelembagaan dari eksekutif, legislatif, dan pihak lain yang terkait seperti asosiasi, profesi dan lembaga swadaya masyarakat. Seluruh elemen yang disebutkan di atas menjadi pemangku kepentingan (*stakeholder*) dalam kebijakan publik.

2. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut. Rangkaian implementasi kebijakan dapat diamati dengan jelas yaitu dimulai dari program, ke proyek dan ke kegiatan. Model tersebut mengadaptasi mekanisme yang lazim dalam manajemen, khususnya manajemen sektor publik. Kebijakan diturunkan

berupa program-program yang kemudian diturunkan menjadi proyek-proyek, dan akhirnya berwujud pada kegiatan-kegiatan, baik yang dilakukan oleh pemerintah, masyarakat maupun kerjasama pemerintah dengan masyarakat.

Van Meter dan Van Horn (dalam Budi Winarno, 2008:146-147) mendefinisikan implementasi kebijakan publik sebagai tindakan-tindakan dalam keputusan-keputusan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.

Adapun makna implementasi menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (1979) sebagaimana dikutip dalam buku Solihin Abdul Wahab (2008: 65), mengatakan bahwa:

Implementasi adalah memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan Negara yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

Dari penjelasan-penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan. Jadi implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh berbagai

aktor sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran kebijakan itu sendiri.

Terdapat beberapa teori dari beberapa ahli mengenai implementasi kebijakan, yaitu:

a. Teori George C. Edward

Menurut pandangan Edwards (dalam Budi Winarno, 2008: 181) sumber-sumber yang penting meliputi, *staff* yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk menerjemahkan usul-usul di atas kertas guna melaksanakan pelayanan-pelayanan publik.

Struktur Birokrasi menurut Edwards (dalam Budi Winarno, 2008: 203) terdapat dua karakteristik utama, yakni *Standard Operating Procedures* (SOP) dan Fragmentasi:

SOP atau prosedur-prosedur kerja ukuran-ukuran dasar berkembang sebagai tanggapan internal terhadap waktu yang terbatas dan sumber-sumber dari para pelaksana serta keinginan untuk keseragaman dalam bekerjanya organisasi-organisasi yang kompleks dan tersebar luas. Sedangkan fragmentasi berasal dari tekanan-tekanan diluar unit-unit birokrasi, seperti komite-komite legislatif, kelompok-kelompok kepentingan pejabat-pejabat eksekutif, konstitusi negara dan sifat kebijakan yang mempengaruhi organisasi birokrasi pemerintah.

b. Teori Merilee S. Grindle

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle (dalam Subarsono, 2011: 93) dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*).

Variabel tersebut mencakup: sejauhmana kepentingan kelompok sasaran atau

target group termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh *target group*, sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan, apakah letak sebuah program sudah tepat, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai.

Sedangkan Wibawa (dalam Samodra Wibawa dkk, 1994: 22-23) mengemukakan model Grindle ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut. Isi kebijakan tersebut mencakup hal-hal berikut: Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan.

- 1) Jenis manfaat yang akan dihasilkan
- 2) Derajat perubahan yang diinginkan
- 3) Kedudukan pembuat kebijakan
- 4) (Siapa) pelaksana program
- 5) Sumber daya yang dihasilkan

Sementara itu, konteks implementasinya adalah:

- 1) Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat
- 2) Karakteristik lembaga dan penguasa
- 3) Kepatuhan dan daya tanggap

Keunikan dari model Grindle terletak pada pemahamannya yang komprehensif akan konteks kebijakan, khususnya yang menyangkut dengan

implementor, penerima implementasi, dan arena konflik yang mungkin terjadi di antara para aktor implementasi, serta kondisi-kondisi sumber daya implementasi yang diperlukan.

c. Teori Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier

Menurut Mazmanian dan Sabatier (dalam Subarsono, 2011: 94) ada tiga kelompok variabel yang memengaruhi keberhasilan implementasi, yakni karakteristik dari masalah (*tractability of the problems*), karakteristik kebijakan/undang-undang (*ability of statute to structure implementation*) dan variabel lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*).

d. Teori Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn

Menurut Meter dan Horn (dalam Subarsono, 2011: 99) ada lima variabel yang memengaruhi kinerja implementasi, yakni standar dan sasaran kebijakan, sumber daya, komunikasi antarorganisasi dan penguatan aktivitas, karakteristik agen pelaksana dan kondisi sosial, ekonomi dan politik.

Menurut pandangan Edward III (Budi Winarno, 2008: 175-177) proses komunikasi kebijakan dipengaruhi tiga hal penting, yaitu:

- 1) Faktor pertama yang berpengaruh terhadap komunikasi kebijakan adalah transmisi. Sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan.
- 2) Faktor kedua adalah kejelasan, jika kebijakan-kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana

kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus jelas.

Seringkali instruksi-intruksi yang diteruskan kepada pelaksana kabur dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan.

3) Faktor ketiga adalah konsistensi, jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Walaupun perintah-perintah yang disampaikan kepada pelaksana kebijakan jelas, tetapi bila perintah tersebut bertentangan maka perintah tersebut tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan menjalankan tugasnya dengan baik.

3. Kriteria Pengukuran Implementasi Kebijakan

Menurut Grindle dan Quade (1980:2), untuk mengukur kinerja implementasi suatu kebijakan publik harus memperhatikan variabel kebijakan, organisasi dan lingkungan. Perhatian itu perlu diarahkan karena melalui pemilihan kebijakan yang tepat maka masyarakat dapat berpartisipasi memberikan kontribusi yang optimal untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Selanjutnya, ketika sudah ditemukan kebijakan yang terpilih diperlukan organisasi pelaksana, karena di dalam organisasi ada kewenangan dan berbagai sumber daya yang mendukung pelaksanaan kebijakan bagi pelayanan publik. Sedangkan lingkungan kebijakan tergantung pada sifatnya yang positif atau negatif. Jika lingkungan berpandangan positif terhadap suatu kebijakan akan menghasilkan dukungan positif sehingga lingkungan akan berpengaruh terhadap kesuksesan implementasi kebijakan. Sebaliknya, jika lingkungan berpandangan negatif maka akan terjadi

benturan sikap, sehingga proses implementasi terancam akan gagal. Lebih daripada tiga aspek tersebut, kepatuhan kelompok sasaran kebijakan merupakan hasil langsung dari implementasi kebijakan yang menentukan efeknya terhadap masyarakat.

Dalam kaitannya dengan penelitian ini, maka peneliti lebih tertarik untuk menganut model dan pandangan tentang implementasi kebijakan dari Grindle, Merilee S (1980:2), yang menjelaskan makna implementasi kebijakan sebagai berikut:

“implementasi pada dasarnya merupakan upaya menerjemahkan kebijakan publik yang merupakan pernyataan luas tentang maksud tujuan dan cara mencapai tujuan ke dalam berbagai program aksi untuk mencapai tujuan tertentu yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan. Dengan demikian, implementasi berhubungan dengan penciptaan “*policy delivery system*” yang menghubungkan tujuan kebijakan dengan *output* atau *outcome* tertentu. Implementasi kebijakan merupakan suatu fungsi dari implementasi program dan berpengaruh terhadap pencapaian *outcome*-nya. Oleh karena itu studi terhadap proses implementasi kebijakan hampir selalu menggunakan metode investigasi dan analisis dari aktivitas program.”

4. Tahapan Proses Implementasi Kebijakan

Jones dalam Nursalam (1994 : 166) menjelaskan bahwa implementasi itu merupakan proses yang memerlukan tindakan – tindakan sistematis yang terdiri dari interpretasi, organisasi, dan aplikasi. Berikut penjelasannya :

a. Interpretasi

Interpretasi berlaku dari para pelaksana kebijakan. Para pelaksana kebijakan harus mengetahui dengan baik mengenai substansi kebijakan, makna kebijakan dan tujuan kebijakan, agar penafsiran ini tidak menyimpang dari kebijakan tersebut. Dalam proses implementasi kebijakan, para pelaku

birokrasi yang berperan sebagai organisasi pelaksana perlu menginterpretasikan program, sehingga para pelaku pelaksana di lapangan dapat bertindak sesuai rencana proyek tersebut.

b. Organisasi

Organisasi ini sebagai kegiatan yang berkaitan dengan pembentukan atau penataan kembali sumber daya, unit – unit serta metode untuk menjadikan program berjalan. Tujuan organisasi adalah menjalankan program – program yang telah dibuat. Dengan organisasi, pemerintah dapat menghimpun sumber daya dan mengelola sumber daya yang ada tersebut.

c. Aplikasi

Aplikasi adalah tahap penerapan rencana implementasi kebijakan kepada kelompok target sasaran program atau juga dapat dikatakan sebagai ketentuan yang bersifat tetap dalam pelayanan untuk mencapai sasaran dengan aplikasi ini, diharapkan akan muncul respon dari kelompok sasaran atau lingkungan, apakah menerima atau menolak implementasi kebijakan tersebut.

5. Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Kebijakan

Dalam proses implementasi kebijakan tentu mengalami beberapa kendala ataupun capaian yang berhasil. Untuk mencapai keberhasilan tersebut, tentunya terdapat beberapa faktor pendukung dan penghambat yang terjadi. Menurut Anderson dalam Islamy (2004 : 108 -110), ada beberapa faktor pendukung dalam proses implementasi kebijakan publik, antara lain :

- a. Respek anggota masyarakat terhadap otoritas dan keputusan – keputusan badan – badan pemerintah.

b. Adanya kesadaran untuk menerima kebijakan.

c. Adanya keyakinan bahwa kebijakan itu dibuat secara sah, konstitusional dan dibuat oleh pejabat pemerintah yang berwenang melalui prosedur yang telah ditetapkan.

d. Sikap menerima dan melaksanakan kebijakan publik karena kebijakan – kebijakan kontroversial yang lebih banyak mendapatkan penolakan warga masyarakat dalam pengimplementasiannya.

Dengan adanya faktor pendukung implementasi kebijakan terdapat juga faktor penghambat yang dapat mengakibatkan kegagalan dalam implementasi kebijakan publik. Menurut Nugroho (2003:151) terdapat kendala – kendala dalam implementasi kebijakan, antara lain :

- a. Adanya kebijakan yang bertentangan dengan sistem nilai yang ada.
- b. Tidak adanya kepastian hukum.
- c. Adanya keanggotaan seseorang dalam suatu organisasi.
- d. Adanya ketidakpatuhan selektif terhadap hukum.

Komunikasi suatu program hanya dapat dilaksanakan dengan baik apabila jelas bagi para pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi, kejelasan informasi dan konsistensi informasi yang disampaikan. Sumber daya, meliputi empat komponen yaitu staf yang cukup (jumlah dan mutu), informasi yang dibutuhkan guna pengambilan keputusan, kewenangan yang cukup guna melaksanakan tugas atau tanggung jawab dan fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan. Disposisi atau sikap pelaksana merupakan komitmen pelaksana

terhadap program. Struktur birokrasi didasarkan pada *standard operating procedure* yang mengatur tata aliran pekerjaan dan pelaksanaan kebijakan.

Untuk memperlancar implementasi kebijakan, perlu dilakukan diseminasi dengan baik. Syarat pengelolaan diseminasi kebijakan ada empat, yakni: (1) adanya respek anggota masyarakat terhadap otoritas pemerintah untuk menjelaskan perlunya secara moral mematuhi undang-undang yang dibuat oleh pihak berwenang; (2) adanya kesadaran untuk menerima kebijakan. Kesadaran dan kemauan menerima dan melaksanakan kebijakan terwujud manakala kebijakan dianggap logis; (3) keyakinan bahwa kebijakan dibuat secara sah; dan (4) awalnya suatu kebijakan dianggap kontroversial, namun dengan berjalannya waktu maka kebijakan tersebut dianggap sebagai sesuatu yang wajar.

C. Kebijakan Transportasi

1. Definisi Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk

memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (Kamaluddin, 2003:13).

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu, sehingga perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Dalam ilmu transportasi, alat pendukung transportasi diistilahkan dengan sistem transportasi yang di dalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) berikut :

- 1) Ruang untuk bergerak (jalan)
- 2) Tempat awal/akhir pergerakan (terminal)
- 3) Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun)
- 4) Pengelolaan (yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya)

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut diatas secara serentak. Masing-masing unsur tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serentak (Miro, 2005:5).

Dalam istilah teori ekonomi disebut bahwa fungsi transportasi adalah mengangkut atau membawa barang-barang dari tempat dimana *utility*-nya relatif lebih rendah ke tempat dimana *utility*-nya relatif lebih tinggi. Dalam hubungan dengan barang-barang yang diangkut ini, pengangkutan tersebut memberikan

jasa-jasanya dalam berbagai bentuk, dimana yang terpenting diantaranya adalah sebagai berikut :

a. *Bulk Freight Service*

Jasa angkutan ini terutama untuk mengangkut barang-barang dasar yang bersifat *bulky*, seperti hasil-hasil pertanian dan ternak, hasil-hasil tambang, hasil-hasil hutan, hasil-hasil perkebunan, hasil-hasil industri dan lain-lainnya.

b. *Merchandise Freight and Express Service*

Merchandise freight ini umumnya terdiri atas angkutan dalam jumlah kecil-kecilan, yang jika diangkut dengan kereta api seringkali dikenal sebagai *less-than-carload freight*. *Express services* sifatnya adalah untuk “jasa angkutan barang yang mewah” dari rumah ke rumah, yang meliputi jasa-jasa untuk atau diantara rumah-rumah perusahaan, rumah-rumah perorangan, ataupun kantor-kantor tertentu.

c. *Passenger Service*

Passenger transportation merupakan aktivitas ekonomi dan sosial yang sangat penting dalam setiap kehidupan masyarakat terutama di negara industri yang besar dan banyak penduduknya. Biasanya *commercial passenger travel* bersifat komplementer dan cukup besar korelasinya dengan *freight transportation*. Perluasan pertukaran barang-barang biasanya diikuti dengan bergeraknya atau mengalirnya orang-orang yang mengusahakan perdagangannya. Hal ini berhubungan dengan usaha-usaha untuk memperluas pasar serta kemungkinan-kemungkinan penjualan barang dan jasa yang masih bersifat potensial (Kamaluddin, 2003:39-41).

2. Transportasi Terintegrasi

Pada umumnya, peningkatan produksi kendaraan bermotor (mobil dan sepeda motor) menyebabkan kecenderungan masyarakat untuk membeli dan menggunakan kendaraan pribadi. Dalam sedekade terakhir, peran dari transportasi dan mobilitas telah meningkat, yang mana sangat berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi dan kemajuan teknologi (Bergstad, 2011:4). Kepemilikan terhadap sebuah mobil juga telah menjadi sebuah indikator dari standar gaya hidup masyarakat (Hiscock, 2002:3). Dewasa ini, kita tidak dapat berharap bahwa sistem transportasi publik akan dapat menyediakan tingkat pelayanan yang dapat menarik masyarakat yang masih menggunakan mobil dalam jumlah yang besar (Hensher, 1998:7). Namun sangat diperlukan untuk memperkenalkan atau membuat sebuah kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan angka penggunaan transportasi publik. Untuk itu, strategi kebijakan transportasi yang dilakukan oleh banyak kota adalah untuk mengurangi jumlah perjalanan mobil di dalam sebuah kota (Horak, 2014:10).

Beberapa jurnal penelitian sering berpendapat bahwa, kegagalan sebuah kota dalam hal penerapan sistem transportasi dalam menanggapi tuntutan masyarakat disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya adalah buruknya efisiensi, mulai dari waktu hingga uang yang dikeluarkan untuk sebuah perjalanan. Hal tersebut disebabkan oleh kurangnya integrasi antar moda transportasi, sehingga untuk beberapa rute masyarakat sering kesulitan dalam berpindah dari satu moda ke moda yang lainnya. Kepastian waktu juga masih menjadi perhatian khusus dalam hal ini. Oleh karena itu diperlukan sebuah

kebijakan untuk mengintegrasikan beberapa moda untuk kemudian dijadikan dalam satu sistem transportasi. Menurut Potter (2010) dalam Yulianty (2012:20), ada beberapa bentuk integrasi transportasi, diantaranya:

- 1) Integrasi lokasi yang memungkinkan perpindahan moda dengan mudah
- 2) Integrasi jadwal yang memungkinkan pelayanan transportasi publik pada waktunya dan memudahkan waktu perpindahan moda transportasi publik
- 3) Integrasi tiket yang memungkinkan penumpang agar tidak perlu membeli tiket baru pada setiap perjalanan
- 4) Integrasi informasi yang memungkinkan penumpang untuk mendapatkan informasi terkait pelayanan transportasi publik yang saling terhubung sehingga dapat merencanakan perjalanannya, integrasi desain pelayanan yang merupakan integrasi kebijakan, administrasi dan kelembagaan pemerintah untuk mendukung implementasi integrasi transportasi publik
- 5) Integrasi bangkitan perjalanan yang merupakan integrasi transportasi dengan pembangkit lahan (tata guna lahan)

Perencanaan manajemen transportasi akan lebih baik apabila menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Menurut Parasuraman *et al* (1998:12), terdapat 5 dimensi dalam menilai kualitas pelayanan transportasi, yakni *tangibles* (wujud fisik), *reliability* (keandalan), *responsiveness* (daya tanggap), *assurance* (jaminan) dan *emphaty* (empati).

Rencana transportasi harus dikembangkan sehingga memberikan prioritas yang lebih tinggi kepada transportasi publik daripada transportasi pribadi dengan memastikan penyediaan layanan transportasi umum yang memadai dan menerapkan langkah-langkah manajemen permintaan perjalanan untuk menarik pengguna kendaraan pribadi (Pillay dan Zyl, 2000:2). Lebih lanjut Pillay dan Zyl (2000:5) memaparkan beberapa persyaratan yang perlu dilakukan agar sistem integrasi antar moda dapat berjalan dengan efektif, yakni:

- 1) Prioritas lebih tinggi terhadap transportasi publik dengan pelayanan dan fasilitas yang layak, penggunaan sumber daya yang langka, dan infrastruktur yang mahal
- 2) Fokus utama pada pergerakan masyarakat dan bukan terhadap moda serta integrasi moda transportasi juga penggunaan lahan
- 3) Kerjasama dan dukungan antar tingkat lembaga pemerintah
- 4) Penyediaan anggaran melalui *public-private-partnership (PPPs)* dan kebijakan pemerintah yang jelas
- 5) Formalisasi dan regulasi dari transportasi publik, kerangka kerja lembaga legislatif pada tingkat nasional dan daerah, struktur kelembagaan yang tepat.
- 6) Perencanaan dan visi terhadap transportasi publik yang tepat

Menurut Badan Litbang Perhubungan Darat (2010), pelayanan transportasi yang berkesinambungan (terintegrasi) atau *single seamless service* dapat diartikan sebagai transportasi antar/multimoda yang dapat memindahkan penumpang maupun barang dari titik asal ke titik tujuan (dari pintu ke pintu) diarahkan pada

keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi antarmoda yang efektif dan efisien dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda. Sedangkan untuk meningkatkan pelayanan yang efisien, terdapat dua aspek yaitu aspek fisik dan aspek layanan. Menurut J. Hine dan J. Scott (2000:222), *seamless service* adalah untuk mengurangi biaya dalam perpindahan moda, mereduksi waktu perjalanan serta memberikan rasa aman dan nyaman.

3. Kebijakan Transportasi di Jakarta

Tingginya mobilitas penduduk di Ibukota yang diiringi oleh kurangnya fondasi sistem transportasi yang baik mengakibatkan timbulnya masalah kemacetan. Salah satu syarat agar sebuah negara dapat dikatakan baik adalah dengan memiliki sistem transportasi yang baik pula. Kemudahan menggunakan angkutan umum massal, kenyamanan, ketepatan waktu, serta harga yang terjangkau, merupakan daya tarik bagi masyarakat untuk menunjang pergerakan sehari-hari dengan menggunakan transportasi publik. Apabila sarana tersebut tidak disediakan dan dikelola dengan baik, maka masyarakat pun akan enggan menggunakan transportasi publik dan cenderung untuk memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Seperti tertulis pada Pasal 5 UU Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang berbunyi: "Provinsi DKI Jakarta berperan sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang memiliki kekhususan tugas, hak, kewajiban, dan tanggung jawab tertentu dalam penyelenggaraan

pemerintahan dan sebagai tempat kedudukan perwakilan negara asing, serta pusat/perwakilan lembaga internasional.” Kemudian diperjelas dalam Pasal 140

UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan,

“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas: (a) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan (b) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.”

Tanggapan tersebut mengharuskan pemerintah provinsi DKI Jakarta untuk membuat kebijakan tentang sarana transportasi publik yang memadai.

Kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin tinggi serta belum andalnya moda transportasi yang disediakan berdampak langsung terhadap kepadatan lalu lintas di Ibukota. Fokus pemerintah saat ini adalah membenahi sarana transportasi agar para pengguna kendaraan pribadi mau beralih menggunakan transportasi publik.

Beberapa strategi kebijakan yang telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah (Pemprov DKI Jakarta) adalah membangun suatu sistem transportasi berbasis massal yang terintegrasi. Seperti yang tertuang dalam Pasal 7 huruf j Perda Nomor 5 tahun 2014 menyebutkan, “Dokumen Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, memuat paling sedikit: rencana integrasi antar moda”. Lebih lanjut dalam Pasal 11 ayat 1 tertulis, “Untuk mewujudkan

integrasi antar moda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf j, Pemerintah Daerah membangun dan menyediakan: (a) prasarana dan sarana integrasi antar moda; (b) sistem operasional terintegrasi meliputi jadwal perjalanan dan sistem tiket.”

Khususnya di Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membuat sistem transportasi yang tertuang dalam SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta, yang kemudian ditetapkan dalam bentuk kebijakan di Pergub Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Di dalam pasal 2 Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007, dijelaskan:

“Maksud disusunnya pengaturan Pola Transportasi Makro adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah”

Sesuai dengan yang tertulis pada Pasal 5, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki kewajiban untuk meningkatkan pelayanan dan menyediakan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. Kemudian dalam Pasal 4 ayat (1) disebutkan: Perencanaan Pengembangan sistem transportasi terdiri dari :

- 1) Pengembangan sistem angkutan umum bus;
- 2) Pengembangan sistem angkutan umum massal;
- 3) Pengembangan sistem jaringan jalan;
- 4) Pengembangan sistem angkutan jalan rel;
- 5) Pengembangan sistem transportasi alternatif;
- 6) Pengembangan kebijakan pendukung.

Dari pernyataan di atas, dapat disimpulkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan mengembangkan sistem transportasi massal yang terdiri dari: pengembangan

sistem transportasi berbasis jalan dan sistem transportasi berbasis rel, yang kemudian akan dipadukan dalam sistem jaringan antar moda. Upaya merumuskan kebijakan dalam meningkatkan pelayanan di bidang transportasi yang berkesinambungan memerlukan pandangan-pandangan dari para narasumber, yaitu *stakeholder* dan akademisi.

4. Sistem Transportasi di Jakarta

a. Definisi sistem transportasi

Menurut Sani (2010:10) dalam bukunya “Transportasi: Suatu Pengantar”,

“Sistem transportasi adalah sistem yang meliputi aspek teknis, yaitu yang berkaitan dengan peralatan (sarana) serta pembuatan infrastruktur (prasarana) dan bila berkaitan dengan maksud dan tujuan perjalanan ini bisa berkaitan dengan bidang ekonomi, sosial, budaya maupun kepentingan lainnya. Sistem transportasi (*Transportation System*) yang paling dominan adalah sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis yang mempunyai arti:

Sarana : Wahana, yaitu alat untuk mencapai tujuan

Prasarana : Infrastruktur, benda, yang membantu agar sarana ini dapat berfungsi dengan baik sehingga sampai di tempat tujuan”

Sedangkan sistem transportasi terdiri atas angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut (Salim, 2004:8)

1) Angkutan umum

Sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan

menggunakan alat angkut tertentu dinamakan moda transportasi

(*mode of transportation*). Dalam pemanfaatan transportasi ada tiga

moda yang dapat digunakan, yaitu:

a) Pengangkutan melalui laut (*sea transportation*)

b) Pengangkutan melalui darat (kereta api, bus, truk)

c) Pengangkutan melalui udara

2) Manajemen sistem transportasi

Tiap moda transportasi mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda antara satu dengan yang lainnya. Manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori:

a) Manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan

Manajemen pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan. Selain itu bagian penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan

b) Manajemen lalu lintas angkutan

Manajemen *traffic* bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut, dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Selanjutnya menurut Sani (2010:12)

“Semua sistem baik transportasi darat, laut, maupun udara terutama pada sistem angkutan umum, maka untuk terlaksananya sistem angkutan ini dengan baik terdiri dari: (a) Rute (jaringan): yang terdiri dari asal, tujuan, dan lintasannya; (b) Prasarana (infrastruktur): sesuai dengan jenis moda yang dipakai; (c) Sarana (wahana): alat untuk melakukan perpindahan; (d) Operasional: proses pengaturan operasi kendaraan agar dapat seefisien mungkin; (e) Peraturan: pelaksana yang mengatur penggunaan prasarana oleh sarana karena banyaknya pemakai pada saat yang bersamaan pada satu tempat atau ruang; (f) Pengawasan: agar pemakaian prasarana berjalan tertib sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan; (g) Pelaksana (pengusaha angkutan/badan penyelenggara): pihak yang menyediakan sarana untuk pelaksana perpindahan yang biasanya disebut pengusaha angkutan umum; (h) Penumpang (konsumen): yang memerlukan alat angkut untuk memudahkan perpindahannya agar lebih cepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan; (i) Pihak

yang terkena dampak angkutan (lingkungan): pihak yang dapat mengganggu atau terganggu dalam proses pergerakan atau pengoperasian sarana”.

Berdasarkan pemaparan tersebut, dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi adalah sistem yang meliputi aspek teknis, yaitu yang berkaitan dengan peralatan (sarana) serta pembuatan infrastruktur (prasarana) dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu.

b. *Bus Rapid Transit (BRT)*

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan sebuah sistem transportasi yang menggunakan armada bus untuk melayani para pengguna jasanya. *Bus Rapid Transit (BRT)* adalah istilah yang digunakan untuk berbagai sistem transportasi umum yang menggunakan bus dalam upaya menyediakan layanan yang lebih cepat dan lebih efisien daripada jalur bus biasa.

“Sistem *Bus Rapid Transit* memiliki kualitas pelayanan yang dirasa lebih baik dari kualitas servis bus lain, seperti pelayanan yang nyaman, aman, cepat dan tepat waktu. Setiap sistem BRT menggunakan sistem pengembangan yang berbeda, walaupun pengembangannya terkait dengan sistem BRT yang lain. Hasil dari pengembangan sistem tersebut mendekati sistem *rail transit* yang mana mempertahankan keamanan dan tarif bus. Kecepatan dari *Bus Rapid Transit* tidak mengikutsertakan kecepatan dari bus-bus BRT. Kecepatan transit dari sistem BRT rata-rata dari 19-48 km/jam dimana mengkomparasikan dengan permukaan jalan. BRT biasanya dikelola oleh perusahaan swasta atau perusahaan BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) dengan memiliki jalur khusus atau prioritas utama di jalan raya.” (Anas, 2012)

Beberapa fitur ideal dari *Bus Rapid Transit* (Djieout, 2013:14):

- 1) Memiliki jalur khusus (jalur eksklusif) yang hanya khusus dilewati oleh *Bus Rapid Transit*, sehingga bebas dari kemacetan di jalan raya

- 2) Jalur komperhensif *Bus Rapid Transit* dapat menggunakan jalur biasa di jalan raya di beberapa tempat jika tidak memungkinkan untuk adanya jalur khusus BRT dan memiliki prioritas utama
- 3) Sistem pembayaran di halte (terminal) yang dapat mengurangi waktu untuk antrian masuk penumpang dibandingkan dengan yang membayar ketika akan naik bus
- 4) Halte (*shelter*) yang memiliki fitur dan kualitas lebih baik seperti pintu geser otomatis dan papan informasi rute bus dan lain-lain. Ketinggian lantai shelter yang sejajar dengan pintu bus memudahkan semua jenis (anak kecil, dewasa, ataupun para penyandang disabilitas) penumpang untuk menaiki bus.
- 5) Pemisahan pintu keluar dan masuk penumpang baik pada bus maupun halte (*shelter*) sehingga tidak akan terjadi tabrakan antar penumpang yang akan naik dan turun
- 6) Kualitas pengendara dalam berkendara yang baik dan juga sistem kontrol yang telah diatur sehingga menciptakan rasa nyaman bagi penumpang.

Di Indonesia sendiri khususnya di Jakarta telah menggunakan sistem *Bus Rapid Transit* ini sebagai angkutan umum massal yang disediakan oleh pemerintah provinsi. BRT yang ada di Jakarta dinamakan Transjakarta atau yang umum disebut *busway*. Transjakarta atau *busway* adalah sebuah sistem transportasi BRT pertama di Asia Tenggara dan Selatan yang beroperasi sejak tahun 2004 di Jakarta, Indonesia.

Hingga akhir tahun 2017, menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, telah beroperasi 13 koridor *busway* dan beberapa jalur di luar koridor (*feeder*) yang tersedia dengan armada sebanyak 1591 bus. Jumlah bus tersebut akan terus ditambah pada tahun-tahun berikutnya guna menyeimbangkan arus pertumbuhan dan kebutuhan perjalanan masyarakat.

“Selama tahun 2017, penumpang yang diangkut armada busway sebanyak 144,87 juta penumpang dimana koridor I (jurusan Blok M – Kota) mengangkut penumpang terbanyak diantara seluruh koridor yang ada yaitu sekitar 20,10 persen dari total penumpang. Koridor lain yang juga menyerap penumpang cukup banyak adalah koridor IX (jurusan Pinang Ranti-Pluit) yang menyerap 14,35 persen penumpang. Sementara koridor yang tidak menyerap banyak penumpang yaitu koridor XII (jurusan Pluit–Tanjung Priok), yaitu hanya sekitar 1,81 persen. Sedangkan koridor XIII (Ciledug – Tendeau) dalam kurun waktu kurang lebih 5 bulan sejak beroperasi telah menyerap 1,10 persen dari total penumpang tahun 2017. Armada busway juga melayani sekitar 26,43 juta penumpang di luar jalur koridor. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah penumpang busway tahun 2017 mengalami peningkatan 17,11 persen atau dari 123,71 juta penumpang pada tahun 2016 menjadi 144,87 juta penumpang pada tahun 2017.” (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2017)

c. *Mass Rapid Transit (MRT)*

Mobilitas penduduk yang tinggi di Jakarta menjadikan penerapan sistem transit cepat berskala massal atau *Mass Rapid Transit* solusi terbaik untuk menghindari kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu strategi pemerintah Jakarta guna mengurai masalah kemacetan di Ibukota adalah dengan menerapkan *Mass Rapid Transportation* sebagaimana tercantum dalam Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No 84 Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 poin b dan e, “Memasyarakatkan Sistem Angkutan Umum Massal dan

Menambah Jaringan Primer, *Busway*, dan *Subway*.” Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi meluncurkan dimulainya megaprojek transportasi cepat massal pada tanggal 2 Mei 2013. Pembangunan proyek MRT Koridor I dibangun terlebih dahulu, yang mana menghubungkan Lebak Bulus hingga Kampung Bandan. Pembangunan proyek MRT Koridor I tersebut dibagi menjadi 2 tahap (fase). Fase pertama menghubungkan Lebak Bulus sampai dengan Bundaran HI sepanjang 15,7 km dengan 13 stasiun (7 stasiun layang, dan 6 stasiun bawah tanah) yang telah di uji coba pada tanggal 12 Maret 2019 dan telah diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 24 Maret 2019. MRT Jakarta Koridor I tahap pertama ini sudah mulai beroperasi komersil sejak 1 April 2019.

MRT Jakarta Koridor I tahap kedua akan melanjutkan tahap pertama yang kemudian akan menghubungkan Bundaran HI hingga ke Kampung Bandan sepanjang 8,1 km. Berdasarkan data PT MRT Jakarta, stasiun pertama fase kedua yang akan mulai dibangun pada 24 Maret 2019 mendatang itu dimulai dari stasiun Sarinah. Sarinah merupakan stasiun bawah tanah lanjutan dari stasiun Bundaran HI. Nantinya secara total akan terdapat 7 stasiun baru yang dibangun pada fase kedua ini, antara lain Sarinah, Monas, Harmoni, Sawah Besar, Mangga Besar, Glodok, dan kawasan Kota (detik.com).

Berikut ini merupakan peta rute MRT Jakarta Koridor I fase pertama (Lebak Bulus – Bundaran HI).



Gambar 2.2 Peta Rute MRT Jakarta Fase I

Sumber: jakartamrt.co.id

Membangun sistem jaringan MRT bukanlah semata-mata urusan kelayakan ekonomi dan finansial saja, tetapi lebih dari itu membangun MRT mencerminkan visi sebuah kota. Kehidupan dan aktivitas ekonomi sebuah kota, antara lain tergantung dari seberapa mudah warga kota melakukan perjalanan/ mobilitas dan seberapa sering mereka dapat melakukannya ke berbagai tujuan dalam kota. Tujuan utama dibangunnya sistem MRT adalah memberikan kesempatan kepada warga kota untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas perjalanan/ mobilitasnya menjadi lebih andal, terpercaya, aman, nyaman, terjangkau dan lebih ekonomis. Manfaat langsung dioperasikannya sistem MRT ini adalah mampu mengurangi kepadatan kendaraan di jalan karena

dengan adanya MRT diharapkan dapat mengalihkan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi massal.

Pengembangan MRT dapat menjadi alternatif solusi untuk mengatasi persoalan perangkutan di kota-kota besar tersebut. Keunggulan sistem ini ialah kemampuannya mengangkut penumpang dalam jumlah besar, cepat, dan dapat diandalkan dalam berbagai situasi. Dengan menggunakan MRT, ruang jalan akan jauh lebih efisien karena penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalisasi.

d. *Light Rail Transit (LRT)*

Light Rail Transit adalah sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikan atas kemampuannya menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang jalur-jalur khusus eksklusif pada lahan bertingkat, struktur menggantung, *subway*, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil (Kittleson & Associates, 1999:8). Menurut Vuchic (2005:14), LRT merupakan kereta ringan berbasis rel modern yang pengoperasiannya pada jalur pribadi di permukaan jalan ataupun terpisah secara sepenuhnya. Duval (2007:8) mengatakan, LRT mengembangkan kapabilitas koleksi-distribusi yang tinggi dengan layanan yang sangat baik dari otomatisasi dan peningkatan teknologi dalam moda transit cepat.

Menurut Wojuade (2016:275), proyek LRT akan menyebabkan efisiensi transportasi, membantu program-program pengembangan multimoda serta menyediakan layanan angkutan penumpang yang cepat, aman, dan andal, yang

kemudian akan mengurangi kemacetan dan masalah kesulitan parkir.

Aksesibilitas ke halte bus dan stasiun kereta merupakan hal penting untuk meningkatkan penggunaan transportasi publik.

1) LRT Jabodebek

Jakarta memulai pembangunan *Light Rail Transit (LRT)* pada tanggal 9 September 2015. Presiden Joko Widodo (Jokowi) telah

meresmikan peletakan batu pertama (*groundbreaking*) tahap I proyek

pembangunan LRT Jabodetabek di depan kantor Jasa Marga, tol KM

5.400, seberang Taman Angrek Taman Mini Indonesia Indah (TMII),

Jakarta Timur. Pengerjaan LRT yang digarap pemerintah pusat itu

terdiri dari dua tahap dengan total panjang jalur 83,6 kilometer.

Masing-masing terdiri dari tiga lintas pelayanan, yakni tahap 1

meliputi lintas layanan Cibubur-Cawang, Bekasi Timur-Cawang,

Cawang-Dukuh Atas dengan 21 stasiun dan panjang 42,1 kilometer.

Adapun tahap dua lintas pelayanan Cibubur-Bogor, Dukuh Atas-

Palmerah-Senayan, dan Palmerah-Grogol dengan panjang 41,5

kilometer. Rencananya, akan ada 10 stasiun pada tahap dua. Untuk

tahap pelaksanaan pembangunan lintas pelayanan LRT tahap 1 akan

dimulai pada akhir tahun 2015 dan direncanakan akan selesai pada

tahun 2018. Sedangkan lintas pelayanan LRT tahap 2 akan dimulai

pada akhir tahun 2016 dan berakhir pada akhir tahun 2018 (BPS

Provinsi DKI Jakarta, 2017).



Gambar 2.3 Peta Rute LRT Jabodebek

Sumber: panduankonsumen.com

Nantinya, LRT Jabodebek akan terintegrasi dengan beberapa moda transportasi lainnya. Sebagai contoh pada stasiun LRT Cawang yang akan terintegrasi langsung dengan Transjakarta koridor 9 (Pinang Ranti – Pluit), 10 (PGC – Tanjung Priok) dan 7 (Kp.Rambutan – Kp. Melayu). Integrasi tersebut juga akan terjadi di stasiun Dukuh Atas yang mana saat ini sudah ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) atau kawasan berorientasi transit yang menghubungkan beberapa moda secara langsung seperti MRT, KRL, Transjakarta, dan tentunya LRT Jabodebek.

2) LRT Jakarta

Berbeda halnya dengan LRT Jabodebek, LRT Jakarta hanya beroperasi di dalam kota, tidak menuju ke daerah-daerah penyangga



Ibukota (Bogor, Tangerang, Bekasi). LRT Jakarta ini digagas oleh Pemprov DKI, dan dioperasikan oleh PT. Jakarta Propertindo (Jakpro). LRT Jakarta telah beroperasi sejak akhir bulan Maret tahun 2019 yang pada fase pertama menghubungkan antara stasiun Kelapa Gading Mall sampai dengan Stasiun Velodrome di Rawamangun. Total ada 6 stasiun yang dilewati oleh LRT Jakarta, stasiun-stasiun tersebut antara lain stasiun Kelapa Gading Mall, Kelapa Gading Boulevard, Pulo Mas, Pacuan Kuda (*equestrian*), dan Velodrome. Integrasi antar moda akan terjadi pada stasiun Pulo Mas (Transjakarta dan MRT), serta Velodrome (Transjakarta). (lrtjakarta.co.id).



Gambar 2.4 Peta Rute LRT Jakarta Fase Pertama

Sumber: detik.com

e. **KRL (Kereta Rangkaian Listrik)**

Kereta Rangkaian Listrik atau yang sering disebut dengan KRL *Commuter Line* adalah sarana transportasi massal yang berbasis rel yang beroperasi untuk mengakomodasi kebutuhan transportasi di kawasan

Jabodetabek. Kereta *Commuter Line* merupakan kereta rel listrik yang dikelola oleh PT. KAI *Commuter* Jabodetabek (PT. KCJ) yang merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api (Persero).

KRL *Commuter Line* menjadi moda transportasi andalan bagi sebagian *commuter* di kawasan Jabodetabek dan saat ini mampu melayani lima rute koridor utama (Jakarta-Bogor, Jakarta-Tanah Abang, Jakarta-Bekasi, Jakarta-Tangerang dan Jakarta-Serpong). Hingga Oktober 2016, KCJ telah memiliki 826 unit KRL, dan akan terus bertambah. Hal tersebut dilakukan agar pemenuhan terhadap permintaan transportasi masyarakat dapat dipenuhi dengan baik. Tidak hanya armada, peningkatan pelayanan pun terus diupayakan.

Moda transportasi ini semakin populer seiring berjalannya waktu, terhitung sejak tahun 2011 hingga 2015 tercatat jumlah penumpang yang terus mengalami tren peningkatan. Kereta *Commuter Line* yang dioperasikan KCJ saat ini melayani 72 stasiun di seluruh Jabodetabek dengan jangkauan rute mencapai 184,5 km. KCJ saat ini terus bekerja keras untuk memenuhi target melayani 1,2 juta penumpang per hari pada tahun 2019.

Ada beberapa kelemahan dan keunggulan dari Kereta Komuter (Lloyd Wright dan Karl Fjellstrom, 2003:10):

Keunggulan kereta komuter: (1) Memiliki kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, misalnya bus, sehingga dapat memindahkan penumpang dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain; (2) Memiliki jalur khusus, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain; (3) Waktu tempuh relatif lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama. Kelemahan kereta komuter: (1) Daerah jangkauannya kurang luas, tidak dapat menjangkau daerah-

daerah pelosok karena kereta ini hanya diperuntukkan untuk menjangkau daerahdaerah tertentu saja; (2) Jadwal kereta, penumpang harus mau menyesuaikan diri dengan jadwal yang ada dan harus menunggu dengan sabar jika kereta tersebut mengalami keterlambatan.

D. Pemilihan Moda Transportasi

1. Analisis Perilaku Masyarakat

Perilaku manusia merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan). Sesuai dengan batasan ini, perilaku kesehatan dapat di rumuskan sebagai bentuk pengalaman dan interaksi individu dengan lingkungannya, khususnya yang menyangkut pengetahuan dan sikap tentang kesehatan. Perilaku aktif dapat dilihat, sedangkan perilaku pasif tidak tampak, seperti pengetahuan, persepsi, atau motivasi. Beberapa ahli membedakan bentuk-bentuk perilaku ke dalam tiga domain yaitu pengetahuan, sikap, dan tindakan atau sering kita dengar dengan istilah *knowledge, attitude, practice* (Sarwono, 2003:53).

Dari sudut biologis, perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme yang bersangkutan, yang dapat diamati secara langsung maupun tidak langsung.

Perilaku manusia adalah suatu aktivitas manusia itu sendiri (Notoadmodjo, 2003:20). Menurut Ensiklopedi Amerika, perilaku di artikan sebagai suatu aksi-reaksi organisme terhadap lingkungannya. Perilaku baru terjadi apabila ada

sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi, yakni yang disebut rangsangan. Berarti rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi atau perilaku tertentu (Notoadmodjo, 2003:21).

Kwick (1974), sebagaimana dikutip oleh Notoatmodjo (2003:32), perilaku adalah tindakan atau perilaku suatu organisme yang dapat di amati dan bahkan dapat di pelajari. Secara umum, perilaku manusia pada hakekatnya adalah proses interaksi individu dengan lingkungannya sebagai manifestasi hayati bahwa dia adalah makhluk hidup (Kusmiati dan Desminiarti, 1991:11). Menurut penulis yang disebut perilaku manusia adalah aktivitas yang timbul karena adanya stimulus dan respons serta dapat diamati secara langsung maupun tidak langsung.

a. Proses pembentukan perilaku

Perilaku manusia terbentuk karena adanya kebutuhan. Menurut Abraham Harold Maslow (1994:35), manusia memiliki lima kebutuhan dasar, yakni:

- 1) Kebutuhan fisiologis/biologis, yang merupakan kebutuhan pokok utama, yaitu H_2 , H_2O , cairan elektrolit, makanan dan seks. Apabila kebutuhan ini tidak terpenuhi akan terjadi ketidakseimbangan fisiologis. Misalnya, kekurangan O_2 yang menimbulkan sesak nafas dan kekurangan H_2O dan elektrolit yang menyebabkan dehidrasi.
- 2) Kebutuhan rasa aman, misalnya:
 - a) Rasa aman terhindar dari pencurian, penodongan, perampokan dan kejahatan lain
 - b) Rasa aman terhindar dari konflik, tawuran, kerusuhan, peperangan dan lain-lain

- c) Rasa aman terhindar dari sakit dan penyakit
- d) Rasa aman memperoleh perlindungan hukum
- 3) Kebutuhan mencintai dan dicintai, misalnya:
- a) Mendambakan kasih sayang/cinta kasih orang lain baik dari orang tua, saudara, teman, kekasih, dan lain-lain
- b) Ingin dicintai dan mencintai orang lain
- c) Ingin diterima oleh kelompok tempat ia berada
- 4) Kebutuhan harga diri, misalnya:
- a) Ingin dihargai dan menghargai orang lain
- b) Adanya respek atau perhatian dari orang lain
- c) Toleransi atau saling menghargai dalam hidup berdampingan
- 5) Kebutuhan aktualisasi diri, misalnya:
- a) Ingin dipuja atau disanjung oleh orang lain
- b) Ingin sukses atau berhasil dalam mencapai cita-cita
- c) Ingin menonjol dan lebih dari orang lain, baik dalam karir, usaha, kekayaan, dan lain-lain

b. Bentuk Perilaku

Perilaku dapat diberi batasan sebagai suatu tanggapan individu terhadap rangsangan yang berasal dari dalam maupun luar diri individu tersebut. Secara garis besar bentuk perilaku ada dua macam, yaitu:

1) Perilaku pasif (respons internal)

Perilaku yang sifatnya masih tertutup, terjadi dalam diri individu dan tidak dapat diamati secara langsung. Perilaku ini sebatas sikap dan belum ada tindakan nyata

2) Perilaku aktif (respons eksternal)

Perilaku yang sifatnya terbuka, perilaku aktif adalah perilaku yang dapat diamati langsung, berupa tindakan yang nyata.

2. Karakteristik Perjalanan Masyarakat

Menurut Sierpinski (2011) dalam Burian (2018:6) pada jurnalnya yang berjudul: “*Attitudes and Motivation to Use Public or Individual Transport: A Case Study of Two Middle-Sized Cities*”, perilaku perjalanan masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut lebih lanjut dijelaskan, yang diantaranya:

a. Lingkungan fisik-geografis (*physical-geographical environment*)

Pemilihan sarana berkendara masyarakat sangat bergantung pada lingkungan dan fasilitas pendukung pada sebuah kota. Sebagai contoh, fasilitas pejalan kaki yang baik dapat mempengaruhi masyarakat dalam memilih transportasi publik sebagai sarana perjalanan mereka.

b. Faktor layanan transportasi di daerah tersebut

Untuk menarik masyarakat dalam menggunakan transportasi publik, dijelaskan bahwa faktor halte atau *shelter* merupakan hal terpenting. Jarak antara rumah mereka dengan halte menjadi pertimbangan yang paling tinggi.

Pengguna transportasi publik pada umumnya memilih halte berdasarkan:

- 1) Jumlah koneksi antar halte/*shelter*
- 2) Perjalanan langsung tanpa transit
- 3) Kecepatan dalam menuju ke pusat kota
- 4) Kemungkinan *delay*
- 5) Fasilitas-fasilitas halte/*shelter* (mesin penjualan tiket otomatis)
- 6) Kepadatan pada jam-jam sibuk
- 7) Rasa aman

c. Faktor sosiodemografis

Faktor ini menjelaskan bahwa pemilihan moda transportasi ditentukan berdasarkan pekerjaan, usia dan gaya hidup. Masyarakat dengan usia yang masih muda (usia 18-24) cenderung memiliki kebebasan yang besar dalam memilih moda transportasi, kebanyakan dari mereka mengkhawatirkan soal penghematan waktu.

d. Faktor ekonomi

Faktor ini menjelaskan tentang bagaimana masyarakat mempersepsikan harga tiket dalam sebuah perjalanan. Rata-rata pendapatan masyarakat di dalam suatu kota yang berbeda bisa jadi akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Dapat disimpulkan, penentuan harga tiket harus disesuaikan dengan *people income* pada suatu daerah tersebut

e. Faktor psikologis

Semakin besarnya luas wilayah sebuah kota, maka akan semakin sulit dalam mempertahankan ketertarikan masyarakat terhadap transportasi publik. Penyebabnya utamanya adalah, semakin sulitnya menciptakan rute yang cepat

dan optimal dengan harga yang terjangkau. Hal tersebut dikarenakan faktor psikologis yang berdasarkan pada kesadaran masyarakat, rencana/ide-ide dan pengalaman yang mereka miliki.

3. Pemilihan Moda

Adanya interaksi antara masyarakat dan tempat beraktivitas (bekerja, sekolah, berdagang, dan lain-lain) mengharuskan masyarakat untuk memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan, sebab interaksi antara masyarakat dengan tempat beraktivitas pasti akan menimbulkan perjalanan, yang pada akhirnya memerlukan pemilihan moda. Menurut Tamin (2000:127), dalam pemilihan moda transportasi mungkin terdapat sedikit pilihan atau tidak ada pilihan sama sekali. Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut *Captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda maka moda yang dipilih biasanya memiliki rute terpendek, tercepat dan termurah, atau kombinasi dari ketiganya. Menurut Khisty (1998:34), keputusan dalam pemilihan moda didasarkan pada pertimbangan beberapa faktor seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan.

Lebih jauh Warpani (1990:10) 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 (1990:14) menyatakan bahwa makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang lebih cenderung memilih moda transportasi yang praktis, bahkan berjalan kaki saja.

Faktor yang memengaruhi pilihan individu dalam pemilihan moda oleh Saxsena (1989:17) dibagi dalam tiga kelompok, yaitu:

a. Ciri pengguna jalan

- 1) Usia
- 2) Jenis kelamin
- 3) Pendapatan
- 4) Kepemilikan moda
- 5) Kepadatan lokasi hunian

b. Ciri pergerakan

- 1) Maksud/tujuan pergerakan
- 2) Kepentingan
- 3) Waktu terjadinya pergerakan (*peak hour/non-peak hour*)
- 4) Jarak perjalanan

c. Ciri sistem transportasi

- 1) Waktu tempuh
- 2) Kelebihan waktu (waktu yang dihemat)

Pertimbangan-pertimbangan yang memengaruhi masyarakat dalam memilih moda transportasinya juga disebabkan oleh beberapa faktor yang lebih konkrit.

Seperti yang di jelaskan Black (1981:25), ada delapan indikator yang berkaitan dengan karakteristik pengguna kereta *commuter* :

a. Tujuan perjalanan. Untuk daerah perkotaan kota sebagian besar tujuan

perjalanan adalah untuk bekerja. Tujuan perjalanan yang lain adalah:

sekolah, rekreasi, belanja dan lain-lain.

b. Waktu perjalanan. Jumlah perjalanan terbesar biasanya terjadi pada saat jam puncak (*peak hour*), yaitu pada saat jam kerja. Oleh karena itu penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum menjadi lebih bersaing selama jam puncak. Sehingga hal ini mengakibatkan jalanan menjadi padat dan pelaku perjalanan berupaya mencari moda transportasi alternatif yang bisa menghemat waktu tempuh.

c. Lokasi stasiun/*shelter* dan arah perjalanan. Lokasi stasiun atau *shelter* dapat berpengaruh, sebab penempatan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat umum berarti pelayanan kereta api *commuter* menjadi optimal. Sedangkan arah perjalanan berpengaruh terhadap tujuan perjalanan pengguna karena biasanya tujuan perjalanan adalah menuju ke daerah pusat bisnis (*Central Business District*)

d. Jadwal keberangkatan dan kedatangan. Pengaturan jadwal yang tepat berdasarkan kebutuhan pengguna dapat meningkatkan ketertarikan masyarakat dalam menggunakan kereta *commuter*

e. Tingkat pendapatan. Biasanya, semakin tinggi penghasilan masyarakat maka semakin kecil minat mereka untuk menggunakan transportasi publik

f. Usia. Faktor ini juga biasanya memengaruhi karakteristik pengguna transportasi publik. Semakin bertambahnya usia seseorang biasanya akan semakin malas dalam menggunakan transportasi publik. Hal ini diakibatkan oleh beberapa pertimbangan diantaranya rasa tidak nyaman jika harus berdesakan dengan penumpang lain

g. Jenis kelamin. Menurut *Nationwide Personal Transportation Survey* (NPTS) 46.5% dari pengguna kereta komuter adalah wanita. Hal ini bisa disebabkan karena peran sosial seorang wanita; wanita lebih suka bekerja di rumah sebagai ibu rumah tangga, wanita cenderung mendapatkan gaji yang lebih rendah daripada pria dan juga kebanyakan dari mereka tidak bisa mengemudi. Namun semua itu bisa berubah seiring dengan perkembangan jaman

h. Jenis pekerjaan. Dengan mengetahui jenis pekerjaan pengguna KA Komuter maka bisa diketahui apakah mayoritas pengguna berasal dari golongan pelajar, mahasiswa, pegawai negeri sipil, ibu rumah tangga dan lain-lain. Secara umum, seseorang dengan jenis pekerjaan/jabatan yang sudah mapan cenderung untuk lebih memilih menggunakan mobil pribadi daripada angkutan umum.

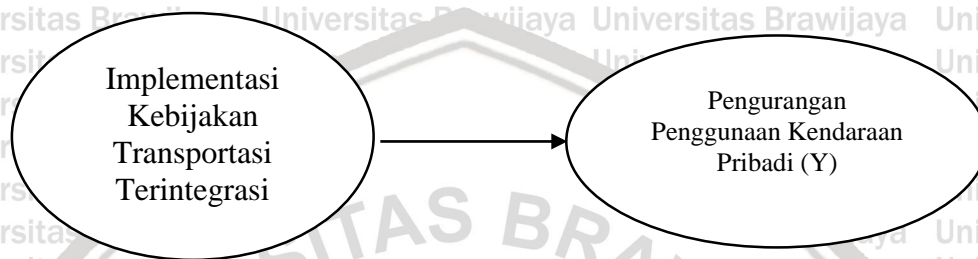
E. Model Konsep dan Model Hipotesis

1. Model Konsep

Model konsep merupakan unsur penting yang dibutuhkan oleh seorang peneliti. Suatu model konsep sebaiknya dibuat dengan jelas agar dapat mempermudah peneliti untuk menggunakan model konsep sebagai pertimbangan dasar penelitian. Gambar 2.5 merupakan gambaran model konsep dari penelitian ini.

Apabila melihat pada kajian konsep teori, dijelaskan bahwasanya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta saat ini sedang mengupayakan untuk mengintegrasikan transportasi publik agar dapat menunjang mobilitas masyarakat

di dalam kota, maupun dari luar kota (kota-kota penyangga seperti: Bekasi, Tangerang, Bogor/Depok). Transportasi publik tersebut antara lain: *Mass Rapid Transit (MRT)*, *Bus Rapid Transit (BRT)*, *Light Rail Transit (LRT)* dan Kereta Rangkaian Listrik (KRL).



Gambar 2.5 Model Konsep

Keterangan:

→ : Memiliki hubungan

Sumber: Olahan Penulis (2019)

2. Model Hipotesis

Peneliti perlu merumuskan hipotesis penelitian dengan baik sehingga hasilnya dapat dipahami. Berdasarkan kajian teori yang telah dipaparkan, maka dapat disusun suatu kerangka berpikir sesuai dengan permasalahan yang ada ke dalam model hipotesis sebagai dasar pembentukan hipotesis penelitian. Hipotesis dalam penelitian ini dapat di rumuskan sebagai berikut:

H₁ : Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi (X) memiliki hubungan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta (Y)

H₂ : Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi (X) memiliki

hubungan yang positif dan signifikan terhadap Pengurangan Kendaraan Pribadi di Jakarta (Y)



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian *explanatory research* atau penelitian penjelasan. Menurut Sinambela (2014:69) penelitian eksplanatori merupakan jenis penelitian yang akan menjelaskan hubungan kausal dan pengujian hipotesis, evaluasi, prediksi atau meramalkan kejadian tertentu di masa yang akan datang, penelitian operasional dan pengembangan indikator-indikator sosial.

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei dalam mengambil sampel dan menggunakan kuesioner sebagai instrumen pengumpulan data. Metode kuantitatif disebut sebagai metode positivistik karena berlandaskan pada filsafat positivisme (Sugiyono, 2016:7). Metode ini sebagai metode ilmiah karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah, yaitu konkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional dan sistematis.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Jakarta. Pemilihan lokasi ini karena peneliti ingin mengetahui sejauh mana pengaruh Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta. Selain itu, Provinsi DKI Jakarta sudah memiliki moda transportasi massal yang cukup terintegrasi sehingga dapat mendukung penelitian ini.

C. Variabel, Definisi Operasional dan Skala Pengukuran

1. Variabel

Menurut Sugiyono (2016:38) variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Simamora (2004:26) variabel adalah karakteristik, sifat, atau atribut yang diukur yang memiliki beragam nilai.

Berdasarkan definisi tersebut dapat diperoleh informasi tentang suatu hal yang dipelajari seperti Hubungan Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.

Penelitian ini memiliki dua jenis variabel, yaitu variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*).

a. Variabel Bebas (*Independent*)

Menurut Creswell (2012:76) variabel bebas (*independent variable*) merupakan variabel yang (mungkin) menyebabkan, memengaruhi, atau berefek pada *outcome*. Variabel bebas di dalam penelitian ini adalah Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi.

b. Variabel Terikat (*Dependent*)

Menurut Creswell (2012:76) variabel terikat (*dependent variable*) merupakan variabel yang bergantung pada variabel bebas. Variabel terikat ini merupakan *outcome* atau hasil dari hubungan variabel bebas. Variabel terikat di dalam penelitian ini adalah Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi.

2. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang dibuat spesifik sesuai dengan kriteria pengujian atau pengukuran (Simamora, 2004:24). Hal tersebut bertujuan agar pembaca lain dapat memiliki pemahaman yang sama. Berikut ini adalah definisi operasional masing-masing variabel sebagai berikut:

a. Konsep Kebijakan Transportasi Terintegrasi

1) Variabel Aspek Fisik (X_1)

Aspek Fisik adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana dan prasarana penunjang dalam sebuah sistem transportasi yang dapat memengaruhi pengguna transportasi publik di Jakarta (Badan Litbang Perhubungan Darat, 2010). Terdapat dua macam indikator Aspek Fisik (X_1) yaitu:

- a) Integrasi fisik, merupakan salah satu bentuk integrasi moda transportasi publik yang menekankan pentingnya peran lokasi, dimana moda-moda transportasi publik yang berbeda dapat saling berinteraksi dan bekerja sama memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat (Potter, 2010:46). Integrasi fisik memiliki *item* sebagai

berikut:

- Fasilitas parkir kendaraan yang memadai
- Fasilitas bagi pejalan kaki yang memudahkan untuk mengakses stasiun/halte
- Fasilitas bagi pejalan kaki yang nyaman dan aman
- Fasilitas transit (underpass/JPO) yang menunjang kenyamanan

b) Integrasi tata guna lahan, merupakan jaringan pelayanan transportasi publik di wilayah tersebut yang memberikan kemudahan pergerakan masyarakat. Integrasi tata guna lahan memiliki *item* sebagai berikut:

- Keterjangkauan trayek/koridor pada transportasi publik
- Sarana penunjang menuju ke stasiun/halte (feeder/pengumpan)
- Trayek/koridor yang memudahkan untuk mencapai tempat tujuan
- Interkoneksi antar halte/stasiun moda yang berbeda yang memudahkan untuk beralih moda
- Interkoneksi antar halte/stasiun moda yang berbeda yang memudahkan untuk mencapai tempat tujuan

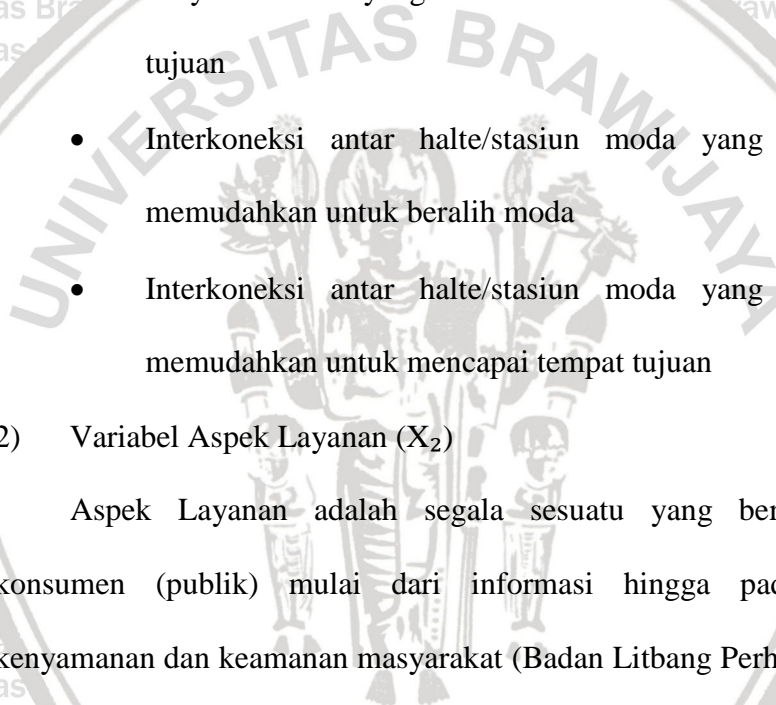
2) Variabel Aspek Layanan (X_2)

Aspek Layanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan konsumen (publik) mulai dari informasi hingga pada penyediaan kenyamanan dan keamanan masyarakat (Badan Litbang Perhubungan Darat,

2010). Terdapat tiga macam indikator Aspek Pelayanan (X_2) yaitu:

a) Integrasi informasi, merupakan pelayanan dalam bentuk penyediaan informasi mengenai jenis-jenis moda dan rute yang dapat diakses dengan mudah (Potter, 2010:48). Integrasi informasi memiliki *item* sebagai berikut:

- Petunjuk nama moda beserta jaringannya
- Petunjuk waktu keberangkatan/kedatangan



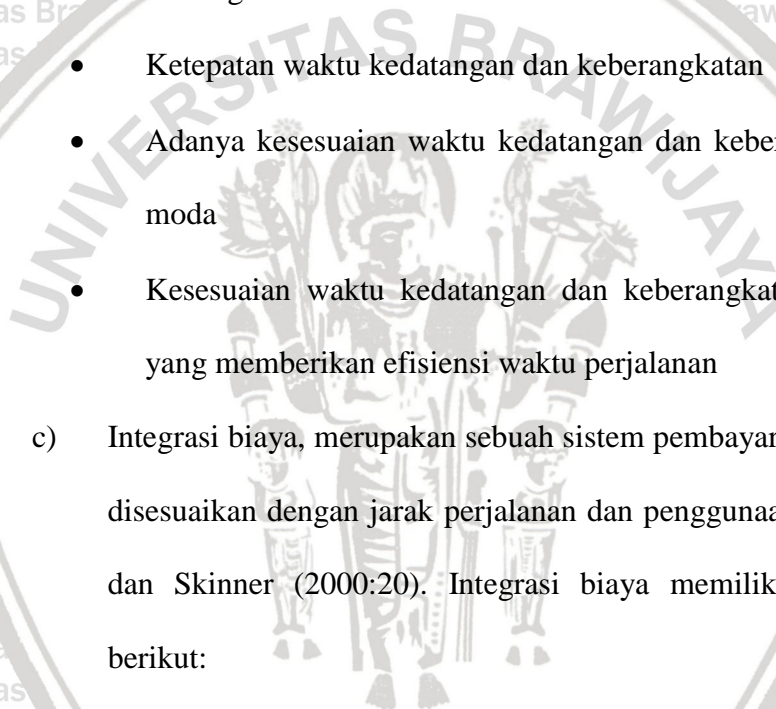
• Petunjuk arah *transit*

b) Integrasi jadwal, merupakan salah satu bentuk integrasi transportasi publik yang memberikan jaminan bahwa pelayanan transportasi publik dapat saling terhubung dan dapat diandalkan sehingga perpindahan moda transportasi publik dapat dilakukan dengan mudah (Currie dan Bromley, 2005:12). Integrasi jadwal memiliki *item* sebagai berikut:

- Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan
- Adanya kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan antar moda
- Kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan antar moda yang memberikan efisiensi waktu perjalanan

c) Integrasi biaya, merupakan sebuah sistem pembayaran paralel yang disesuaikan dengan jarak perjalanan dan penggunaan moda (Potter dan Skinner (2000:20). Integrasi biaya memiliki *item* sebagai berikut:

- Sistem *ticketing* elektronik (non-tunai) yang memudahkan transaksi di halte/stasiun
- Kemudahan untuk mendapatkan akses tiket
- Kartu *single-trip/multi-trip* yang meningkatkan efisiensi biaya perjalanan



b. Konsep Pengurangan Kemacetan Lalu Lintas

1) Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Upaya untuk menyeimbangkan antara penggunaan kendaraan pribadi dan penggunaan transportasi publik harus berdasarkan pada penyediaan kebijakan transportasi yang matang. Kemudian bagaimana Pemerintah dalam hal ini Pemprov DKI Jakarta melakukan *delivery* kebijakan yang sesuai dengan keinginan masyarakat. Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) merupakan variabel yang mana indikatornya adalah pemilihan moda transportasi. Berikut merupakan *item*-nya:

- a) Kinerja pelayanan
- b) Kemudahan untuk mencapai tempat tujuan
- c) Jarak perjalanan
- d) Gaya hidup konsumtif terhadap kendaraan pribadi
- e) Pandangan tentang transportasi publik dan kendaraan pribadi
- f) Kepadatan penumpang pada jam sibuk (*rush hour*)
- g) Jarak antar *shelter* transit
- h) Kuantitas perpindahan moda dalam satu tujuan perjalanan

Berdasarkan definisi operasional variabel yang telah dijelaskan, maka dapat dipetakan variabel, indikator, dan *item* penelitian selengkapnya disajikan pada

Tabel 3.1 berikut ini :

Tabel 3.1 Variabel, Indikator, dan Item

Variabel	Indikator	Item
Aspek Fisik (X1)	Integrasi Fisik (X1.1)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fasilitas parkir kendaraan yang memadai (X1.1.1) 2. Fasilitas bagi pejalan kaki yang memudahkan untuk mengakses stasiun/halte (X1.1.2) 3. Fasilitas bagi pejalan kaki yang nyaman dan aman (X1.1.3) 4. Fasilitas Transit (underpass/JPO) yang menunjang kenyamanan (X1.1.4)
	Integrasi Tata Guna Lahan (X1.2)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Keterjangkauan travel/koridor pada transportasi publik (X1.2.1) 2. Sarana penunjang menuju ke halte/stasiun (feeder/pengumpan) (X1.2.2) 3. Travel/koridor yang memudahkan untuk mencapai tempat tujuan (X1.2.3) 4. Interkoneksi antar halte/stasiun moda yang berbeda yang memudahkan untuk beralih moda (X1.2.4) 5. Interkoneksi antar halte/stasiun moda yang berbeda yang memudahkan untuk mencapai tempat tujuan (X1.2.5)
Aspek Layanan (X2)	Integrasi Informasi (X2.1)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Petunjuk nama moda beserta jaringannya (X2.1.1) 2. Petunjuk waktu keberangkatan/kedatangan (X2.1.2) 3. Petunjuk arah transit (X2.1.3)
	Integrasi Jadwal (X2.2)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan (X2.2.1) 2. Adanya kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan antar moda (X2.2.2) 3. Kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan antar moda yang memberikan efisiensi waktu perjalanan (X2.2.3)
	Integrasi Biaya (X2.3)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistem tiket elektronik (non-tunai) yang memudahkan transaksi (X2.3.1) 2. Kemudahan untuk mendapatkan akses tiket (X2.3.2) 3. Kartu single-trip/multi-trip meningkatkan efisiensi biaya perjalanan (X2.3.3)
Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	Pemilihan Moda Transportasi (Y1)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kinerja pelayanan (Y1.1) 2. Kemudahan untuk mencapai tempat tujuan (Y1.2) 3. Jarak perjalanan (Y1.3) 4. Gaya hidup konsumtif terhadap kendaraan pribadi (Y1.4) 5. Pandangan tentang transportasi publik dan kendaraan pribadi (Y1.5) 6. Kepadatan penumpang pada jam sibuk (<i>rush hour</i>) (Y1.6) 7. Jarak antar shelter transit (Y1.7) 8. Kuantitas perpindahan moda dalam satu tujuan perjalanan (Y1.8)

Sumber : Olahan Penulis (2019)

3. Skala Pengukuran

Menurut Sugiyono (2016:92) skala pengukuran merupakan kesepakatan yang digunakan sebagai pertimbangan untuk menentukan panjang pendeknya interval yang ada dalam alat ukur, sehingga alat ukur tersebut bila digunakan dalam pengukuran akan menghasilkan data kuantitatif.

Penelitian ini menggunakan skala Likert dalam pengukuran skala. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Sugiyono (2016:93) menjelaskan bahwa dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. Jawaban setiap *item* instrumen yang menggunakan skala Likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif yang akan ditampilkan dalam Tabel 3.2 berikut ini:

Tabel 3.2 Skor Jawaban

No	Jawaban Responden	Kode	Skor
1.	Sangat Setuju	SS	5
2.	Setuju	ST	4
3.	Ragu-ragu	RG	3
4.	Tidak Setuju	TS	2
5.	Sangat Tidak Setuju	STS	1

Sumber: Sugiyono, (2016:94)

D. Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2016:80) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang

diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Populasi mengacu pada keseluruhan kelompok orang, kejadian, atau hal minat yang ini peneliti investigasi (Sekaran, 2006:121).

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna transportasi publik dan pengguna kendaraan pribadi di Kota Jakarta. Alasan peneliti memilih populasi tersebut karena peneliti ingin mengetahui tingkat pengetahuan mereka terhadap kebijakan transportasi terintegrasi yang nantinya akan berpengaruh pada pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

2. Sampel

Menurut Sekaran (2006:123) sampel adalah sebagian dari populasi. Sampel terdiri atas jumlah anggota yang dipilih dari populasi. Dengan kata lain, sejumlah, tapi tidak semua, elemen populasi akan membentuk sampel. Jumlah populasi dari penelitian ini tidak diketahui, sehingga dalam penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Machin *and* Campbell dalam Sardin (2014:16). Rumus Machin *and* Campbell melalui beberapa iterasi sebagai berikut:

a. Rumus Iterasi tahap pertama

$$U'p = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1 + \rho}{1 - \rho} \right)$$

$$n = \frac{[Z(1 - \alpha) + (1 - \beta)^2]}{Up^2} + 3$$

b. Rumus Iterasi tahap kedua dan ketiga

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1+p}{1-p} \right) + \left(\frac{p}{2(n-1)} \right)$$

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left[\frac{1+p}{1-p} \right] + \frac{p}{2(n-1)}$$

$$n = \frac{Z_{1-\alpha} + Z_{1-\beta}^2}{Up^2} + 3$$

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1+p}{1-p} \right)$$

$$n = \frac{(Z_{1-\alpha} + Z_{1-\beta})^2}{Up^2} + 3$$

Sumber: Machin and Campbell dalam Sardin, (2014:21)

Keterangan:

- Up = Standardized normal random variable corresponding to particular value of the correlation p
- $Z_{1-\alpha}$ = Konstanta yang diperoleh dari tabel distribusi normal dengan α yang telah ditentukan (2%)
- $Z_{1-\beta}$ = Konstanta yang diperoleh dari tabel distribusi normal dengan β yang telah ditentukan (5%)
- α = Kekeliruan tipe I, yaitu menerima hipotesis yang seharusnya ditolak (0,10)
- β = Kekeliruan tipe II, yaitu menerima hipotesis yang seharusnya diterima (0,05)
- P = Perkiraan harga koefisien korelasi (0,30)
- n = Ukuran Sampel

Berdasarkan rumus Machin and Champbell dengan 3 iterasi dengan nilai $\alpha = 0,10$ dan $\beta = 0,05$ serta $P = 0,30$ yang diterapkan oleh peneliti sebagai berikut:

a. Iterasi tahap pertama

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1+p}{1-p} \right)$$

$$= \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1+0,30}{1-0,30} \right)$$



$$= \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1,30}{0,70} \right)$$

$$= 0,309519604$$

$$= 0,309$$

$$n = \frac{[Z(1 - \alpha) + (1 - \beta)^2]}{Up^2} + 3$$

$$= \frac{(1,645 + 1,645)}{(0,309)^2} + 3$$

$$= \frac{10,8241}{0,095481} + 3$$

$$= 116,363$$

$$= 116$$

b. Iterasi tahap kedua

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1 + 0,30}{1 - 0,30} \right) + \left(\frac{0,30}{2(116,363) - 1} \right)$$

$$= 0,309 + 0,0013$$

$$= 0,3103$$

$$n_2 = \frac{(1,645 + 1,654)^2}{(0,3103)^2} + 3$$

$$= 115,516$$

$$= 116$$

c. Iterasi tahap ketiga

$$Up = \frac{1}{2} \ln \left(\frac{1 + 0,30}{1 - 0,30} \right) + \left(\frac{0,30}{2(115,516) - 1} \right)$$

$$= 0,309 + 0,0013$$



$$\begin{aligned}n_2 &= \frac{(1,645 + 1,654)^2}{(0,3103)^2} + 3 \\ &= 115,633 \\ &= 116\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan rumus, maka sampel dalam penelitian ini berjumlah 116 orang, sampel dalam penelitian ini yaitu masyarakat yang pernah menggunakan transportasi publik di Jakarta.

3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pemilihan unit *sampling* dilakukan dengan mempertimbangkan syarat-syarat yang telah ditetapkan sebelumnya (Simamora, 2004:207). Menurut Sugiyono (2016:85) *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Sampel ini digunakan pada penelitian yang tidak melakukan generalisasi.

Pertimbangan atau kriteria dalam pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- 1) Pernah menggunakan (min. 2 dari 4) transportasi publik di Jakarta (Transjakarta, KRL, MRT dan LRT)
- 2) Berdomisili di Jabodetabek
- 3) Memiliki kendaraan pribadi (Mobil/Sepeda Motor)

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan menggunakan sumber data primer dan sumber data sekunder. Sugiyono (2016:137) menjelaskan bahwa sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung memberikan data kepada pengumpul data, sedangkan sumber data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data.

a. Data Primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh dari tangan pertama oleh peneliti yang berkaitan dengan variabel untuk tujuan spesifik studi (Sekaran, 2006:60). Data Primer dalam penelitian ini diperoleh langsung dari jawaban responden atau kuesioner yang disebar. Hasil kuesioner yang menunjukkan jawaban responden atas pertanyaan-pertanyaan dianalisis lebih lanjut oleh peneliti.

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah informasi yang dikumpulkan dari sumber yang sudah ada (Sekaran, 2006:65). Data Sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari literatur, jurnal, dan sumber dari internet yang mendukung.

2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner *online*, yaitu memberikan daftar pertanyaan kepada responden, kemudian peneliti akan mengumpulkan dan menganalisis data dari jawaban responden. Sekaran (2006:82) menjelaskan bahwa kuesioner adalah

daftar pertanyaan tertulis yang telah dirumuskan sebelumnya dan akan dijawab oleh responden. Kuesioner *online* berisi tentang pernyataan berbagai fakta, dengan anggapan responden menguasai hal tersebut. Pengumpulan data dilakukan dengan cara mengirim pesan melalui *chat* untuk meminta izin dan bersedia untuk mengisi kuesioner *online*. Kuesioner tersebut dibuat dalam bentuk *Google Docs* dan disebarluaskan kepada masyarakat yang pernah menggunakan transportasi publik di Jakarta untuk mendapatkan data primer yang berkaitan dengan penelitian.

3. Instrumen Penelitian

Menurut Sugiyono (2016:102) instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuesioner *online* dalam bentuk *Google Docs* yang berisikan sejumlah pernyataan tertulis serta disusun secara sistematis yang digunakan untuk memperoleh data, sehingga diperoleh data yang akurat berupa tanggapan responden. Objek dari kuesioner *online* ini adalah masyarakat yang pernah menggunakan transportasi publik di Jakarta.

F. Uji Instrumen Penelitian

1. Uji Validitas

Validitas adalah suatu standar ukuran yang menunjukkan tingkat ketepatan atau kesahihan suatu instrumen. Menurut Sugiyono (2016:121) instrumen yang valid berarti alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data (mengukur) itu valid. Valid berarti instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Suatu instrumen yang valid atau sah mempunyai validitas yang tinggi. Sebaliknya, jika instrumen kurang valid maka memiliki validitas

yang rendah. Suatu instrumen dianggap valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan, dengan kata lain, mampu memperoleh data yang tepat dari variabel yang diteliti (Simamora, 2004:172). Pengujian dilakukan secara statistik yang dapat dilakukan secara manual atau dukungan *software SPSS*. Langkah dalam mengukur validitas dengan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan:

- X = Skor *item*
- Y = Skor total
- XY = Skor pertanyaan
- N = Jumlah responden untuk diuji coba
- r = Korelasi *product moment*

Sumber: Asnawi dan Masyhuri, (2011:169)

Jika nilai *r* lebih dari atau sama dengan 0,3 ($r \geq 0,3$) maka dapat disimpulkan bahwa butir instrumen itu valid. Jika kurang dari 0,3 ($r < 0,3$) maka dapat dinyatakan tidak valid. Pengujian validitas dapat dilakukan dengan cara mengkorelasikan masing-masing variabel dengan total variabel menggunakan korelasi (*r*) *product moment*.

Kriteria pengujian untuk menerima atau menolak hipotesis adanya pernyataan yang valid atau tidak dilakukan dengan:

H_0 : $r = 0$, tidak terdapat data yang valid pada tingkat kesalahan (α) 5%.

H_a : $r \neq 0$, terdapat data yang valid pada tingkat kesalahan (α) 5%.

Hipotesa nol (H_0) dapat diterima apabila r hitung $< r$ tabel, sebaliknya hipotesa alternatif (H_a) diterima apabila r hitung $> r$ tabel.

Pengujian validitas yang dilakukan dengan melalui program SPSS ver.

20.0 dengan menggunakan korelasi *product moment* menghasilkan nilai masing-masing item pernyataan dengan skor item pertanyaan secara keseluruhan dan untuk lebih jelasnya disajikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 3.3 Uji Validitas Variabel

Item	r Hitung	Sig.	r Tabel	keterangan
X _{1.1.1}	0.719	0.000	0.3	Valid
X _{1.1.2}	0.804	0.000	0.3	Valid
X _{1.1.3}	0.661	0.000	0.3	Valid
X _{1.1.4}	0.846	0.000	0.3	Valid
X _{1.2.1}	0.736	0.000	0.3	Valid
X _{1.2.2}	0.776	0.000	0.3	Valid
X _{1.2.3}	0.792	0.000	0.3	Valid
X _{1.2.4}	0.791	0.000	0.3	Valid
X _{1.2.5}	0.699	0.000	0.3	Valid
X _{2.1.1}	0.822	0.000	0.3	Valid
X _{2.1.2}	0.854	0.000	0.3	Valid
X _{2.1.3}	0.873	0.000	0.3	Valid
X _{2.2.1}	0.815	0.000	0.3	Valid
X _{2.2.2}	0.772	0.000	0.3	Valid
X _{2.2.3}	0.826	0.000	0.3	Valid
X _{2.3.1}	0.816	0.000	0.3	Valid
X _{2.3.2}	0.784	0.000	0.3	Valid
X _{2.3.3}	0.772	0.000	0.3	Valid

Y_{1-1}	0.747	0.000	0.3	Valid
Y_{1-2}	0.810	0.000	0.3	Valid
Y_{1-3}	0.771	0.000	0.3	Valid
Y_{1-4}	0.752	0.000	0.3	Valid
Y_{1-5}	0.773	0.000	0.3	Valid
Y_{1-6}	0.842	0.000	0.3	Valid
Y_{1-7}	0.849	0.000	0.3	Valid
Y_{1-8}	0.782	0.000	0.3	Valid

Sumber: Lampiran 6

Dari Tabel 3.3 di atas dapat dilihat bahwa nilai sig. r item pertanyaan lebih kecil dari 0.05 ($\alpha = 0.05$) yang berarti tiap-tiap item variabel adalah valid, sehingga dapat disimpulkan bahwa item-item tersebut dapat digunakan untuk mengukur variabel penelitian

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah konsistensi dari serangkaian pengukuran atau serangkaian alat ukur. Menurut Sugiyono (2016:121) instrumen yang reliabel adalah instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2016:47). Lupiyoadi dan Ikhsan (2015:61) menjelaskan bahwa metode Alpha Cronbach dapat digunakan untuk mencari reliabilitas instrumen yang skornya merupakan rentangan antara beberapa nilai, misalnya skala 1 sampai 10 atau antara 1 sampai 5. Perhitungan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik Alpha Cronbach dengan rumus sebagai berikut:

$$R = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Keterangan:

R = Indeks reliabilitas

K = Jumlah butir pertanyaan

$\Sigma\sigma_b^2$ = Jumlah varians butir

σ_t^2 = Varians total

Sumber: Lupiyoadi dan Ikhsan (2015:62)

Uji reliabilitas dengan metode Alpha Cronbach adalah dengan membandingkan koefisien *alpha* (α) dengan 0,6. Koefisien *alpha* (r hitung) < 0,6 maka *item* tersebut tidak reliabel. Uji reliabilitas kuesioner dilakukan kepada 116 orang responden menggunakan komputer dengan bantuan program SPSS ver. 20.0 seperti yang tertera pada Tabel 3.4 sebagai berikut :

Tabel 3.4 Uji Reliabilitas Variabel

No.	Variabel	Koefisien Reliabilitas	Keterangan
1	Aspek Fisik (X_1)	0,904	Reliabel
2	Aspek Layanan (X_2)	0,936	Reliabel
3	Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	0,913	Reliabel

Sumber: Lampiran 6

Dari Tabel 3.4 diketahui bahwa nilai dari alpha cronbach untuk semua variabel lebih besar dari 0,6. Dari ketentuan yang telah disebutkan sebelumnya maka semua variabel yang digunakan untuk penelitian sudah reliabel.



G. Analisis Data

1. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Sinambela (2014:189) statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk generalisasi. Analisis deskriptif bertujuan untuk mengetahui karakteristik setiap variabel dalam sampel.

Simamora (2004:231) menjelaskan bahwa hasil dari analisis ini juga dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk menentukan alat analisis dalam uji hipotesis. Analisis deskriptif dalam penelitian ini digunakan untuk menggambarkan perolehan hasil dari penelitian berkaitan dengan perkembangan variabel-variabel yang diteliti, baik variabel bebas maupun variabel terikat.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2016:154) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Apabila asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak adalah dengan melihat grafik histogram yang membandingkan antara data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi normal. Menurut Priyatno (2016:97) uji normalitas yang banyak digunakan yaitu dengan metode Uji Liliefors dengan Kolmogorov-Smirnov.

Prosedur uji dilakukan dengan uji Kolmogorov-Smirnov, dengan ketentuan sebagai berikut:

Hipotesis yang digunakan:

H_0 : residual tersebar normal

H_a : residual tidak tersebar normal

Jika nilai sig. (*p-value*) > 0,05 maka H_0 diterima yang artinya normalitas terpenuhi.

b. Uji Multikolinearitas

Menurut Ghozali (2016:103) uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Multikolinearitas adalah keadaan di mana antara dua variabel independen atau lebih pada model regresi terjadi hubungan linier yang sempurna atau mendekati sempurna. Model regresi yang baik mensyaratkan tidak adanya masalah multikolinearitas. Menurut Ghozali (2016:103) untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolonieritas di dalam model regresi adalah dengan menganalisis matrik korelasi variabel-variabel independen, melihat dari nilai *tolerance* dan lawannya, *variance inflation factor (VIF)*, nilai R^2 yang dihasilkan oleh suatu estimasi model regresi empiris sangat tinggi, tetapi secara individual variabel-variabel independen banyak yang tidak signifikan memengaruhi variabel dependen.

Pengujian dilakukan dengan cara membandingkan nilai *tolerance* yang didapat dari perhitungan regresi berganda, apabila nilai *tolerance* < 0,1 maka terjadi multikolinearitas.

Uji multikolinearitas juga dapat dilakukan dengan cara membandingkan nilai *Variance Inflation Factor* (*VIF*) dengan angka 10. Jika nilai *VIF* > 10 maka terjadi multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2016:134) uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik Plot antara nilai prediksi variabel terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID.

Deteksi ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplot antara SRESID dan ZPRED di mana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi, dan sumbu X adalah residual yang telah di *studentized*. Prosedur uji dilakukan dengan uji *scatterplot*.

3. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda merupakan analisis pengaruh setiap variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Menurut Santosa dan Hamdani (2007:282) jika variabel terdiri atas dua variabel atau lebih, maka rumus persamaan regresi berganda dengan dua variabel atau lebih sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Keterangan:

Y = Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi

X₁ = Aspek Fisik

X₂ = Aspek Layanan

a = Konstan

b = Koefisien regresi

Sumber: Santosa dan Hamdani, (2007:282)

4. Pengujian Hipotesis

a. Uji t (Pengujian Secara Parsial)

Uji t digunakan untuk membuktikan signifikan atau tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara parsial (Asnawi dan Masyhuri, 2011:182). Uji t dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$t = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - r^2}}$$

Keterangan:

- r = Korelasi parsial yang ditemukan
- n = Jumlah sampel
- t = t hitung yang selanjutnya dikonsultasikan dengan t tabel

Sumber: Sugiyono, (2016:184)

Ketentuannya bila r hitung lebih kecil dari tabel, maka H_0 diterima, dan H_a ditolak. Tetapi sebaliknya bila r hitung lebih besar dari r tabel ($r_h > r_{\text{tabel}}$) maka H_a diterima.

b. Uji F (Pengujian Secara Simultan)

Uji F digunakan untuk menguji pengaruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat (Asnawi dan Masyhuri, 2011:182). Uji F dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$F_h = \frac{R^2/k}{(1-R^2)/(n-k-1)}$$

Keterangan:

- F_h = Pendekatan distribusi probabilitas
- R^2 = Koefesien korelasi ganda
- k = Jumlah variabel independen
- n = Jumlah anggota sampel

Sumber: Sugiyono, (2016:192)

Ketentuannya bila F_h lebih besar dari F_0 maka koefisien korelasi ganda yang diuji adalah signifikan, yaitu dapat diberlakukan untuk seluruh populasi.

c. Uji Koefisien Korelasi

Menurut Ghazali (2016:93) analisis korelasi bertujuan untuk mengukur kekuatan hubungan linier antara dua variabel. Korelasi tidak menunjukkan hubungan fungsional atau dengan kata lain analisis korelasi tidak membedakan antara variabel dependen dengan variabel independen. Nilai R berkisar antara 0 sampai dengan 1, di mana semakin mendekati 1 berarti hubungan yang terjadi semakin kuat. Sedangkan jika nilainya semakin mendekati 0, maka hubungan yang terjadi semakin melemah. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan tabel pedoman untuk menentukan besarnya hubungan antar dua atau lebih variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) secara bersama-sama yang dijabarkan pada Tabel 3.5 sebagai berikut:

Tabel 3.5 Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi (R)

No	Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
1	0,00 – 0,199	Sangat rendah
2	0,20 – 0,399	Rendah
3	0,40 – 0,599	Sedang
4	0,60 – 0,799	Kuat
5	0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono, (2016:184)

d. Uji Koefisien Determinasi

Menurut Ghazali (2016:95) koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi

variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol sampai dengan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Koefisien determinasi digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh atau kontribusi variabel independen terhadap variabel dependen. Tingkat ketepatan suatu garis dalam suatu model regresi dapat diketahui dari besar kecilnya koefisien determinasi (*Adjusted R Square*). Nilai koefisien R^2 dalam analisis regresi dapat digunakan sebagai tolak ukur untuk menyatakan kecocokan garis regresi yang diperoleh.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Provinsi DKI Jakarta

a. Kondisi Geografis

Daerah Khusus Ibukota Jakarta adalah ibu kota negara Indonesia. Jakarta memiliki luas wilayah sebesar 661,52 km² serta lautan seluas 6.977,5 km².

Secara geografis, Jakarta berlokasi di sebelah utara Pulau Jawa. Jakarta terletak di daerah dataran rendah dengan rata-rata 8 meter diatas permukaan laut. sebelah timur dan selatan Jakarta berbatasan dengan Provinsi Jawa Barat dan disebelah barat berbatasan dengan Provinsi Banten. Selain itu Jakarta juga berbatasan dengan beberapa kota satelit yang mengelilinginya, diantaranya adalah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Keempat kota tersebut merupakan kota-kota penyangga yang penting bagi Jakarta. Seringkali kota-kota dalam satu wilayah ini disebut dengan Jabodetabek yang merupakan wilayah metropolitan.

Dasar hukum bagi Provinsi DKI Jakarta adalah UU Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, sebagai pusat pemerintahan, dan sebagai daerah otonom dihadapkan dengan karakteristik permasalahan yang sangat kompleks dan berbeda dengan Provinsi lain. Provinsi DKI Jakarta selalu

berhadapan dengan masalah urbanisasi, keamanan, transportasi, lingkungan, pengelolaan kawasan khusus dan masalah sosial kemasyarakatan lain yang memerlukan pemecahan masalah secara sinergis melalui berbagai instrumen.

Jakarta memiliki status khusus sebagai Daerah Khusus Ibukota. Jakarta dipimpin oleh seorang Gubernur dan Wakil Gubernur. Setiap wilayah administrasi Jakarta dipimpin oleh Walikota dan Wakil Walikota. Wilayah

Jakarta dibagi menjadi lima kota dan satu kabupaten, yaitu:

- 1) Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu
- 2) Kota Administrasi Jakarta Barat
- 3) Kota Administrasi Jakarta Pusat
- 4) Kota Administrasi Jakarta Timur
- 5) Kota Administrasi Jakarta Selatan

Kota Administrasi Jakarta Pusat memiliki luas 48,13 km²; Kota Administrasi Jakarta Utara dengan luas 146,66 km²; Kota Administrasi Jakarta Barat dengan luas 129,54 km²; Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan luas 141,27 km²; Kota Administrasi Jakarta Timur dengan luas 188,03 km²; serta Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu dengan luas 8,70 km².

Berbeda dengan provinsi lainnya, Jakarta hanya memiliki pembagian dibawahnya berupa kota administratif dan kabupaten administratif, yang berarti setiap kabupaten dan kota administratif tidak memiliki perwakilan rakyat sendiri sebagaimana kabupaten dan kota lainnya. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang dibentuk hanya DPRD Provinsi DKI Jakarta saja.

b. Lambang DKI Jakarta**Gambar 4.1 Lambang Provinsi DKI Jakarta**

Sumber: Wikipedia

Lambang Daerah Khusus Ibukota Jakarta adalah sebagai berikut :

- 1) Lukisan perisai segi lima yang didalamnya melukiskan gerbang terbuka
- 2) Didalam gerbang terbuka itu terdapat “Tugu Nasional” yang dilingkari oleh untaian (krans) padi dan kapas. Sebuah tali melingkar pangkal tangkai-tangkai padi dan kapas
- 3) Pada bagian atas pintu gerbang tertulis sloka “Jaya Raya”, sedangkan di bagian bawah perisai terdapat lukisan ombak-ombak laut
- 4) Pinggiran perisai digaris tebal dengan warna emas
- 5) Gerbang terbuka bagian atas berwarna putih, sedang huruf-huruf sloka “Jaya Raya” yang tertulis di atasnya berwarna merah
- 6) “Tugu Nasional” berwarna putih

7) Untaian (krans) padi berwarna kuning dan untaian (krans) kapas berwarna hijau serta putih

8) Ombak-ombak laut berwarna dan dinyatakan dengan garis-garis putih, kesemuanya ini dilukiskan atas dasar yang berwarna biru.

Lambang Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya melukiskan pengertian-

pengertian sebagai berikut :

- 1) Jakarta sebagai kota revolusi dan kota proklamasi kemerdekaan Indonesia
- 2) Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pengertian kota dilambangkan dengan gerbang (terbuka). Kekhususan Kota Jakarta sebagai kota revolusi dan kota proklamasi dilambangkan dengan “Tugu Nasional” yang melambangkan kemegahan dan daya juang dan cipta bangsa dan rakyat Indonesia yang tak kunjung padam. “Tugu Nasional” ini dilingkari oleh untaian padi dan kapas, dimana pada permulaan tangkai-tangkainya melingkar sebuah tali berwarna emas, yakni lambang cita-cita daripada perjuangan Bangsa Indonesia yang bertujuan suatu masyarakat yang adil dan makmur dalam persatuan yang kokoh.

Keseluruhan ini dilukiskan diatas dasar warna biru, warna angkasa luar yang membayangkan cinta kebebasan dan cinta damai bangsa Indonesia. Dan keseluruhan ini pula berada dalam gerbang dan pada pintu gerbang itu terteraloh dengan kemegahan yang sederhana sloka “Jaya Raya”, satu sloka yang menggelorakan semangat segala kegiatan-kegiatan Jakarta Raya sebagai ibu kota dan kota perjuangan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dan

keseluruhan ini pula berada dalam kesatuan yang seimbang pada bentuk perisai segi lima yang bergaris tebal emas, sebagai pernyataan permuliaan terhadap dasar falsafah Negara “Pancasila”. Tentang arti bentuk lukisan serta warna masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut :

Tabel 4.1 Arti Bentuk Lambang Daerah Provinsi DKI Jakarta

Bentuk	Arti
Pintu Gerbang	Lambang kota, lambang kekhususan Jakarta sebagai pintu keluar masuk kegiatan-kegiatan nasional dan hubungan internasional
Tugu Nasional	Lambang kemegahan, daya juang dan cipta
Padi/Kapas	Lambang kemakmuran
Tali Emas	Lambang pemersatuan dan kesatuan
Ombak Laut	Lambang kota, negeri kepulauan
Sloka “Jaya Raya”	Slogan perjuangan Jakarta
Perisai Segi Lima	Pancasila

Sumber : Website Resmi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 2018

Tabel 4.2 Arti Warna Lambang Daerah Khusus Ibukota Jakarta

Warna	Arti
Emas pada pinggir perisai	Kemuliaan Pancasila
Merah sloka	Kepahlawanan
Putih pintu gerbang	Kesucian
Putih “Tugu Nasional”	Kemegahan kreasi mulya
Kuning padi / hijau putih kapas	Kemakmuran dan keadilan
Biru	Angkasa bebas dan luas
Ombak putih	Alam laut yang kasih

Sumber : Website Resmi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 2018

B. Gambaran Umum Responden

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada sebagian mahasiswa yang berjumlah 116 responden, maka dapat diperoleh gambaran karakteristik responden berdasarkan usia responden dan jenis kelamin responden. Gambaran karakteristik responden secara rinci adalah sebagai berikut :

1. Usia Responden

Data karakteristik responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut :

Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	20 tahun - 30 tahun.	34	29.31
2	31 tahun - 40 tahun.	43	37.07
3	41 tahun - 50 tahun.	21	18.10
4	> 50 tahun.	18	15.52
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.3 di atas, dapat diketahui bahwa responden yang berusia 20 tahun sampai 30 tahun sebanyak 34 responden atau 29,31%, berusia dari 31 tahun sampai 40 tahun sebanyak 43 responden atau 37,07%, berusia 41 tahun sampai 50 tahun sebanyak 21 responden atau 18,10%, berusia lebih dari 50 tahun sebanyak 18 responden atau 15,52%. Persebaran jumlah responden berdasarkan usia tersebut sejalan dengan pernyataan Burian (*et al*, 2018:6) yang

mengatakan bahwa faktor sosiodemografis memengaruhi pemilihan moda

transportasi masyarakat. Burian mengatakan bahwa masyarakat dengan usia muda cenderung memiliki kebebasan yang besar dalam memilih moda transportasi. Hal senada juga dikatakan oleh Black (1981:25), bahwasanya usia merupakan indikator yang berkaitan dengan karakteristik pengguna transportasi publik. Semakin bertambahnya usia seseorang, maka biasanya akan semakin malas dalam menggunakan transportasi publik.

2. Jenis Kelamin Responden

Data karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut :

Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Laki – laki	49	42.24
2	Perempuan	67	57.76
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, dapat diketahui bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 49 responden atau 42,24%, sedangkan perempuan sebanyak 67 responden atau 57,76%. Berdasarkan data tersebut, maka responden yang paling banyak adalah responden dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 67 orang atau 57,76%. Persebaran jumlah responden berdasarkan jenis kelamin mendukung teori Black (1981:25), Ia mengatakan bahwa menurut *Nationwide Personal Transportation Survey* (NPTS), wanita/perempuan cenderung lebih banyak menggunakan transportasi publik dibanding pria/laki-laki.

Hal ini bisa disebabkan karena peran sosial seorang wanita, wanita cenderung mendapatkan gaji yang lebih rendah daripada pria dan juga kebanyakan dari mereka tidak bisa mengemudi.

3. Pekerjaan Responden

Data karakteristik responden berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada tabel

4.5 berikut :

Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Pelajar/Mahasiswa	51	43.97
2	Pegawai Swasta	40	34.48
3	Pegawai Negeri Sipil	12	10.34
4	Prajurit TNI/POLRI	0	0
5	Lainnya	13	11.21
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.5 dapat diketahui bahwa responden yang merupakan Pelajar/Mahasiswa sebanyak 51 responden atau 43,97%, Pegawai Swasta sebanyak 40 responden atau 34,48%, Pegawai Negeri Sipil sebanyak 12 responden atau 10,34%, tidak ada responden yang berkerja sebagai Prajurit TNI/POLRI, dan Pekerjaan Lainnya sebanyak 13 responden atau 11,21%. Dapat dilihat dari tabel tersebut, pengguna transportasi publik di Jakarta didominasi oleh Pelajar/Mahasiswa dan Pegawai Swasta. Hal ini dimungkinkan karena menurut Black (1981:25), tingkat pendapatan berpengaruh terhadap pemilihan moda

transportasi. Biasanya semakin tinggi penghasilan masyarakat, maka semakin kecil minat mereka untuk menggunakan transportasi publik.

4. Domisili Responden

Data karakteristik responden berdasarkan domisili dapat dilihat pada tabel

4.6 berikut :

Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Domisili

No.	Domisili	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	DKI Jakarta	48	41.38
2	Bogor	10	8.62
3	Depok	21	18.10
4	Tangerang	5	4.31
5	Bekasi	32	27.59
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.6 dapat diketahui bahwa responden yang berdomisili di DKI Jakarta sebanyak 48 responden atau 41,38%, Bogor sebanyak 10 responden atau 8,62%, Depok sebanyak 21 responden atau 18,10%, Tangerang sebanyak 5 responden atau 4,31%, dan Bekasi sebanyak 32 responden atau 27,59%. Dapat dilihat berdasarkan tabel, proporsi penggunaan transportasi publik didominasi oleh responden yang berasal dari DKI Jakarta dan Kota Bekasi. Hal ini sangat dimungkinkan karena Jakarta dan Bekasi merupakan kota dengan jumlah penduduk yang besar, yang mana pula, banyak warga Kota Bekasi yang melakukan aktivitas sehari-harinya di Jakarta seperti bekerja, kuliah, urusan bisnis, dan lain-lain.

5. Kuantitas Penggunaan Transportasi Publik Dalam Setahun Terakhir

Data karakteristik responden berdasarkan kuantitas penggunaan transportasi publik dalam setahun terakhir dibagi ke dalam empat moda transportasi publik, yaitu penggunaan Transjakarta, Kereta Rangkaian Listrik (KRL), *Mass Rapid Transit*/Moda Raya Terpadu (MRT) dan *Light Rail Transit* (LRT) Jakarta.

a. Penggunaan Transjakarta

Data karakteristik responden berdasarkan kuantitas penggunaan Transjakarta dalam setahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut :

Tabel 4.7 Kuantitas Penggunaan Transjakarta Dalam Setahun Terakhir

No.	Kuantitas	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	0	0
2	1 atau 2 kali	17	14.66
3	3 – 5 kali	24	20.69
4	6 – 8 kali	42	36.20
5	> 8 kali	33	28.45
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang tidak pernah menggunakan Transjakarta, 1 atau 2 kali sebanyak 17 responden atau 14,66%, 3-5 kali sebanyak 24 responden atau 20,69%, 6-8 kali sebanyak 42 responden atau 36,20%, dan yang telah lebih dari 8 kali menggunakan Transjakarta sebanyak 33 responden atau 28,45%. Dapat disimpulkan bahwa Transjakarta merupakan moda transportasi publik yang paling *familiar* dengan responden. Hal tersebut sekiranya tidak mengejutkan karena Transjakarta

merupakan moda transportasi yang sudah lama ada (sejak 2004), dan rute koridornya pun tersebar luas ke seluruh titik kepadatan penduduk, baik itu di dalam Jakarta, maupun titik-titik di daerah perbatasan dengan kota-kota penyangga lainnya.

b. Penggunaan Kereta Rangkaian Listrik (KRL)

Data karakteristik responden berdasarkan kuantitas penggunaan Kereta Rangkaian Listrik (KRL) dalam setahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut :

Tabel 4.8 Kuantitas Penggunaan KRL Dalam Setahun Terakhir

No.	Kuantitas	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	10	8.62
2	1 atau 2 kali	14	12.07
3	3 – 5 kali	26	22.41
4	6 – 8 kali	20	17.24
5	> 8 kali	46	39.66
	Jumlah	116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.8 dapat diketahui bahwa sebanyak 10 responden atau 8,62% tidak pernah menggunakan KRL, 1 atau 2 kali sebanyak 14 responden atau 12,07%, 3-5 kali sebanyak 26 responden atau 22,41%, 6-8 kali sebanyak 20 responden atau 17,24%, dan yang menggunakan lebih dari 8 kali sebanyak 46 responden atau 39,66%. Berdasarkan data, disebutkan bahwa masih ada responden yang tidak pernah menggunakan KRL, hal tersebut sangat mungkin terjadi karena akses menuju ke stasiun cenderung lebih sulit karena jumlah

stasiun tidak terlalu banyak jika dibandingkan dengan halte Transjakarta.

Namun bisa dilihat juga, banyak responden yang telah menggunakannya lebih dari 6 kali, yang secara persentase menunjukkan angka 56,90% dari total keseluruhan responden. Hal tersebut menunjukkan bahwa ketertarikan masyarakat terhadap KRL cukup tinggi, karena moda transportasi ini menyediakan layanan transportasi yang cepat namun dengan harga yang cukup terjangkau.

c. Penggunaan *Mass Rapid Transit*/Moda Raya Terpadu (MRT)

Data karakteristik responden berdasarkan kuantitas penggunaan *Mass Rapid Transit*/Moda Raya Terpadu (MRT) dalam setahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.9 berikut :

Tabel 4.9 Kuantitas Penggunaan MRT Dalam Setahun Terakhir

No.	Kuantitas	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	23	19.83
2	1 atau 2 kali	27	23.28
3	3 – 5 kali	41	35.34
4	6 – 8 kali	15	12.93
5	> 8 kali	10	8.62
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.9 dapat diketahui bahwa sebanyak 23 responden atau 19,83% tidak pernah menggunakan MRT, 1 atau 2 kali sebanyak 27 responden atau 23,28%, 3-5 kali sebanyak 41 responden atau 35,34%, 6-8 kali sebanyak 15 responden atau 12,93%, dan yang telah menggunakan lebih dari 8 kali

sebanyak 10 orang atau 8,62%. Dapat disimpulkan, meskipun tergolong masih sangat baru beroperasi, namun *Mass Rapid Transit* (MRT) sudah cukup menyerap banyak pengguna. Berdasarkan data tabel, sebanyak 66 orang atau 56,89% responden telah menggunakan MRT lebih dari 3 kali. Hal ini cukup positif karena berdasarkan data, MRT cukup memiliki daya tarik tersendiri bagi masyarakat.

d. Penggunaan *Light Rail Transit* (LRT) Jakarta

Data karakteristik responden berdasarkan kuantitas penggunaan *Light Rail Transit* (LRT) Jakarta dalam setahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.10 berikut :

Tabel 4.10 Kuantitas Penggunaan LRT Jakarta Dalam Setahun Terakhir

No.	Kuantitas	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	90	77.59
2	1 atau 2 kali	17	14.66
3	3 – 5 kali	8	6.89
4	6 – 8 kali	1	0.86
5	> 8 kali	0	0
Jumlah		116	100

Sumber : Lampiran 4

Berdasarkan tabel 4.10 dapat diketahui bahwa sebanyak 90 responden atau 77,59% tidak pernah menggunakan LRT Jakarta, 1 atau 2 kali sebanyak 17 responden atau 14,66%, 3-5 kali sebanyak 8 responden atau 6,89%, 6-8 kali sebanyak 1 responden atau 0,86% dan tidak ada yang pernah menggunakan lebih dari 8 kali. Hal tersebut menunjukkan, animo masyarakat sangat minim.

Penyebab utamanya adalah belum adanya pengoperasian secara komersil dan juga pendeknya lintasan yang hanya terbentang mulai dari Stasiun Kelapa Gading (Depo) – Stasiun Velodrome (Rawamangun) yang berjarak 5,8 km saja.

C. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis data deskriptif dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisis data statistik yang berupa angka dengan cara mendeskripsikannya untuk mengetahui gambaran karakteristik data yang diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner dan disusun serta disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi. Frekuensi serta persentase skor jawaban responden untuk masing-masing item pernyataan dalam kuesioner yang diperoleh akan diketahui melalui tabel distribusi tersebut. Jawaban-jawaban tersebut selengkapnya dijelaskan sebagai berikut:

1. Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Fisik (X₁)

Variabel Aspek Fisik terdapat sembilan *item* pertanyaan yang diberikan kepada responden untuk dijawab. Jawaban responden dapat dilihat pada Tabel 4.11

Tabel 4.11 Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Fisik (X₁)

Item	5		4		3		2		1		Jumlah		Rata-rata
	F	%	F	%	f	%	F	%	f	%	Jumlah	%	
X ₁ .1 .1	27	23.28	39	33.62	36	31.03	11	9.48	3	2.59	116	100	3.66
X ₁ .1 .2	31	26.72	48	41.38	27	23.28	7	6.03	3	2.59	116	100	3.84
X ₁ .1 .3	17	14.66	36	31.03	40	34.48	19	16.38	4	3.45	116	100	3.37
X ₁ .1 .4	25	21.55	51	43.97	31	26.72	6	5.17	3	2.59	116	100	3.77
X ₁ .2 .1	22	18.97	62	53.45	23	19.83	7	6.03	2	1.72	116	100	3.82
X ₁ .2 .2	13	11.21	60	51.72	38	32.76	5	4.31	0	0.00	116	100	3.70



X _{1.2.3}	28	24.14	62	53.45	18	15.52	8	6.90	0	0.00	116	100	3.95
X _{1.2.4}	23	19.83	61	52.59	24	20.69	8	6.90	0	0.00	116	100	3.85
X _{1.2.5}	23	19.83	63	54.31	23	19.83	6	5.17	1	0.86	116	100	3.87
<i>Grand Mean</i>													3.76

Sumber : Lampiran 5

Keterangan :

X_{1.1.1}: Fasilitas parkir kendaraan di stasiun/halte memadai

X_{1.1.2}: Pejalan kaki merasa dimudahkan untuk mengakses stasiun/halte

X_{1.1.3}: Pejalan kaki merasa nyaman dan aman ketika berjalan di pedestrian/trotoar

X_{1.1.4}: Fasilitas transit (seperti underpass/JPO) yang ada cukup memadai dan membuat masyarakat nyaman dalam beralih antar moda

X_{1.2.1}: Trayek/koridor pada transportasi publik secara garis besar menjangkau daerah-daerah padat penduduk

X_{1.2.2}: Sarana penunjang menuju ke stasiun/halte (feeder/pengumpan) memudahkan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi publik

X_{1.2.3}: Trayek/koridor pada transportasi publik dapat memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan

X_{1.2.4}: Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat dalam beralih moda transportasi

X_{1.2.5}: Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan

a. Indikator integrasi fisik (X_{1.1})

Berdasarkan Tabel 4.11 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, terdapat 27 responden atau 23,28% yang menyatakan sangat setuju tentang item “Fasilitas parkir kendaraan di stasiun/halte memadai (X_{1.1.1})”, yang



menyatakan setuju sebanyak 39 responden atau 33,62%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 36 responden atau 31,03%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 11 responden atau 9,48%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Pada *item* kedua yaitu “Pejalan kaki merasa dimudahkan untuk mengakses stasiun/halte ($X_{1.1.2}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 31 responden atau 26,72%, yang menyatakan setuju sebanyak 48 responden atau 41,38%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 27 responden atau 23,28%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau 6,03%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Pada *item* ketiga yaitu “Pejalan kaki merasa nyaman dan aman ketika berjalan di pedestrian/trotoar ($X_{1.1.3}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 17 responden atau 14,66%, yang menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau 31,03%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 40 responden atau 34,48%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 19 responden atau 16,38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau 3,45%.

Pada *item* keempat yaitu “Fasilitas transit (seperti underpass/JPO) yang ada cukup memadai dan membuat masyarakat nyaman dalam beralih antar moda ($X_{1.1.4}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 25 responden atau 21,55%, yang menyatakan setuju sebanyak 51 responden atau 43,97%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 31

responden atau 26,72%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 6 responden atau 5,17%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item*/pertanyaan dalam indikator integrasi fisik ($X_{1.1}$), jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ dapat dikatakan cukup mendominasi (lebih dari 50%). Maka dapat disimpulkan indikator integrasi fisik sudah cukup mumpuni dalam menunjang pengguna transportasi publik untuk akses menuju ataupun di dalam stasiun/halte. Namun dalam indikator ini, jawaban ‘ragu-ragu’ masih cukup banyak (*range* 23-35%), sehingga peneliti menilai, ada ketidaktahuan responden atau ketidaksesuaian dalam pengimplementasian kebijakan sehingga responden belum benar-benar menentukan pilihan. Hal ini berkaitan dengan teori Jones dalam Nursalam (1994:166) tentang tahapan proses implementasi kebijakan. Berdasarkan teori Jones, dapat diketahui bahwa jawaban ‘ragu-ragu’ responden disebabkan oleh tahap penerapan (aplikasi) rencana implementasi kebijakan yang belum sempurna.

b. Indikator integrasi tata guna lahan ($X_{1.2}$)

Berdasarkan Tabel 4.11 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, pada *item* pertama yaitu “Trayek/koridor pada transportasi publik secara garis besar menjangkau daerah-daerah padat penduduk ($X_{1.2.1}$)” responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 22 responden atau 18,97%, yang menyatakan setuju sebanyak 62 responden atau 53,45%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan tidak setuju

sebanyak 7 responden atau 6,03%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Pada *item* kedua yaitu “Sarana penunjang menuju ke stasiun/halte (feeder/pengumpan) memudahkan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi publik (X_{1.2.2})” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 13 responden atau 11,21%, yang menyatakan setuju sebanyak 60 responden atau 51,72%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 38 responden atau 32,76%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 5 responden atau 4,31%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 0 responden atau 0%.

Pada *item* ketiga yaitu “Trayek/koridor pada transportasi publik dapat memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan (X_{1.2.3})” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 28 responden atau 24,14%, yang menyatakan setuju sebanyak 62 responden atau 53,45%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 18 responden atau 15,52%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 8 responden atau 6,90%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 0 responden atau 0%.

Pada *item* keempat yaitu “Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat dalam beralih moda transportasi (X_{1.2.4})” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan setuju sebanyak 61 responden atau 52,59%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 24 responden atau 20,69%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 8 responden

atau 6,90%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 0 responden atau 0%.

Pada *item* kelima yaitu “Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan ($X_{1.2.5}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan setuju sebanyak 63 responden atau 54,31%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 6 responden atau 5,17%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0,86%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item/pertanyaan* dalam indikator integrasi tata guna lahan ($X_{1.2}$), frekuensi jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ lebih tinggi frekuensinya (lebih dari 60%) dibandingkan dengan indikator pertama. Frekuensi jawaban ‘ragu-ragu’ juga mengalami penurunan (tidak lebih dari 20%), yang mengindikasikan bahwa tahap aplikasi dari implementasi kebijakan sudah cukup baik. Peneliti dapat menyimpulkan pula bahwa dengan tingginya frekuensi jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’, maka apa yang dirumuskan dan diterapkan oleh pembuat kebijakan (Pemprov DKI Jakarta) dapat diterima dengan baik oleh masyarakat. Hal tersebut sesuai dengan teori Anderson dalam Islamy (2004:108-110), yang menyebutkan bahwa proses implementasi kebijakan publik didukung oleh beberapa faktor, salah satunya adalah adanya kesadaran untuk menerima kebijakan.

2. Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Layanan (X₂)

Variabel Aspek Layanan terdapat sembilan *item* pertanyaan yang diberikan kepada responden untuk dijawab. Jawaban responden dapat dilihat pada Tabel 4.12:

Tabel 4.12 Distribusi Frekuensi Variabel Aspek Layanan (X₂)

Item	5		4		3		2		1		Jumlah		Rata-rata
	F	%	F	%	f	%	F	%	f	%	Jumlah	%	
X _{2.1.1}	39	33.62	48	41.38	24	20.69	3	2.59	2	1.72	116	100	4.03
X _{2.1.2}	41	35.34	40	34.48	20	17.24	11	9.48	4	3.45	116	100	3.89
X _{2.1.3}	40	34.48	42	36.21	24	20.69	7	6.03	3	2.59	116	100	3.94
X _{2.2.1}	21	18.10	46	39.66	28	24.14	17	14.66	4	3.45	116	100	3.54
X _{2.2.2}	10	8.62	51	43.97	32	27.59	19	16.38	4	3.45	116	100	3.38
X _{2.2.3}	18	15.52	55	47.41	23	19.83	17	14.66	3	2.59	116	100	3.59
X _{2.3.1}	62	53.45	35	30.17	13	11.21	5	4.31	1	0.86	116	100	4.31
X _{2.3.2}	57	49.14	36	31.03	16	13.79	5	4.31	2	1.72	116	100	4.22
X _{2.3.3}	44	37.93	50	43.10	14	12.07	6	5.17	2	1.72	116	100	4.10
<i>Grand Mean</i>												3.89	

Sumber : Lampiran 5

Keterangan :

X_{2.1.1}: Petunjuk nama moda beserta jaringannya

X_{2.1.2}: Petunjuk waktu keberangkatan/kedatangan

X_{2.1.3}: Petunjuk arah transit

X_{2.2.1}: Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan

X_{2.2.2}: Adanya kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan antar moda

X_{2.3.1}: Sistem tiket elektronik (non-tunai) yang memudahkan transaksi

X_{2.3.2}: Kemudahan untuk mendapatkan akses tiket

X_{2.3.3}: Kartu *single-trip/multi-trip* meningkatkan efisiensi biaya perjalanan

X_{2.2.3}: Petunjuk arah transit

a. Indikator integrasi informasi (X_{2.1})

Berdasarkan Tabel 4.12 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, terdapat 39 responden atau 33,62% yang menyatakan sangat setuju tentang *item* “Informasi petunjuk nama moda beserta rute nya informatif dan mudah dimengerti (X_{2.1.1})”, yang menyatakan setuju sebanyak 48 responden atau 41,38%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 24 responden atau 20,69%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Pada *item* kedua yaitu “Informasi petunjuk waktu keberangkatan/kedatangan informatif dan mudah dimengerti (X_{2.1.2})” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 41 responden atau 35,34%, yang menyatakan setuju sebanyak 40 responden atau 34,48%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 20 responden atau 17,24%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 11 responden atau 9,48%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau 3,45%.

Pada *item* ketiga yaitu “Informasi petunjuk arah transit/perpindahan antar moda informatif dan mudah dimengerti (X_{2.1.3})” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 40 responden atau 34,48%, yang menyatakan setuju sebanyak 42 responden atau 36,21%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 24 responden atau 20,69%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau 6,03%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item*/pertanyaan dalam indikator integrasi informasi ($X_{2.1}$), frekuensi jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ tergolong sangat baik (lebih dari 70%). Frekuensi jawaban ragu-ragu juga tidak lebih dari 20%. Angka tersebut menunjukkan adanya tingkat partisipasi yang sesuai dengan komponen implementasi kebijakan. Dapat diartikan juga, untuk saat ini indikator integrasi informasi dapat diterima dengan baik oleh para pengguna transportasi publik. Hal tersebut sesuai dengan teori Anderson dalam Islamy (2004:108-110), yang menyebutkan bahwa proses implementasi kebijakan publik didukung oleh beberapa faktor, salah satunya adalah adanya kesadaran untuk menerima kebijakan.

b. Indikator integrasi waktu ($X_{2.2}$)

Berdasarkan Tabel 4.12 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, Pada *item* pertama yaitu “Waktu kedatangan dan keberangkatan moda transportasi jelas dan dapat diandalkan ($X_{2.2.1}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 21 responden atau 18,10%, yang menyatakan setuju sebanyak 46 responden atau 39,66%, yang menyatakan ragu-ragu sebanyak 28 responden atau 24,14%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 17 responden atau 14,66%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau 3,45%.

Pada *item* kedua yaitu “Adanya kesesuaian dalam waktu kedatangan dan keberangkatan (*Sync Transit-time*) antar satu moda dengan moda transportasi yang lainnya ($X_{2.2.2}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 10 responden atau 8,62%, yang menyatakan setuju

sebanyak 51 responden atau 43,97%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 32 responden atau 27,59%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 19 responden atau 16,38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau 3,45%.

Pada *item* ketiga yaitu “Kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan (*Sync Transit-time*) antar moda transportasi memberikan efisiensi terhadap waktu perjalanan masyarakat ($X_{2.2.3}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 18 responden atau 15,52%, yang menyatakan setuju sebanyak 55 responden atau 47,41%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 17 responden atau 14,66%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item/pertanyaan* dalam indikator integrasi waktu ($X_{2.2}$), jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ dapat dikatakan cukup mendominasi (lebih dari 50%). Maka dapat disimpulkan indikator integrasi waktu sudah cukup mumpuni dalam memberikan kepastian waktu kepada para pengguna transportasi publik. Namun dalam indikator ini, jawaban ‘ragu-ragu’ masih cukup banyak (*range* 19-24%), sehingga peneliti menilai, ada ketidaktahuan responden atau ketidaksesuaian dalam pengimplementasian kebijakan sehingga responden belum benar-benar menentukan pilihan. Hal ini berkaitan dengan teori Jones dalam Nursalam (1994:166) tentang tahapan proses implementasi kebijakan. Berdasarkan teori Jones, dapat diketahui bahwa jawaban ‘ragu-ragu’ responden disebabkan oleh

tahap penerapan (aplikasi) rencana implementasi kebijakan yang belum sempurna.

c. Indikator integrasi biaya ($X_{2.3}$)

Berdasarkan Tabel 4.12 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, pada *item* pertama yaitu “Sistem tiket elektronik (non-tunai) memudahkan transaksi di halte/stasiun ($X_{2.3.1}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 62 responden atau 53,45%, yang menyatakan setuju sebanyak 35 responden atau 30,17%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 13 responden atau 11,21%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 5 responden atau 4,31%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0,86%.

Pada *item* kedua yaitu “Tiket elektronik (non-tunai) mudah untuk didapatkan ($X_{2.3.2}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 57 responden atau 49,14%, yang menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau 31,03%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 16 responden atau 13,79%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 5 responden atau 4,31%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Pada *item* ketiga yaitu “Kartu single-trip/multi-trip meningkatkan efisiensi biaya perjalanan ($X_{2.3.3}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 44 responden atau 37,93%, yang menyatakan setuju sebanyak 50 responden atau 43,10%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 14 responden atau 12,07%, yang menyatakan tidak setuju

sebanyak 6 responden atau 5,17%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item*/pertanyaan dalam indikator integrasi biaya ($X_{2.3}$), jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ sangat besar frekuensinya (lebih dari 80%), sehingga dapat disimpulkan indikator ini merupakan indikator yang paling baik dalam variabel Aspek Layanan (X_2). Hal ini juga menunjukkan bahwa metode pembayaran/*ticketing* yang berbasis *cashless* dapat diterima dengan sangat baik oleh masyarakat, dan hal ini juga menunjukkan bahwa implementasi kebijakan menurut teori Jones, penerapan (aplikasi) rencana implementasi kebijakan yang mendekati sempurna.

3. Distribusi Frekuensi Variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Dalam variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi terdapat delapan *item* pertanyaan yang diberikan kepada responden untuk dijawab.

Jawaban responden dapat dilihat pada Tabel 4.13 :

Tabel 4.13 Distribusi Frekuensi Variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Item	5		4		3		2		1		Jumlah		Rata-rata
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	Jumlah	%	
Y _{1.1}	35	30.17	55	47.41	19	16.38	5	4.31	2	1.72	116	100	4.00
Y _{1.2}	53	45.69	43	37.07	12	10.34	7	6.03	1	0.86	116	100	4.21
Y _{1.3}	47	40.52	43	37.07	19	16.38	6	5.17	1	0.86	116	100	4.11
Y _{1.4}	26	22.41	39	33.62	46	39.66	2	1.72	3	2.59	116	100	3.72
Y _{1.5}	21	18.10	29	25.00	37	31.90	19	16.38	10	8.62	116	100	3.28
Y _{1.6}	44	37.93	36	31.03	18	15.52	17	14.66	1	0.86	116	100	3.91
Y _{1.7}	28	24.14	46	39.66	23	19.83	16	13.79	3	2.59	116	100	3.69
Y _{1.8}	30	25.86	45	38.79	24	20.69	15	12.93	2	1.72	116	100	3.74
<i>Grand Mean</i>													3.83

Sumber : Lampiran 5

Keterangan :

- Y_{1.1} = Kinerja pelayanan
- Y_{1.2} = Kemudahan untuk mencapai tempat tujuan
- Y_{1.3} = Jarak perjalanan
- Y_{1.4} = Gaya hidup konsumtif terhadap kendaraan pribadi
- Y_{1.5} = Pandangan tentang transportasi publik dan kendaraan pribadi
- Y_{1.6} = Kepadatan penumpang pada jam sibuk (rush hour)
- Y_{1.7} = Jarak antar shelter transit
- Y_{1.8} = Kuantitas perpindahan moda dalam satu tujuan perjalanan

a. Indikator pemilihan moda transportasi (Y₁)

Pada Tabel 4.13 dapat diketahui bahwa dari 116 responden, terdapat 35 responden atau 30,17% yang menyatakan sangat setuju tentang *item* “Kinerja pelayanan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk

menggunakan moda transportasi publik ($Y_{1.1}$)”, yang menyatakan setuju sebanyak 55 responden atau 47,41%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 19 responden atau 16,38%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 5 responden atau 4,31%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Pada *item* kedua yaitu “Kemudahan untuk menjangkau tempat tujuan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk menggunakan moda transportasi publik ($Y_{1.2}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 53 responden atau 45,69%, yang menyatakan setuju sebanyak 43 responden atau 37,07%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 12 responden atau 10,34%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau 6,03%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0,86%.

Pada *item* ketiga yaitu “Jarak perjalanan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk menggunakan moda transportasi publik ($Y_{1.3}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 47 responden atau 40,52%, yang menyatakan setuju sebanyak 43 responden atau 37,07%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 19 responden atau 16,38%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 6 responden atau 5,17%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0,86%.

Pada *item* keempat yaitu “Kendaraan pribadi saat ini masih menjadi pilihan utama masyarakat dalam menunjang kebutuhan mobilisasi ($Y_{1.4}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 26

responden atau 22,41%, yang menyatakan setuju sebanyak 39 responden atau 33,62%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 46 responden atau 39,66%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Pada *item* kelima yaitu “Perbedaan nilai prestise antara kendaraan pribadi dan transportasi publik menyebabkan keengganan saudara/saudari untuk beralih menggunakan moda transportasi publik ($Y_{1.5}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 21 responden atau 18,10%, yang menyatakan setuju sebanyak 29 responden atau 25%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 37 responden atau 31,90%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 19 responden atau 16,38%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 10 responden atau 8,62%.

Pada *item* keenam yaitu “Kepadatan penumpang pada jam-jam sibuk (rush hour) memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan moda transportasi publik ($Y_{1.6}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 44 responden atau 37,93%, yang menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau 31,03%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 18 responden atau 15,52%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 17 responden atau 14,66%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 0,86%.

Pada *item* ketujuh yaitu “Jauhnya jarak antar shelter transit memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan transportasi publik ($Y_{1.7}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan

sangat setuju sebanyak 28 responden atau 24,14%, yang menyatakan setuju sebanyak 46 responden atau 39,66%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 23 responden atau 19,83%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 16 responden atau 13,79%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau 2,59%.

Pada *item* kedelapan yaitu “Banyaknya perpindahan (transit) antar moda yang harus dilakukan dalam satu tujuan perjalanan memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan transportasi publik ($Y_{1.8}$)” dapat diketahui bahwa responden yang menyatakan sangat setuju sebanyak 30 responden atau 25,86%, yang menyatakan setuju sebanyak 45 responden atau 38,79%, yang menyatakan ragu – ragu sebanyak 24 responden atau 20,69%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 15 responden atau 12,93%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau 1,72%.

Berdasarkan jawaban responden terhadap *item*/pertanyaan dalam indikator pemilihan moda transportasi (Y_1), secara keseluruhan menunjukkan angka frekuensi yang baik. Rata-rata frekuensi jawaban ‘sangat setuju’ dan ‘setuju’ mencapai angka 60% atau lebih. Hanya saja pada *item* ($Y_{1.4}$) dan ($Y_{1.5}$) distribusi frekuensi jawaban ragu-ragu cukup tinggi (*range* 30-40%), namun hal tersebut memang diharapkan untuk mendapat jawaban ‘ragu-ragu’, ‘tidak setuju’ dan ‘sangat tidak setuju’. Hal tersebut disebabkan karena *item* keempat dan kelima merupakan pandangan masyarakat pengguna transportasi publik terhadap transportasi pribadi. Sehingga berdasarkan hasil jawaban dari

responden, peneliti dapat menyimpulkan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi dapat terwujud, karena mendukung teori Krech dalam Danim (2012:119-120) tentang ukuran efektivitas yang diantaranya jumlah hasil yang dikeluarkan, tingkat kepuasan dan intensitas yang akan dicapai tercermin dari jawaban-jawaban responden pada pertanyaan indikator pemilihan moda transportasi.

D. Hasil Uji Asumsi Klasik

Pengujian data dengan uji asumsi klasik harus dilakukan terlebih dahulu sebelum data yang telah terkumpul dianalisis lebih lanjut. Hal tersebut bertujuan untuk memenuhi pengujian regresi linier berganda. Uji asumsi klasik dalam penelitian ini terdiri dari tiga macam pengujian yaitu : Uji Normalitas, Uji Multikolinearitas, dan Uji Heteroskedastisitas.

Asumsi-asumsi klasik ini harus dilakukan pengujiannya untuk memenuhi penggunaan regresi linier berganda. Setelah diadakan perhitungan regresi berganda melalui alat bantu SPSS for *Windows*, diadakan pengujian uji asumsi klasik regresi. Hasil pengujian disajikan sebagai berikut :

1. Uji Normalitas

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah nilai residual tersebar normal atau tidak. Prosedur uji dilakukan dengan uji Kolmogorov-Smirnov, dengan ketentuan sebagai berikut :

Hipotesis yang digunakan :

H_0 : residual tersebar normal

H_1 : residual tidak tersebar normal

Jika nilai **sig.** (*p-value*) > maka H_0 diterima yang artinya normalitas terpenuhi.

Hasil uji normalitas dapat dilihat pada Tabel 4.14

Tabel 4.14 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		116
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.40709487
Most Extreme Differences	Absolute	.089
	Positive	.056
	Negative	-.089
Kolmogorov-Smirnov Z		.963
Asymp. Sig. (2-tailed)		.312

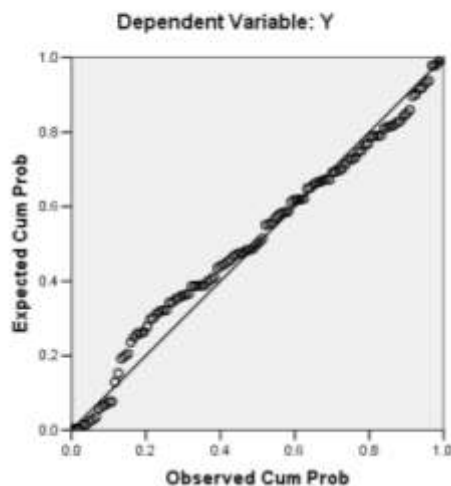
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: Lampiran 7

Dari hasil perhitungan didapat nilai **sig.** sebesar 0.312 (dapat dilihat pada Tabel 4.14) atau lebih besar dari 0.05; maka ketentuan H_0 diterima yaitu bahwa asumsi normalitas terpenuhi.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Gambar 4.2 Hasil Uji Normalitas (Sumber : Lampiran 7)

Berdasarkan uji P-P Plot didapatkan bahwa titik – titik data sudah menyebar mengikuti garis diagonal, sehingga dikatakan bahwa residual sudah menyebar secara distribusi normal.

2. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas ini dilakukan untuk mengetahui bahwa tidak terjadi hubungan yang sangat kuat atau tidak terjadi hubungan linier yang sempurna atau dapat pula dikatakan bahwa antar variabel bebas tidak saling berkaitan. Cara pengujiannya adalah dengan membandingkan nilai *Tolerance* yang didapat dari perhitungan regresi berganda, apabila nilai *tolerance* $< 0,1$ maka terjadi multikolinieritas. Hasil uji multikolinieritas dapat dilihat pada Tabel 4.15.

Tabel 4.15 Hasil Uji Multikolinieritas

Variabel bebas	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
X ₁	0.328	3.052
X ₂	0.328	3.052

Sumber: Lampiran 7

Berdasarkan Tabel 4.15, berikut hasil pengujian dari masing-masing variabel bebas:

- Tolerance* untuk Aspek Fisik adalah 0.328
- Tolerance* untuk Aspek Layanan adalah 0.328

Pada hasil pengujian didapat bahwa keseluruhan nilai *tolerance* $> 0,1$ sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas.

Uji multikolinieritas dapat pula dilakukan dengan cara membandingkan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) dengan angka 10. Jika nilai VIF > 10 maka terjadi multikolinieritas. Berikut hasil pengujian masing-masing variabel bebas :

- VIF untuk Aspek Fisik adalah 3,052
- VIF untuk Aspek Layanan adalah 3,052

Dari hasil pengujian tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas. Dengan demikian uji asumsi tidak adanya multikolinieritas dapat terpenuhi.

3. Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas digunakan untuk mengetahui apakah terjadi ketidaksamaan nilai simpangan residual akibat besar kecilnya nilai salah satu

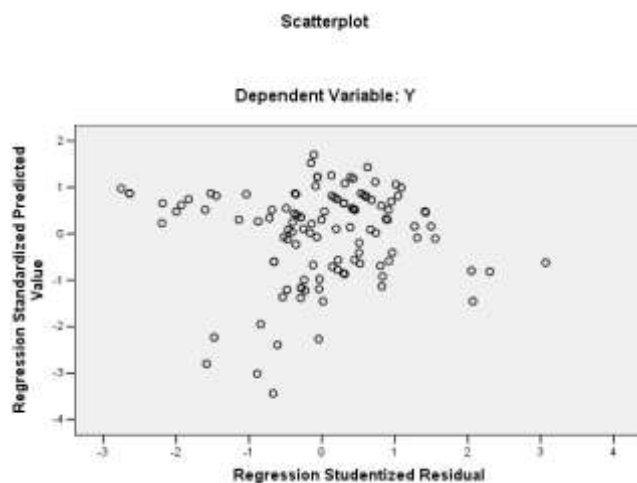
variabel bebas. Atau adanya perbedaan nilai ragam dengan semakin meningkatnya nilai variabel bebas. Prosedur uji dilakukan dengan Uji scatter plot.

Pengujian kehomogenan ragam sisaan dilandasi pada hipotesis:

H_0 : ragam sisaan homogen

H_1 : ragam sisaan tidak homogen

Hasil uji heterokedastisitas dapat dilihat pada Gambar 4.3



Gambar 4.3 Uji Heteroskedastisitas

Sumber: Lampiran 7

Dari hasil pengujian tersebut didapat bahwa diagram tampilan *scatterplot* menyebar dan tidak membentuk pola tertentu maka tidak terjadi heteroskedastisitas, sehingga dapat disimpulkan bahwa sisaan mempunyai ragam homogen (konstan) atau dengan kata lain tidak terdapat gejala heterokedastisitas.

Dengan terpenuhi seluruh asumsi klasik regresi di atas maka dapat dikatakan model regresi linear berganda yang digunakan dalam penelitian ini

adalah sudah layak atau tepat. Sehingga dapat diambil interpretasi dari hasil analisis regresi berganda yang telah dilakukan.

E. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi ini digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh antara variabel bebas, yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) terhadap variabel terikat yaitu Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y).

1. Persamaan Regresi

Persamaan regresi digunakan mengetahui bentuk hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Dengan menggunakan bantuan *SPSS for Windows ver 20.00* didapat model regresi seperti pada Tabel 4.16 :

Tabel 4.16 Persamaan Hasil Regresi

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	5.414	2.356		2.298	0.023
X_1	0.409	0.119	0.389	3.424	0.001
X_2	0.326	0.100	0.369	3.247	0.002

Sumber : Lampiran 8

Berdasarkan pada Tabel 4.16 didapatkan persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = 5,414 + 0,409 X_1 + 0,326 X_2$$

Dari persamaan di atas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

- Konstanta sebesar 5,414, menunjukkan bahwa rata – rata Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi jika tidak ada variabel bebas bernilai 5,414

b. $b_1 = 0,409$, artinya Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan meningkat sebesar 0,409 satuan untuk setiap tambahan satu satuan X_1 (Aspek Fisik). Jadi apabila Aspek Fisik mengalami peningkatan 1 satuan, maka Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan meningkat sebesar 0,409 satuan dengan asumsi variabel yang lainnya dianggap konstan.

c. $b_2 = 0,326$, Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan meningkat sebesar 0,326 satuan untuk setiap tambahan satu satuan X_2 (Aspek Layanan), Jadi apabila Aspek Layanan mengalami peningkatan 1 satuan, maka Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan meningkat sebesar 0,326 satuan dengan asumsi variabel yang lainnya dianggap konstan.

Berdasarkan interpretasi di atas, dapat diketahui bahwa jika Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) meningkat maka akan diikuti peningkatan terhadap variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi. Sehingga pengurangan penggunaan pribadi di Jakarta akan efektif apabila ada peningkatan dari segi Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2).

2. Koefisien Determinasi (R^2)

Untuk mengetahui besar kontribusi variabel bebas (Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2)) terhadap variabel terikat (Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)) digunakan nilai R^2 , nilai R^2 seperti dalam Tabel 4.17 dibawah ini:

Tabel 4.17 Koefisien Korelasi dan Determinasi

R	R Square	Adjusted R Square
0.723	0.522	0.514

Sumber : Lampiran 8

Koefisien determinasi digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh atau kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat. Dari analisis pada Tabel 4.17 diperoleh hasil adjusted R^2 (koefisien determinasi) sebesar 0,514. Artinya bahwa 51,4% variabel Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) akan dipengaruhi oleh variabel bebasnya, yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2). Sedangkan sisanya 48,6% variabel Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan dipengaruhi oleh variabel-variabel yang lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

Selain koefisien determinasi juga didapat koefisien korelasi yang menunjukkan besarnya hubungan antara variabel bebas yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) dengan variabel Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y), nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0.723, nilai korelasi ini menunjukkan bahwa hubungan antara variabel bebas yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) dengan variabel terikat yaitu Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) termasuk dalam kategori kuat karena berada pada *range* 0,6 – 0,8.

F. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis merupakan bagian penting dalam penelitian, setelah data terkumpul dan diolah. Kegunaan utamanya adalah untuk menjawab hipotesis yang dibuat oleh peneliti.

1. Pengujian Hubungan Variabel Secara Parsial (Uji t)

t test digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

Dapat juga dikatakan jika $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ atau $-t \text{ hitung} < -t \text{ tabel}$ maka hasilnya signifikan dan berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sedangkan jika $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ atau $-t \text{ hitung} > -t \text{ tabel}$ maka hasilnya tidak signifikan dan berarti H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hasil dari uji t dapat dilihat pada Tabel 4.18.

Tabel 4.18 Hasil Uji t / Parsial

Variabel Terikat	Variabel bebas	t hitung	t Tabel	Sig.	Keterangan
Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)	X ₁	3.424	1.981	0.001	Signifikan
	X ₂	3.247	1.981	0.002	Signifikan

Sumber: Lampiran 8

Berdasarkan Tabel 4.18 diperoleh hasil sebagai berikut :

- t test antara X₁ (Aspek Fisik) dengan Y (Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi) menunjukkan t hitung = 3,424. Sedangkan t tabel ($\alpha = 0.05$; db residual = 113) adalah sebesar 1,981. Karena t hitung > t tabel yaitu $3,424 > 1,981$ atau nilai sig t ($0,001 < \alpha = 0.05$) maka hubungan X₁ (Aspek Fisik) terhadap Y (Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi) adalah signifikan. Hal ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga

dapat disimpulkan bahwa Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi berhubungan secara signifikan terhadap Aspek Fisik atau dengan meningkatkan Aspek Fisik maka Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan mengalami peningkatan secara nyata.

b. t test antara X_2 (Aspek Layanan) dengan Y (Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi) menunjukkan t hitung = 3,247. Sedangkan t tabel ($\alpha = 0.05$; db residual = 113) adalah sebesar 1,981. Karena t hitung > t tabel yaitu $3,247 > 1,981$ atau nilai sig t ($0,002$) < $\alpha = 0.05$ maka hubungan X_2 (Aspek Layanan) terhadap Y (Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi) adalah signifikan pada alpha 5%. Hal ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi berhubungan secara signifikan oleh Aspek Layanan atau dengan meningkatkan Aspek Layanan maka Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan mengalami peningkatan secara nyata.

Dari hasil keseluruhan dapat disimpulkan bahwa variabel bebas mempunyai hubungan yang signifikan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi secara parsial. Dan dari sini dapat diketahui bahwa kedua variabel bebas tersebut yang paling dominan hubungannya terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi adalah Aspek Fisik karena memiliki nilai koefisien beta dan t hitung paling besar. Karena itu, meningkatkan kualitas Aspek Fisik akan meningkatkan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi di Jakarta.

2. Pengujian Hubungan Variabel Secara Simultan (Uji F)

Pengujian F atau pengujian model digunakan untuk mengetahui apakah hasil dari analisis regresi signifikan atau tidak, dengan kata lain model yang diduga tepat/sesuai atau tidak. Jika hasilnya signifikan, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sedangkan jika hasilnya tidak signifikan, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini dapat juga dikatakan sebagai berikut :

H_0 ditolak jika $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$

H_0 diterima jika $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$

Tabel 4.19 Uji F/Simultan

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2442.923	2	1221.461	61.795	0.000
Residual	2233.586	113	19.766		
Total	4676.509	115			

Sumber: Lampiran 8

Berdasarkan Tabel 4.19 nilai F hitung sebesar 61,795. Sedangkan F tabel ($\alpha = 0.05$; db regresi = 2 : db residual = 113) adalah sebesar 3,077. Karena F hitung $> F \text{ tabel}$ yaitu $61,795 > 3,077$ atau nilai sig F ($0,000 < \alpha = 0.05$) maka model analisis regresi adalah signifikan. Hal ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel terikat (Y) Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel bebas

(Aspek Fisik (X_1), Aspek Layanan (X_2)).

G. Pembahasan Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diketahui bahwa variabel bebas Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) memiliki hubungan yang positif dan signifikan baik secara parsial maupun simultan terhadap variabel terikat Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y). Pembahasan untuk masing – masing variabel sebagai berikut :

1. Hubungan Aspek Fisik (X_1) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Berdasarkan hasil analisis regresi secara parsial didapatkan nilai t_{hitung} 3,424 > t_{tabel} 1,981 atau Signifikansi t 0,001 < 0,05, maka H_0 yang berbunyi tidak ada hubungan positif yang signifikan antara Aspek Fisik (X_1) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi ditolak dan H_a yang berbunyi ada hubungan positif yang signifikan Aspek Fisik (X_1) terhadap Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) diterima. B (nilai koefisien regresi parsial) variabel Aspek Fisik bernilai 0,409 berarti jika Aspek Fisik dalam kebijakan transportasi terintegrasi ditingkatkan, maka Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan naik sebesar 0,409. Dengan demikian kesimpulannya adalah ada hubungan positif yang signifikan antara variabel Aspek Fisik (X_1) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi, atau dengan kata lain, peningkatan kualitas Aspek Fisik dalam transportasi terintegrasi akan berhubungan signifikan secara parsial terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.

2. Hubungan Aspek Layanan (X₂) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Berdasarkan hasil analisis regresi secara parsial didapatkan nilai t_{hitung} 3,247 > t_{tabel} 1,981 atau Signifikansi t 0,002 < 0,05, maka H_0 yang berbunyi tidak ada hubungan positif yang signifikan Aspek Layanan (X₂) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) ditolak dan H_a yang berbunyi ada hubungan positif yang signifikan Aspek Layanan (X₂) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) diterima. B (nilai koefisien regresi parsial) variabel Aspek Layanan bernilai 0,326 berarti jika Aspek Layanan dalam kebijakan transportasi terintegrasi semakin baik, maka Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi akan naik sebesar 0,326. Dengan demikian kesimpulannya adalah ada hubungan positif yang signifikan antara variabel Aspek Layanan (X₂) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi, atau dengan kata lain, peningkatan kualitas Aspek Layanan dalam transportasi terintegrasi akan berhubungan signifikan dan efektif secara parsial terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.

3. Pengaruh Aspek Fisik (X₁), Aspek Layanan (X₂) Secara Simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y)

Berdasarkan hasil analisis regresi secara simultan didapatkan nilai F_{hitung} 61,795 > F_{tabel} 3,077 atau Signifikansi F 0,000 < 0,05, maka H_0 yang berbunyi tidak ada hubungan positif yang signifikan antara Aspek Fisik (X₁) dan Aspek Layanan (X₂) secara simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan

Pribadi ditolak dan Ha yang berbunyi ada hubungan positif yang signifikan antara variabel Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) secara simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi diterima, atau dengan kata lain, meningkatkan kualitas variabel Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) dalam transportasi terintegrasi akan berhubungan signifikan secara simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.



BAB V**PENUTUP****A. Kesimpulan**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui variabel mana sajakah yang mempunyai pengaruh pada Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi. Dalam penelitian ini variabel bebas yang digunakan adalah variabel Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) sedangkan variabel terikat yang digunakan adalah Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y).

Berdasarkan pada penghitungan analisis regresi linier berganda, dapat diketahui :

1. Untuk mengetahui hubungan secara individu (parsial) variabel bebas (Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2)) terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) dilakukan dengan pengujian t-test. Berdasarkan pada hasil uji didapatkan bahwa terdapat dua variabel yang mempunyai hubungan yang positif dan signifikan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2).
2. Hubungan secara simultan (bersama-sama) tiap variabel bebas terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi dilakukan dengan pengujian F-test. Dari hasil analisis regresi linier berganda diperoleh variabel bebas mempunyai hubungan yang positif dan signifikan secara simultan terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pengujian terhadap hipotesis yang menyatakan bahwa adanya

hubungan yang kuat secara bersama-sama (simultan) variabel bebas (Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2) terhadap variabel Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Y) dapat diterima.

Berdasarkan penjabaran hasil penelitian melalui analisis regresi linier berganda di atas, maka peneliti menyimpulkan bahwa, ada korelasi dan determinasi antara variabel bebas dan variabel terikat. Nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi sudah cukup untuk membuktikan bahwa pengurangan penggunaan kendaraan pribadi memiliki hubungan yang kuat terhadap dua variabel yaitu Aspek Fisik (X_1) dan Aspek Layanan (X_2). Sehingga peneliti dapat menyimpulkan, ada hubungan yang positif dan signifikan antara Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, dapat dikemukakan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan maupun bagi pihak-pihak lain. Adapun saran yang diberikan, antara lain:

1. Saran Empiris

- a. Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang positif dan signifikan antara Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi, maka peneliti berharap Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, khususnya BUMD yang bergerak dibidang sarana transportasi, untuk senantiasa meningkatkan kinerja dalam aspek fisik dan aspek layanan sistem

transportasi terintegrasi, agar kedepannya hal tersebut dapat berpengaruh terhadap Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta yang pada ujungnya berimbas pada menurunnya angka kemacetan lalu lintas.

- b. Bagi para peneliti berikut yang ingin meneliti terkait masalah transportasi dan kemacetan, sekiranya penelitian ini dapat dijadikan acuan sebagai dasar-dasar teori agar penelitian-penelitian berikutnya dapat berkontribusi dalam memecahkan permasalahan transportasi khususnya kemacetan lalu lintas.

2. Saran Praktis

Sebagai wawasan terhadap teori-teori dan dasar penelitian, peneliti menyarankan untuk terus mengembangkan apa yang sudah dibahas dalam penelitian ini. Sehingga secara keilmuan dapat bermanfaat bagi orang lain yang ingin melakukan penelitian di bidang kebijakan khususnya tentang transportasi.

Serta menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kota lainnya dalam merancang kebijakan transportasi yang terintegrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Analisis Kebijakan : Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara Edisi Kedua*. Jakarta : Bumi Aksara.
- AG. Subarsono. 2011. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- AR. Mustopadidjaya. 2002. *Manajemen Proses Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta : LAN
- Asnawi, Nur dan Masyhuri. 2011. *Metodologi Riset Manajemen Pemasaran*. Malang: UIN-Maliki Press
- Badan Pusat Statistik. 2018. *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Bergstad, et all. 2011. *Subjective Well – Being Related to Satisfaction with Daily Travel. Transportation 38 : 1 – 15*.
- Black, John. 1981. *Urban Transportation Planning: Theory and Practice*. Boston: Croom Helm.
- Burian, Jaroslav, et al. 2018. *Attitudes and Motivation to Use Public or Individual Transport: A Case Study of Two Middle-Sized Cities*. Ostrava: Institute of Geoinformatics, VSB-Technical University of Ostrava.
- Creswell, John W. 2012. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Alih bahasa oleh : Akhmad Fawaid. Edisi Ketiga. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Danim, S. 2012. *Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok*. Jakarta : Rineka Cipta
- David, Easton. 1953. *The Political System*. New York : Knopf
- de Rozari, Aloisius dan Yudi Hari Wibowo. 2015. *Faktor-faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Utama Kota Surabaya (Studi Kasus Di Jalan Ahmad Yani Dan Raya Darmo Surabaya)*. Surabaya: Personal.
- Dunn, William, N. 1994. *Public Policy Analysis*. New Jersey : Prentice Hall, Inc
- _____. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Duval, D. T. 2007. *Tourism and transport : Modes, networks and flows*. Clevedon: Channel View Publications.
- Gedeian, A.G. 1991. *Organization Theory and Design*. University of Corlando at Denver.

Ghozali, Imam. 2016. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 2.1*. Edisi 8. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Grindle, Merilee S. (Ed). 1980. *Politics and Apolicy Implementation in the Third World*. New Jersey : Princetown University Press.

Hagman, Olle. 2003. *Mobilizing Meanings of Mobility: Car Users' Constructions of the Goods and Bads of Car Use*. Transportation Research Part D: Transport and Environment 8: 1–9.

Harold. D.Laswell, Abraham Kaplan. 1970. *Power and Society*. New Haven : Yale University

Hensher, David A. 1998. *The Imbalance between Car and Public Transport Use in Urban Australia : Why Does It Exist ?*. *Transport Policy* 5 : 193 – 204.

Hine, J. , Scott, J. 2000. "Seamless, accessible travel : users' views of the public transport journey and interchange". *Transport policy*. UK: Elsevier. Hal 217-226.

Hiscock, et all. 2002. *Means of Transport and Ontological Security : Do Cars Provide Psycho – Social Benefits to Their Users ?*. *Transportation Research Part D : Transport and Environment* 7 : 35 – 119.

Horak, et all. 2014. *Large Scale Monitoring of Public Transport Accessibility in the Czech Republic*. Paper presented at 2014 15th International Carpathian Control Conference (ICCC), Velke Karlovice, Czech, May 28 – 30; pp. 63 – 157.

Islamy, Irfan. 2004. *Prinsip – prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta : Bumi Aksara

_____. 2009. *Prinsip – prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta : Bumi Aksara

Javid, M.A. 2013. *A Study for Public Perceptions in Integrating Transportation Demand Management Measures in Developing Countries: A Study in Lahore*. Yokohama National University, Graduate School of Engineering. 28 p.

Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi (Karakteristik, teori, dan kebijakan)*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Kementerian Perhubungan RI. 2010. *Laporan Tahunan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan 2010*. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan Darat.

Khisty J.C dan Lall K.B. 1998. *Transport Engineering*, Prentice Hall International. USA.

Kittelson & Associates. 1999. *Transit Capacity and Quality of Service Manual*. Washington DC: Kittelson & Associates, Inc.

- Kusmiati dan Desminiarti. 1991. *Dasar – dasar Perilaku Edisi I*. Jakarta : Pusdiknakes.
- Lupiyoadi, Rambat dan Ridho Bramulya Ikhsan. 2015. *Praktikum Metode Riset Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Mahmudi. 2005. *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta : UPP AMP YKPN.
- Mardiasmo. 2002. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta : Penerbit Andi.
- Maslow, Abraham H. 1994. *Motivasi dan Kepribadian: Teori Motivasi Dengan Pendekatan Hierarki Kebutuhan Manusia*. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi*. Jakarta : Erlangga.
- Nivesh, C. 2009. *Analyzing Modal Shift: Case of BRTS Jaipur*. MSc diss. Faculty of Planning and Public Policy, CEPT University, Ahmedabad, India.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2003. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Parasuraman, A. Zeithaml, Valarie A., Berry, Leonard L. (1998), “*Servqual : A Multiple-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality*”, *Journal of Retailing*, Vol. 64, No. 1, hal 12-40
- Pemberitaan Media. 2019. *Kerjasama Pusat & Daerah Solusi Kemacetan di Jakarta*. (<https://www.akurat.co>). (14 Januari 2019).
- Pemberitaan Media. 2019. *MRT Fase II Groundbreaking 24 Maret, Ini Lokasi Stasiunnya*. (<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4474752/mrt-fase-ii-groundbreaking-24-maret-ini-lokasi-stasiunnya>). (15 April 2019).
- Pemberitaan Media. 2019. *Infografik Februari 2019*. (<https://www.jakartamrt.co.id/ruang-media/pusat-data/>). (15 April 2019).
- Pemberitaan Media. 2017. *Panduan Mengenal Peta Rencana LRT di Jakarta*. (<https://panduankonsumen.com/panduan-mengenal-peta-lrt-di-jakarta/>). (15 April 2019).
- Pemberitaan Media. 2019. *LRT Jakarta*. (https://id.wikipedia.org/wiki/LRT_Jakarta). (15 April 2019).
- Pemberitaan Media. 2017. *Dikerjakan Siang Malam, Proyek LRT Jakarta Capai 18%*. (<https://finance.detik.com/infografis/d-3505317/dikerjakan-siang-malam-proyek-lrt-jakarta-capai-18>). (15 April 2019).
- Pemberitaan Media. 2017. *Rute LRT Jakarta*. (<https://www.lrtjakarta.co.id/rute.html>). (15 April 2019).

Pemberitaan Media. 2013. *Mengenal Bus Rapid Transit (Busway)*.
(<https://ondecrot.com/bus-rapid-transit-busway>). (10 April 2019).

Pemberitaan Media. 2012. *Bus Rapid Transit (BRT)/Busway*.
(<https://anasaff.blogspot.com/2012/10/bus-rapid-transit-brt-busway.html>). (7 April 2019).

Pillay, K. and Zyl van O. 2000. *Towards a Modal Integration Strategy for Gauteng*, 'Action in Transport for the New Millennium'. South African Transport Conference. Organized by: Conference Planners, South Africa, 17–20 July 2000.

Provinsi DKI Jakarta. 2014. *Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi*. Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Jakarta.

Provinsi DKI Jakarta. 2004. *Surat Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta*. Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Jakarta.

Provinsi DKI Jakarta. 2007. *Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro*. Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Jakarta.

Ramdhani, Abdullah, Muhammad Ali Ramdhani. 2017. *Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik*. Jurnal Administrasi Public UIN Sunan Gunung Djati Bandung.

Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Presiden Republik Indonesia. Jakarta.

Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Presiden Republik Indonesia. Jakarta

Salim, H.A. Abbas. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi Suatu Pengantar*. Jakarta : Universitas Indonesia Press.

Santosa, Purbayu Budi dan Muliawan Hamdani. 2007. *Statistika Deskriptif dalam Bidang Ekonomi dan Niaga*. Jakarta: Erlangga

Sardin. 2014. *Konsep Populasi dan Sampling serta Perhitungan Varians*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia

Sarwono, Sarlito W. 2003. *Pengantar Umum Psikologi*. Jakarta : Bulan Bintang

Saxsena S.C. 1989. *Traffic Planning and Design*. Dhanpat Rai & Son. New Delhi, India.

- Sekaran, Uma. 2006. *Research Methods for Business: Metode Penelitian untuk Bisnis*. Alih bahasa oleh : Kwan Men Yon. Jilid 2. Edisi Keempat. Jakarta: Salemba Empat
- Steers, N. R. 1985. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta : Erlangga.
- Sinambela, Lijan Poltak. 2014. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Siswandi, Edi, Dr. 2012. *Birokrasi Masa Depan Menuju Tata Kelola Pemerintahan yang Efektif dan Prima*. Bandung : Mutiara Press.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sumadi. 2006. *Kemacetan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Veteran Kota Brebes*. Semarang: Jurnal Tesis Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Vuchic, V. 2005. *Urban transit: operations, planning and economics*. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Warpani S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Institut Teknologi Bandung. Bandung: ITB Press
- Wibawa, Samodra . 1994. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Winarno. 2002. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses*. Yogyakarta : Media Pressindo
- _____. 2008. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses*. Yogyakarta : Media Pressindo
- Wojuade, C. A. (2016). *Potentials of Light Rail Transit in Nigeria*. International Journal of Management Sciences and Business Research, 5(12), 271–277.
- Wright, Lloyd and Fjellstrom, Karl. 2003. *Modul 3a Sustainable Urban Transport Sourcebook for Policy - Maker in Developing Cities*. Germany: TZ Verlagsgesellschaft, June.
- Yulianti, Rizky Amalia. 2012. *Transportation Statistic in Jakarta*. Disampaikan oleh Jabodatabek Urban Transportation Policy Integration (JUTPI), di Badan Litbang Perhubungan Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian

Kuesioner Terhadap Pengguna Transportasi Publik di Jakarta <https://docs.google.com/forms/d/19cJ4NRW5vE4k7Xc0Pm9Z...>

Kuesioner Terhadap Pengguna Transportasi Publik di Jakarta

kepada Responden Yth,
Perkenalkan saya Christian Agung, mahasiswa jurusan Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, Malang. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk skripsi saya yang berjudul "Pengaruh Implementasi Kebijakan Transportasi Terintegrasi Terhadap Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi (Studi Pada Pengguna Transportasi Publik di Jakarta)". Sehubungan dengan penelitian yang saya lakukan, saya bermaksud meminta kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/Saudari untuk dapat meluangkan waktu mengisi kuesioner ini dengan lengkap dan benar. Semua informasi yang diterima dari kuesioner ini bersifat rahasia dan hanya akan digunakan untuk kepentingan akademis. Kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/Saudari merupakan bantuan yang sangat besar artinya bagi terlaksananya penelitian ini. Atas partisipasinya saya ucapkan terima kasih

* Wajib

Kuesioner Penelitian Online

Biodata Pribadi

- 1. Nama *

- 2. Usia (misal : 20 tahun) *

- 3. Jenis Kelamin *
Tandai satu oval saja.
 Laki-laki
 Perempuan

- 4. Pekerjaan *
Tandai satu oval saja.
 Pelajar/Mahasiswa
 Pegawai Swasta
 Pegawai Negeri Sipil
 Prajurit TNI/POLRI
 Yang lain:



Kuesioner Terhadap Pengguna Transportasi Publik di Jakarta

<https://docs.google.com/forms/d/19eJ4NRW5vE4kt7Xcl0Pm9Z...>

5. Domisili/Tempat Tinggal *

Tandai satu oval saja.

- DKI Jakarta
- Bogor
- Depok
- Tangerang
- Bekasi

6. Apakah Anda Memiliki Kendaraan Pribadi (Mobil/Sepeda Motor)? *

Tandai satu oval saja.

- Punya
- Tidak punya *Berhenti mengisi formulir ini.*

Kuesioner Penelitian Online

Pengalaman penggunaan Transportasi Publik di Jakarta

7. Berapa Kali Anda Menggunakan Transjakarta Dalam Setahun Terakhir? *

Tandai satu oval saja.

- Tidak Pernah *Setelah pertanyaan terakhir dalam bagian ini, berhentilah mengisi formulir ini.*
- 1 atau 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- > 8

8. Berapa Kali Anda Menggunakan KRL Commuter Line Dalam Setahun Terakhir? *

Tandai satu oval saja.

- Tidak Pernah *Setelah pertanyaan terakhir dalam bagian ini, berhentilah mengisi formulir ini.*
- 1 atau 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- > 8



9. Berapa Kali Anda Menggunakan Mass Rapid Transit/Moda Raya Terpadu (MRT)? *

Tandai satu oval saja.

- Tidak Pernah
- 1 atau 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- > 8

10. Berapa Kali Anda Menggunakan Light Rail Transit (LRT) Jakarta Fase 1 (Koridor Kelapa Gading - Velodrome)? *

Tandai satu oval saja.

- Tidak Pernah
- 1 atau 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- > 8

Kuesioner Penelitian Online

Aspek Fisik

Integrasi Fisik

11. Fasilitas parkir kendaraan di stasiun/halte memadai

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

12. Pejalan kaki merasa dimudahkan untuk mengakses stasiun/halte

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

13. Pejalan kaki merasa nyaman dan aman ketika berjalan di pedestrian/trotoar

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju



14. Fasilitas transit (seperti underpass/JPO) yang ada cukup memadai dan membuat masyarakat nyaman dalam beralih antar moda
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Penelitian Online

Aspek Fisik

Integrasi Tata Guna Lahan

15. Trayek/koridor pada transportasi publik secara garis besar menjangkau daerah-daerah padat penduduk
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

16. Sarana penunjang menuju ke stasiun/halte (feeder/pengumpun) memudahkan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi publik
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

17. Trayek/koridor pada transportasi publik dapat memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

18. Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat dalam beralih moda transportasi
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju



19. Interkoneksi antar halte/stasiun moda transportasi yang berbeda memudahkan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Penelitian Online

Aspek Layanan

Integrasi Informasi

20. Informasi petunjuk nama moda beserta rute nya informatif dan mudah dimengerti

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

21. Informasi petunjuk waktu keberangkatan/kedatangan informatif dan mudah dimengerti

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

22. Informasi petunjuk arah transit/perpindahan antar moda informatif dan mudah dimengerti

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Penelitian Online

Aspek Layanan

Integrasi Jadwal



Kuesioner Terhadap Pengguna Transportasi Publik di Jakarta

<https://docs.google.com/forms/d/19cJ4NRW5vE4kr7XcI0Pm9Z...>

23. Waktu kedatangan dan keberangkatan moda transportasi jelas dan dapat diandalkan

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

24. Adanya kesesuaian dalam waktu kedatangan dan keberangkatan (Sync Transit-time) antar satu moda dengan moda transportasi yang lainnya

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

25. Kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan (Sync Transit-time) antar moda transportasi memberikan efisiensi terhadap waktu perjalanan masyarakat

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Penelitian Online

Aspek Layanan

Integrasi Biaya

26. Sistem tiket elektronik (non-tunai) memudahkan transaksi di halte/stasiun

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

27. Tiket elektronik (non-tunai) mudah untuk didapatkan

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Terhadap Pengguna Transportasi Publik di Jakarta

<https://docs.google.com/forms/d/19eJ4NRW3vE4kt7Xcl0Pm9Z...>

28. Kartu single-trip/multi-trip meningkatkan efisiensi biaya perjalanan

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Kuesioner Penelitian Online

Keefektifan Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Pemilihan Moda Transportasi

29. Kinerja pelayanan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk menggunakan moda transportasi publik

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

30. Kemudahan untuk menjangkau tempat tujuan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk menggunakan moda transportasi publik

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

31. Jarak perjalanan menjadi pertimbangan saudara/saudari dalam memilih untuk menggunakan moda transportasi publik

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

32. Kendaraan pribadi saat ini masih menjadi pilihan utama masyarakat dalam menunjang kebutuhan mobilisasi

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju



33. Perbedaan nilai prestise antara kendaraan pribadi dan transportasi publik menyebabkan keengganan saudara/saudari untuk beralih menggunakan moda transportasi publik
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

34. Kepadatan penumpang pada jam-jam sibuk (rush hour) memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan moda transportasi publik
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

35. Jauhnya jarak antar shelter transit memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan transportasi publik
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

36. Banyaknya perpindahan (transit) antar moda yang harus dilakukan dalam satu tujuan perjalanan memengaruhi keputusan saudara/saudari dalam menggunakan atau tidak menggunakan transportasi publik
Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Diberdasarkan oleh
 Google Forms



Lampiran 2. Hasil Tabulasi Data

No	X1.1.1	X1.1.2	X1.1.3	X1.1.4	X1.2.1	X1.2.2	X1.2.3	X1.2.4	X1.2.5	X1	X2.1.1	X2.1.2	X2.1.3	X2.2.1	X2.2.2	X2.2.3	X2.3.1	X2.3.2	X2.3.3	X2	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y1.5	Y1.6	Y1.7	Y1.8	Y
1	4	5	4	4	4	4	5	4	4	38	5	5	5	4	4	4	5	5	3	40	4	4	4	5	5	5	5	5	37
2	5	5	3	5	5	5	5	5	5	43	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	5	5	5	4	4	4	5	5	37
3	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	5	5	5	4	4	5	5	4	5	42	5	5	5	5	4	5	5	4	38
4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	34	3	3	3	3	4	4	3	3	3	29	5	4	4	3	3	5	4	5	33
5	3	2	3	4	3	3	4	4	3	29	3	2	2	2	3	3	3	3	3	24	4	3	3	3	3	2	2	3	23
6	4	4	4	3	4	4	4	3	3	33	4	3	4	4	4	5	5	5	5	39	3	5	5	3	3	4	3	5	31
7	4	5	5	5	4	4	4	4	4	39	5	5	5	2	2	2	5	5	4	35	5	5	5	5	4	5	5	5	39
8	2	5	5	4	4	5	5	4	4	38	5	4	5	3	3	4	5	5	5	39	5	5	5	4	4	5	5	2	35
9	3	4	3	3	5	4	4	4	4	34	5	5	5	5	4	4	5	5	4	42	5	5	4	3	3	5	3	2	30
10	2	3	2	2	1	2	2	2	2	18	2	2	3	2	3	2	2	2	3	21	2	2	2	3	2	2	2	2	17
11	4	4	3	3	4	4	5	4	4	35	5	3	4	2	2	2	4	5	5	32	5	5	5	5	3	5	4	5	37
12	3	3	3	3	4	4	4	5	5	34	5	4	3	4	4	4	5	5	5	39	5	5	5	4	4	4	4	5	36
13	5	5	3	4	2	3	4	4	4	34	3	4	3	3	4	5	5	5	5	37	4	5	5	5	3	5	5	5	37
14	4	4	3	3	4	3	4	4	4	33	3	3	3	2	2	3	4	4	4	28	3	3	3	4	3	5	4	4	29
15	3	4	4	4	3	3	3	3	3	30	4	4	3	4	3	4	4	4	4	34	4	4	4	5	3	5	3	3	31
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	5	5	5	5	4	5	4	5	38
17	2	3	3	3	3	2	4	2	3	25	3	3	2	3	2	3	5	5	4	30	4	5	4	3	2	4	3	4	29
18	5	4	3	4	4	4	4	4	4	36	5	5	5	5	5	5	5	5	4	44	5	5	4	5	5	4	5	4	37
19	5	5	5	5	4	4	4	5	4	41	4	4	5	4	4	4	5	5	5	40	5	5	5	5	5	5	5	5	40
20	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	4	2	4	4	3	4	5	5	4	35	4	4	4	4	4	5	5	4	34
21	4	3	4	4	5	5	5	5	5	40	4	3	5	4	4	4	5	4	4	37	5	4	4	5	5	5	5	5	38

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya



22	2	3	3	2	3	3	2	3	2	23	3	2	3	2	2	2	3	2	2	21	3	2	2	3	2	2	2	18	
23	3	5	3	3	4	4	4	4	4	34	5	3	5	3	3	3	5	5	5	37	4	5	5	4	5	5	5	38	
24	5	4	3	5	5	4	5	4	5	40	5	5	5	4	5	5	5	5	5	44	5	5	5	4	5	5	5	4	38
25	3	5	5	5	2	5	5	5	5	40	3	3	3	4	2	4	5	5	5	34	5	5	5	5	4	5	5	5	39
26	4	5	5	5	4	5	5	5	4	42	5	4	5	4	3	4	5	5	5	40	4	5	5	5	5	4	4	5	37
27	4	3	3	4	3	3	3	3	3	29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	4	3	3	3	3	3	3	3	25
28	3	3	4	5	4	4	4	4	4	35	4	4	4	3	3	4	4	4	4	34	4	4	4	3	3	3	4	4	29
29	4	3	3	3	3	3	3	4	4	30	3	3	2	3	3	2	3	3	1	23	3	3	4	3	3	3	3	3	25
30	4	4	3	3	4	4	4	4	4	34	4	3	4	4	4	4	3	3	3	32	4	4	4	4	4	4	4	4	32
31	3	3	4	2	4	4	4	3	3	30	4	3	4	3	2	2	4	4	4	30	4	4	4	4	3	4	4	4	31
32	3	3	2	4	4	3	3	2	3	27	3	2	3	2	1	1	4	3	4	23	5	5	4	3	3	5	5	3	33
33	2	4	3	3	3	3	4	3	4	29	3	4	3	3	3	3	5	3	5	32	5	5	5	5	1	3	4	2	30
34	4	5	3	5	4	4	5	4	5	39	4	4	4	4	4	4	5	5	5	39	4	2	4	3	2	3	4	4	26
35	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	2	2	4	4	28
36	5	4	2	4	4	4	4	4	4	35	4	4	4	4	4	4	4	5	4	37	4	4	4	4	2	4	4	4	30
37	4	4	3	4	5	4	4	3	3	34	4	4	4	5	4	4	5	2	3	35	3	4	3	5	1	5	4	5	30
38	5	5	4	5	5	4	5	5	4	42	4	5	5	5	4	4	5	5	5	42	4	5	5	4	5	5	4	4	36
39	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	5	5	5	4	4	4	5	5	4	41	4	4	3	3	1	3	4	3	25
40	2	1	1	1	2	2	2	2	2	15	1	1	1	1	1	1	2	1	1	10	1	2	2	1	1	2	1	2	12
41	4	3	4	4	4	4	4	4	4	35	5	5	5	3	3	3	5	4	5	38	5	5	5	4	4	5	4	4	36
42	4	3	3	4	4	4	4	4	4	34	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	5	4	4	5	4	4	34
43	2	4	3	4	4	3	4	4	4	32	4	2	3	2	1	3	4	4	2	25	4	4	5	3	3	4	2	3	28
44	5	5	4	5	5	4	5	5	4	42	4	5	5	5	4	4	5	5	5	42	4	5	5	4	5	5	4	4	36
45	3	1	2	3	3	3	2	3	3	23	3	3	3	3	3	2	4	4	4	29	3	2	3	3	3	3	3	3	23
46	3	4	5	5	4	5	4	4	4	38	4	4	4	3	3	3	5	4	4	34	4	4	4	4	4	4	4	4	32

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

47	2	4	4	3	4	3	4	4	4	32	4	4	4	3	3	3	4	4	5	34	3	4	4	4	2	4	4	3	28
48	2	3	3	3	4	4	3	3	3	28	4	1	2	1	3	1	4	5	4	25	2	5	4	3	2	2	3	3	24
49	4	4	2	3	3	4	4	4	4	32	4	3	4	2	3	3	4	3	3	29	4	4	5	4	3	4	4	4	32
50	5	4	5	4	5	4	4	3	4	38	4	4	4	5	5	5	5	5	5	42	4	5	5	4	4	5	5	5	37
51	4	4	4	5	3	4	4	5	5	38	5	5	4	5	4	4	5	5	4	41	5	5	5	3	4	5	5	5	37
52	4	4	3	4	4	3	4	4	4	34	4	4	4	3	3	3	4	4	4	33	4	4	4	4	3	4	1	4	28
53	3	3	3	3	4	3	4	4	4	31	4	4	3	2	2	2	4	3	3	27	5	5	5	4	3	5	5	5	37
54	4	5	5	5	4	4	5	5	5	42	4	5	4	3	3	3	5	5	5	37	5	5	5	2	1	4	2	4	28
55	3	4	4	4	5	4	5	4	4	37	4	2	3	4	4	4	5	4	3	33	5	5	5	3	3	4	4	4	33
56	4	4	4	5	4	3	4	4	4	36	4	4	4	5	4	5	5	4	5	40	4	4	5	4	3	4	3	4	31
57	3	2	2	3	3	3	4	4	3	27	4	4	4	3	3	3	5	5	4	35	3	3	4	3	3	3	3	3	25
58	3	2	2	3	3	3	4	4	3	27	4	4	4	3	3	3	5	5	4	35	3	3	4	3	3	3	3	3	25
59	3	4	3	3	3	3	3	3	4	29	4	3	4	3	3	3	4	3	4	31	3	3	3	3	3	5	4	4	28
60	3	2	2	2	2	3	3	3	3	23	2	2	2	1	2	2	2	2	2	17	2	2	1	1	2	2	2	2	14
61	5	4	3	5	5	5	5	5	5	42	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	5	5	5	5	5	5	5	5	40
62	3	3	3	3	3	3	3	3	4	28	3	3	2	2	2	2	3	3	3	23	3	3	3	3	2	3	2	3	22
63	5	5	5	5	4	5	5	5	1	40	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	5	5	5	5	5	4	4	4	37
64	4	5	5	5	5	5	4	3	3	39	3	4	4	5	5	5	5	5	4	40	5	5	5	5	4	5	5	5	39
65	5	5	2	4	4	5	5	5	5	40	5	5	5	4	4	4	5	5	4	41	4	4	4	3	1	2	2	3	23
66	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	3	4	3	4	4	3	29
67	3	4	4	3	4	4	5	4	5	36	4	5	5	4	3	4	4	4	4	37	4	5	5	4	3	3	2	3	29
68	4	4	3	3	3	3	3	3	3	29	4	4	4	3	2	2	3	4	4	30	3	3	3	4	4	5	3	3	28
69	3	3	2	3	3	3	3	3	3	26	3	3	3	3	3	3	4	4	5	31	4	4	3	3	3	3	3	3	26
70	4	5	3	4	3	5	5	5	5	39	5	5	5	4	4	4	4	4	4	39	4	4	4	4	5	5	5	4	35
71	5	4	4	4	4	4	5	4	4	38	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	3	4	4	4	4	31

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

72	3	5	3	3	5	5	5	5	5	39	5	5	5	4	4	4	5	3	5	40	4	4	3	5	2	4	3	3	28
73	4	4	4	4	4	4	4	5	5	38	4	5	5	5	5	5	4	4	4	41	4	5	5	5	5	5	4	4	37
74	4	4	3	4	4	4	4	4	4	35	5	5	5	4	4	4	5	5	4	41	4	4	4	3	5	5	5	5	35
75	5	4	1	4	4	4	4	4	4	34	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	4	4	4	3	2	3	3	3	26
76	5	5	4	5	4	4	4	4	4	39	5	5	5	5	4	4	5	5	5	43	4	4	4	4	5	5	5	4	35
77	5	5	3	5	4	4	4	4	4	38	5	5	5	4	4	4	4	4	4	39	4	5	5	5	5	5	4	2	35
78	3	3	3	4	5	4	5	5	5	37	5	5	5	5	4	4	5	5	5	43	5	5	3	3	4	5	3	2	30
79	3	5	5	5	5	3	4	4	4	38	4	4	4	3	3	4	5	5	5	37	5	5	5	3	3	5	4	5	35
80	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	3	3	3	3	3	3	24
81	1	2	1	1	1	3	5	3	5	22	5	5	5	3	3	5	5	5	5	41	5	5	5	5	5	5	5	5	40
82	3	4	2	4	4	4	4	4	4	33	3	2	3	1	1	2	4	4	4	24	3	4	4	3	3	4	3	4	28
83	1	2	2	2	2	3	2	3	2	19	1	2	1	2	2	2	1	1	2	14	1	1	2	1	1	2	2	1	11
84	3	3	5	4	4	4	4	5	5	37	5	5	5	5	4	4	4	5	5	42	4	5	5	4	4	4	4	5	35
85	5	5	2	4	4	4	4	4	4	36	5	5	5	4	4	4	4	4	4	39	4	4	4	3	2	2	3	2	24
86	4	3	3	3	4	3	3	4	4	31	3	5	4	2	2	2	3	4	4	29	4	4	3	4	1	3	4	4	27
87	1	1	2	1	2	2	2	2	2	15	2	1	1	2	2	2	2	2	2	16	2	2	2	3	1	1	1	1	13
88	5	5	4	4	4	4	4	4	4	38	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	4	4	4	3	2	2	2	2	23
89	5	4	4	4	4	4	4	4	4	37	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	3	4	4	4	31
90	4	4	2	4	4	4	4	4	4	34	4	4	4	4	4	4	5	5	5	39	5	5	5	4	2	2	2	2	27
91	4	4	2	3	4	3	2	3	3	28	3	2	3	2	3	3	5	5	5	31	3	5	5	5	4	4	5	5	36
92	4	4	2	4	4	4	4	4	4	34	4	4	4	4	4	4	5	5	4	38	4	4	4	3	1	2	2	2	22
93	3	3	3	3	2	3	3	2	3	25	4	4	3	5	2	3	4	4	4	33	4	4	4	3	3	4	4	4	30
94	2	3	1	3	3	2	2	2	3	21	3	1	2	2	2	2	2	3	2	19	2	3	3	2	3	2	2	3	20
95	2	2	3	2	3	3	4	2	2	23	4	3	3	2	2	2	4	4	4	28	3	4	4	3	2	2	2	4	24
96	4	4	4	4	5	4	5	5	5	40	4	5	4	5	5	5	5	5	5	43	4	5	5	5	5	5	5	5	39

awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya
 awijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

97	4	5	5	5	5	3	4	4	4	39	5	4	3	4	2	5	5	5	4	37	5	5	4	5	5	5	4	4	37
98	5	4	4	4	4	4	5	4	4	38	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	4	5	4	4	4	4	4	4	33
99	5	4	4	5	5	4	4	4	4	39	5	5	4	4	4	4	5	5	4	40	4	5	5	4	4	4	4	5	35
100	4	5	3	4	4	4	4	4	4	36	5	5	5	4	4	4	5	4	4	40	5	5	5	4	4	4	4	4	35
101	3	3	3	4	5	4	5	5	5	37	5	5	5	5	4	4	5	5	5	43	5	5	3	3	4	5	4	4	33
102	3	5	5	5	5	3	4	4	4	38	4	4	4	3	3	4	5	5	5	37	5	5	5	3	3	5	4	5	35
103	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	3	3	3	3	3	3	24
104	5	5	5	5	5	3	5	3	5	41	5	5	5	3	3	5	5	5	5	41	5	5	5	5	5	5	5	5	40
105	3	4	2	4	4	4	4	4	4	33	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35	3	4	4	3	3	4	3	4	28
106	4	4	4	4	5	3	4	3	4	35	4	4	4	4	4	5	4	3	3	35	4	5	2	4	4	4	3	4	30
107	3	3	4	4	3	4	4	5	5	35	4	4	4	3	4	4	3	5	4	35	4	5	5	4	4	3	4	3	32
108	5	5	4	4	4	4	4	4	4	38	5	5	5	4	4	4	4	4	4	39	4	4	4	3	2	2	3	2	24
109	4	3	4	4	4	3	3	4	4	33	3	5	4	4	4	4	3	4	4	35	4	4	3	4	4	3	4	4	30
110	4	4	2	4	4	4	4	4	4	34	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	5	5	5	3	5	5	5	4	37
111	5	5	4	4	4	4	4	4	4	38	5	5	5	4	4	4	5	5	5	42	4	4	4	3	2	2	2	2	23
112	5	4	4	4	4	4	4	4	4	37	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	3	4	4	4	31
113	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	4	4	5	5	5	39	5	5	5	4	2	4	4	4	33
114	4	4	4	3	4	3	4	3	3	32	3	4	4	4	3	3	5	5	5	36	3	5	5	5	4	4	5	5	36
115	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	4	4	4	4	4	4	5	5	4	38	4	4	4	3	4	4	4	4	31
116	3	3	3	3	4	3	3	4	3	29	4	4	3	5	2	3	4	4	4	33	4	4	4	3	3	4	4	4	30

Lampiran 3. Data Responden

Nama Responden	Usia	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Domisili	Penggunaan Transjakarta	Penggunaan KRL	Penggunaan MRT	Penggunaan LRT
Actian Saleh	31	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	1 atau 2	> 8	> 8	1 atau 2
Ade Surya N.	25	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Adhi	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	3 - 5	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Adi Kurniawan	23	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	1 atau 2
Agatha	24	Perempuan	Pegawai Swasta	Tangerang	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Aji	40	Laki-laki	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah

Alfin Fauzan	23	Laki-laki	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Alverina	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Amelia Khairani	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	> 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Andrew Sebastian Gunawan	15	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2
Angga Saputra	23	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	1 atau 2	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Ani	60	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	1 atau 2	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2
Anisa N	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	> 8	> 8	6 - 8
Arie Dharma SM.	22	Laki-laki	Pegawai BUMN	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	3 - 5

Arsya aditya	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Tangerang	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Arya	35	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	3 - 5	Tidak Pernah
Astri	23	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	1 atau 2	6 - 8	1 atau 2	1 atau 2
Aulia Religia	23	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	3 - 5	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Bagas Aditya N.	23	Laki-laki	Kitchen Crew	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	1 atau 2	6 - 8
Bagja Nugraha	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	6 - 8	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Baskoro ABC	51	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Bekasi	> 8	6 - 8	1 atau 2	1 atau 2
Benaya DH.	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	3 - 5	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah

Caca	22	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Chairunissa Rizkina R.	17	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	> 8	3 - 5	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Christopher Dimas Satrio	23	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	6 - 8	Tidak Pernah
Claudia	44	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	> 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
David Elkana	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	1 atau 2	3 - 5	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Destian K.	23	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	6 - 8	3 - 5	3 - 5	Tidak Pernah
Detta	23	Perempuan	SPG	DKI Jakarta	6 - 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Dewi	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bogor	1 atau 2	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah

Diana Apriliana Turre	29	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	1 atau 2	> 8	3 - 5	1 atau 2
Dilla	19	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Dwinie Adinda	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bogor	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Dyah	20	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Elga	21	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	6 - 8	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Elly	51	Perempuan	Pegawai Swasta	Depok	6 - 8	> 8	> 8	Tidak Pernah
Elsye	47	Perempuan	Marketing	Bekasi	> 8	6 - 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Evan	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	6 - 8	6 - 8	3 - 5	Tidak Pernah

Falah Fadhilah	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Fathia	22	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Fijar Fouratama	22	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	3 - 5	> 8	> 8	Tidak Pernah
Fikri	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	1 atau 2	1 atau 2	Tidak Pernah
Friasha	25	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	1 atau 2	> 8	1 atau 2	1 atau 2
Gayatri	22	Perempuan	Freelance	DKI Jakarta	> 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Giovannie A.	19	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	6 - 8	> 8	3 - 5	1 atau 2
Glory Livelihood	22	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah

Gregorius M Bai	39	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	> 8	> 8	Tidak Pernah
Haidar Fakhri	22	Laki-laki	Pegawai Negeri Sipil	Depok	3 - 5	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
I Putu Kemal Pratama	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Idenk	48	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	1 atau 2
Ignasius Sape Kota	42	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	3 - 5	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Ignatius Jonan	22	Laki-laki	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	3 - 5
Inayah	33	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	6 - 8	> 8	1 atau 2	1 atau 2
Irma Chindy	22	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	1 atau 2	3 - 5

Ivan	27	Laki-laki	Pegawai Swasta	Bekasi	6 - 8	3 - 5	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Janice	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Jimmy	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	6 - 8	3 - 5	1 atau 2
Joananetha Jeremy	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	1 atau 2	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Johanes	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	3 - 5	6 - 8	6 - 8	Tidak Pernah
Keks	22	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Khairani	24	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	3 - 5	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Khansa	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah

Leonard	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	1 atau 2	6 - 8	> 8	Tidak Pernah
Levina	49	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Bogor	> 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Lilie Maliha	47	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Tangerang	3 - 5	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Ludgardis T.	20	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	6 - 8	3 - 5	1 atau 2	1 atau 2
Madha	51	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	DKI Jakarta	> 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Malika	22	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	> 8	3 - 5	3 - 5	Tidak Pernah
Marcella	23	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Maria Febriana	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah

Mas Alif	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Melania Niningsy	21	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Tangerang	3 - 5	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Muhammad Aditya	23	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	6 - 8	1 atau 2	3 - 5
Muhammad Aziz	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bogor	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Nedissy	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	1 atau 2	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Nunik	51	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Bogor	6 - 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Nurhayati	45	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Bekasi	6 - 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Nurjannah Toha	22	Perempuan	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	> 8	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2

Offend Adetriartna	24	Laki-laki	Pegawai Swasta	Depok	1 atau 2	6 - 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Oki	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	1 atau 2	1 atau 2	1 atau 2	1 atau 2
Olga	20	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Rahma Mutia Karmila	23	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	> 8	1 atau 2	3 - 5	Tidak Pernah
Rano	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Rasni Fifi	27	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	3 - 5	3 - 5	Tidak Pernah
Rekha Kurnia	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Reza	23	Laki-laki	Barista	DKI Jakarta	6 - 8	> 8	1 atau 2	1 atau 2

Riko	30	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	3 - 5	6 - 8	3 - 5	Tidak Pernah
Rino	30	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	1 atau 2	1 atau 2	1 atau 2	Tidak Pernah
Rio	21	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Rio Ihsan Purnomo	23	Laki-laki	Pegawai Swasta	Depok	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Riski Alvina P.	23	Perempuan	Staff Kementerian	Depok	1 atau 2	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Romanus Muda K.	53	Laki-laki	Pegawai Swasta	Depok	6 - 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Rukmini	55	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Tangerang	6 - 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Ryantika	21	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bogor	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah

Samuel Anderson	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	6 - 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Sari	44	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Depok	6 - 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Selen CV.	18	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Septian Artha	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	> 8	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Shanti	51	Perempuan	Wirausaha	DKI Jakarta	> 8	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Shella Mawene	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	6 - 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Shierly	22	Perempuan	Pegawai Swasta	Bekasi	6 - 8	1 atau 2	1 atau 2	Tidak Pernah
Stefany	23	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	> 8	6 - 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah

Tarsisius Paso	25	Laki-laki	Pegawai Swasta	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	3 - 5	Tidak Pernah
Tasia Febri	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	> 8	6 - 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Tati Nurhayati	50	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Depok	6 - 8	> 8	1 atau 2	1 atau 2
Taufik Hidayat	23	Laki-laki	Wiraswasta	DKI Jakarta	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Teguh	35	Laki-laki	Pegawai Negeri Sipil	Bogor	3 - 5	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Tesin	22	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Depok	1 atau 2	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Thessalonica	23	Perempuan	Pegawai Swasta	Depok	> 8	> 8	1 atau 2	Tidak Pernah
Tiara Saraswati	21	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Bogor	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah

Tisha	23	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	DKI Jakarta	1 atau 2	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Tovanov Akbar	23	Laki-laki	Barista	DKI Jakarta	6 - 8	> 8	1 atau 2	1 atau 2
Vincent Roy	22	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Bekasi	3 - 5	3 - 5	1 atau 2	Tidak Pernah
Wayan	20	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Depok	3 - 5	> 8	Tidak Pernah	Tidak Pernah
Yanti Baiin	51	Perempuan	Pegawai Negeri Sipil	Bekasi	> 8	6 - 8	1 atau 2	1 atau 2
Yudi Ristanto	23	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	DKI Jakarta	> 8	6 - 8	1 atau 2	3 - 5

Lampiran 4. Gambaran Umum Responden

Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah Responden	Persentase (%)
20 – 30 Tahun	34	29.31
31 – 40 Tahun	43	37.07
41 – 50 Tahun	21	18.10
> 50 Tahun	18	15.52
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase (%)
Laki-laki	49	42.24
Perempuan	67	57.76
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase (%)
Pelajar/Mahasiswa	51	43.97
Pegawai Swasta	40	34.48
Pegawai Negeri Sipil	12	10.34
Prajurit TNI/POLRI	0	0
Lainnya	13	11.21
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Domisili

Domisili	Jumlah Responden	Persentase (%)
DKI Jakarta	48	41.38
Bogor	10	8.62
Depok	21	18.10
Tangerang	5	4.31
Bekasi	32	27.59
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Penggunaan Transportasi Publik (Transjakarta)

Kuantitas Penggunaan Dalam Setahun Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
Tidak Pernah	0	0
1 atau 2 kali	17	14.66
3 – 5 kali	24	20.69
6 – 8 kali	42	36.20
> 8 kali	33	28.45
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Penggunaan Transportasi Publik (KRL)

Kuantitas Penggunaan Dalam Setahun Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
Tidak Pernah	10	8.62
1 atau 2 kali	14	12.07
3 – 5 kali	26	22.41
6 – 8 kali	20	17.24
> 8 kali	46	39.66
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Penggunaan Transportasi Publik (MRT)

Kuantitas Penggunaan Dalam Setahun Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
Tidak Pernah	23	19.83
1 atau 2 kali	27	23.28
3 – 5 kali	41	35.34
6 – 8 kali	15	12.93
> 8 kali	10	8.62
Jumlah	116	100

Deskripsi Responden Berdasarkan Penggunaan Transportasi Publik (LRT Jakarta)

Kuantitas Penggunaan Dalam Setahun Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
Tidak Pernah	90	77.59
1 atau 2 kali	17	14.66
3 – 5 kali	8	6.89
6 – 8 kali	1	0.86
> 8 kali	0	0
Jumlah	116	100

Lampiran 5. Frekuensi Jawaban Responden
Frequency Table

Pekerjaan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Barista	1	.9	.9	.9
	Freelance	1	.9	.9	1.7
	ibu rumah tangga	1	.9	.9	2.6
	Ibu rumah tangga	2	1.7	1.7	4.3
	Kitchen crew	1	.9	.9	5.2
	Marketing	1	.9	.9	6.0
	Pegawai	2	1.7	1.7	7.8
	Pegawai BUMN	1	.9	.9	8.6
	Pegawai Negeri Sipil	12	10.3	10.3	19.0
	Pegawai Swasta	38	32.8	32.8	51.7
	Pelajar/Mahasiswa	51	44.0	44.0	95.7
	SPG	1	.9	.9	96.6
	Supporting Kementerian	1	.9	.9	97.4
	Supporting staff	1	.9	.9	98.3
	Kementer	1	.9	.9	99.1
	Wiraswasta	1	.9	.9	100.0
	Wirausaha	1	.9	.9	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	2.6	2.6	2.6
	2.00	11	9.5	9.5	12.1
	3.00	36	31.0	31.0	43.1
	4.00	39	33.6	33.6	76.7
	5.00	27	23.3	23.3	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	2.6	2.6	2.6
	2.00	7	6.0	6.0	8.6
	3.00	27	23.3	23.3	31.9
	4.00	48	41.4	41.4	73.3
	5.00	31	26.7	26.7	100.0
	Total	116	100.0	100.0	



X1.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	3.4	3.4	3.4
	2.00	19	16.4	16.4	19.8
	3.00	40	34.5	34.5	54.3
	4.00	36	31.0	31.0	85.3
	5.00	17	14.7	14.7	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	2.6	2.6	2.6
	2.00	6	5.2	5.2	7.8
	3.00	31	26.7	26.7	34.5
	4.00	51	44.0	44.0	78.4
	5.00	25	21.6	21.6	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	1.7	1.7	1.7
	2.00	7	6.0	6.0	7.8
	3.00	23	19.8	19.8	27.6
	4.00	62	53.4	53.4	81.0
	5.00	22	19.0	19.0	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	5	4.3	4.3	4.3
	3.00	38	32.8	32.8	37.1
	4.00	60	51.7	51.7	88.8
	5.00	13	11.2	11.2	100.0
	Total	116	100.0	100.0	





X1.7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	8	6.9	6.9	6.9
	3.00	18	15.5	15.5	22.4
	4.00	62	53.4	53.4	75.9
	5.00	28	24.1	24.1	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	8	6.9	6.9	6.9
	3.00	24	20.7	20.7	27.6
	4.00	61	52.6	52.6	80.2
	5.00	23	19.8	19.8	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X1.9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	.9	.9	.9
	2.00	6	5.2	5.2	6.0
	3.00	23	19.8	19.8	25.9
	4.00	63	54.3	54.3	80.2
	5.00	23	19.8	19.8	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	1.7	1.7	1.7
	2.00	3	2.6	2.6	4.3
	3.00	24	20.7	20.7	25.0
	4.00	48	41.4	41.4	66.4
	5.00	39	33.6	33.6	100.0
	Total	116	100.0	100.0	



X2.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	3.4	3.4	3.4
	2.00	11	9.5	9.5	12.9
	3.00	20	17.2	17.2	30.2
	4.00	40	34.5	34.5	64.7
	5.00	41	35.3	35.3	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	2.6	2.6	2.6
	2.00	7	6.0	6.0	8.6
	3.00	24	20.7	20.7	29.3
	4.00	42	36.2	36.2	65.5
	5.00	40	34.5	34.5	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	3.4	3.4	3.4
	2.00	17	14.7	14.7	18.1
	3.00	28	24.1	24.1	42.2
	4.00	46	39.7	39.7	81.9
	5.00	21	18.1	18.1	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	3.4	3.4	3.4
	2.00	19	16.4	16.4	19.8
	3.00	32	27.6	27.6	47.4
	4.00	51	44.0	44.0	91.4
	5.00	10	8.6	8.6	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	2.6	2.6	2.6
	2.00	17	14.7	14.7	17.2
	3.00	23	19.8	19.8	37.1
	4.00	55	47.4	47.4	84.5
	5.00	18	15.5	15.5	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	.9	.9	.9
	2.00	5	4.3	4.3	5.2
	3.00	13	11.2	11.2	16.4
	4.00	35	30.2	30.2	46.6
	5.00	62	53.4	53.4	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	1.7	1.7	1.7
	2.00	5	4.3	4.3	6.0
	3.00	16	13.8	13.8	19.8
	4.00	36	31.0	31.0	50.9
	5.00	57	49.1	49.1	100.0
	Total	116	100.0	100.0	

X2.9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	1.7	1.7	1.7
	2.00	6	5.2	5.2	6.9
	3.00	14	12.1	12.1	19.0
	4.00	50	43.1	43.1	62.1
	5.00	44	37.9	37.9	100.0
	Total	116	100.0	100.0	



Y1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	1.7	1.7	1.7
2.00	5	4.3	4.3	6.0
3.00	19	16.4	16.4	22.4
4.00	55	47.4	47.4	69.8
5.00	35	30.2	30.2	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	.9	.9	.9
2.00	7	6.0	6.0	6.9
3.00	12	10.3	10.3	17.2
4.00	43	37.1	37.1	54.3
5.00	53	45.7	45.7	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	.9	.9	.9
2.00	6	5.2	5.2	6.0
3.00	19	16.4	16.4	22.4
4.00	43	37.1	37.1	59.5
5.00	47	40.5	40.5	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	2.6	2.6	2.6
2.00	2	1.7	1.7	4.3
3.00	46	39.7	39.7	44.0
4.00	39	33.6	33.6	77.6
5.00	26	22.4	22.4	100.0
Total	116	100.0	100.0	





Y5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	10	8.6	8.6	8.6
2.00	19	16.4	16.4	25.0
3.00	37	31.9	31.9	56.9
4.00	29	25.0	25.0	81.9
5.00	21	18.1	18.1	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	.9	.9	.9
2.00	17	14.7	14.7	15.5
3.00	18	15.5	15.5	31.0
4.00	36	31.0	31.0	62.1
5.00	44	37.9	37.9	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y7

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	2.6	2.6	2.6
2.00	16	13.8	13.8	16.4
3.00	23	19.8	19.8	36.2
4.00	46	39.7	39.7	75.9
5.00	28	24.1	24.1	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Y8

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	1.7	1.7	1.7
2.00	15	12.9	12.9	14.7
3.00	24	20.7	20.7	35.3
4.00	45	38.8	38.8	74.1
5.00	30	25.9	25.9	100.0
Total	116	100.0	100.0	

Lampiran 6. Uji Validitas dan Reliabilitas Correlations

Correlations

		X1
X1.1	Pearson Correlation	.719**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.2	Pearson Correlation	.804**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.3	Pearson Correlation	.661**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.4	Pearson Correlation	.846**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.5	Pearson Correlation	.736**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.6	Pearson Correlation	.776**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.7	Pearson Correlation	.792**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.8	Pearson Correlation	.791**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X1.9	Pearson Correlation	.699**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	116	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	116	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.904	9

Correlations

Correlations

		X2
X2.1	Pearson Correlation	.822**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.2	Pearson Correlation	.854**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.3	Pearson Correlation	.873**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.4	Pearson Correlation	.815**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.5	Pearson Correlation	.772**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.6	Pearson Correlation	.826**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.7	Pearson Correlation	.816**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.8	Pearson Correlation	.784**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
X2.9	Pearson Correlation	.772**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	116	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	116	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.936	9



Correlations

Correlations

		Y
Y1	Pearson Correlation	.747**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y2	Pearson Correlation	.810**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y3	Pearson Correlation	.771**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y4	Pearson Correlation	.752**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y5	Pearson Correlation	.773**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y6	Pearson Correlation	.842**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y7	Pearson Correlation	.849**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116
Y8	Pearson Correlation	.782**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	116

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	116	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	116	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.913	8

Lampiran 7. Uji Asumsi Klasik

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.723 ^a	.522	.514	4.44592	2.132

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Coefficients^a

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	X1	.328	3.052
	X2	.328	3.052

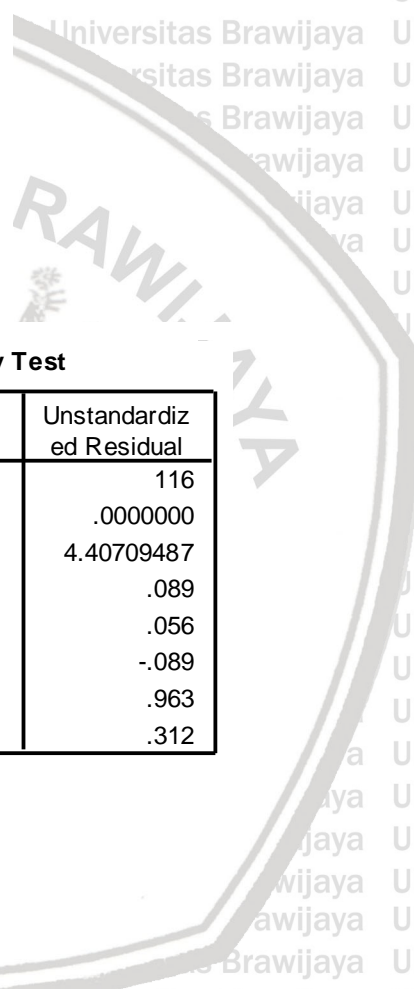
a. Dependent Variable: Y

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		116
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.40709487
Most Extreme Differences	Absolute	.089
	Positive	.056
	Negative	-.089
Kolmogorov-Smirnov Z		.963
Asymp. Sig. (2-tailed)		.312

a. Test distribution is Normal.

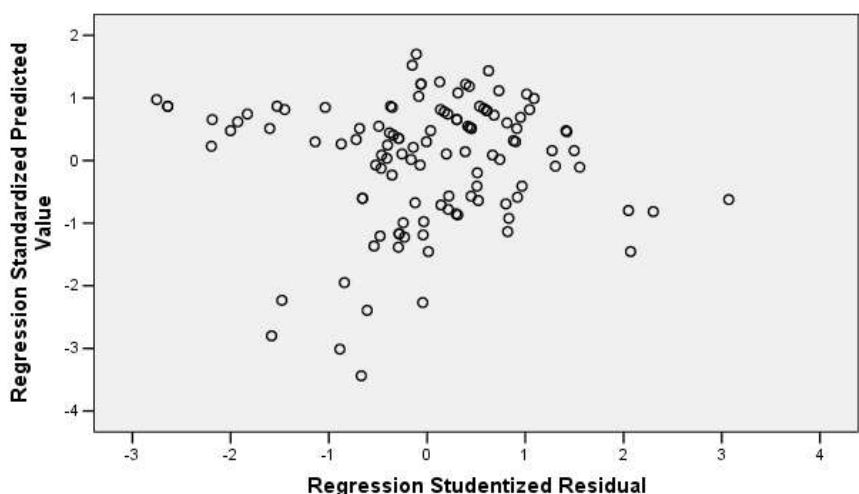
b. Calculated from data.





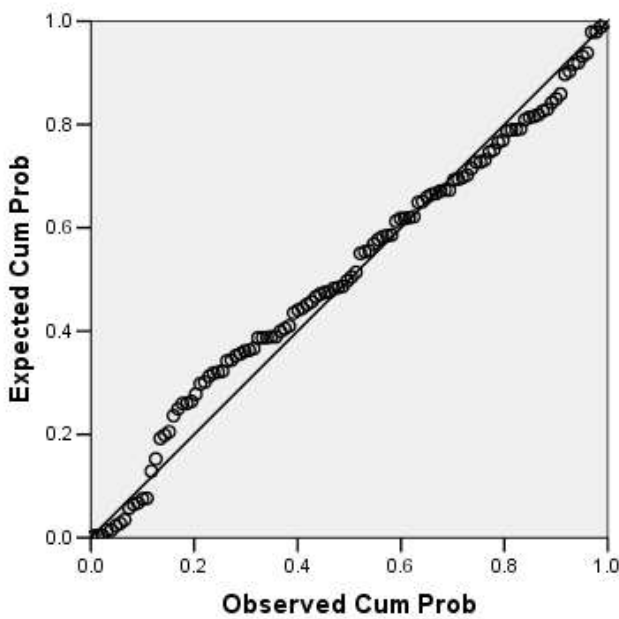
Scatterplot

Dependent Variable: Y



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

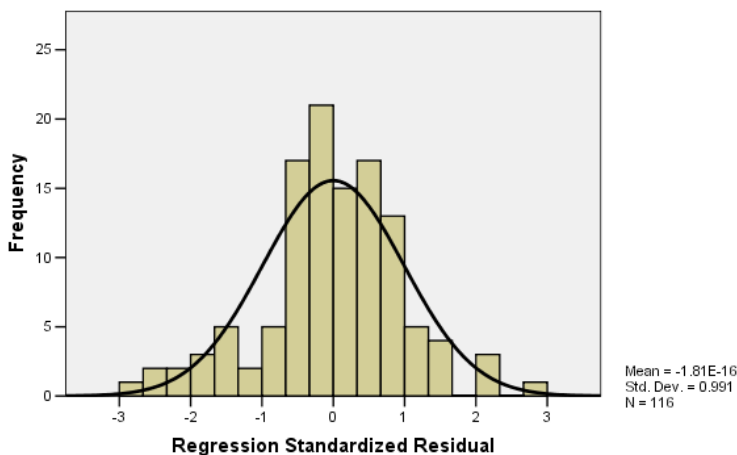
Dependent Variable: Y





Histogram

Dependent Variable: Y



Lampiran 8. Regresi Linier Berganda Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y	30.6466	6.37693	116
X1	33.8190	6.06716	116
X2	34.9914	7.21170	116

Correlations

		Y	X1	X2
Pearson Correlation	Y	1.000	.691	.688
	X1	.691	1.000	.820
	X2	.688	.820	1.000
Sig. (1-tailed)	Y	.	.000	.000
	X1	.000	.	.000
	X2	.000	.000	.
N	Y	116	116	116
	X1	116	116	116
	X2	116	116	116

Variables Entered/Removed^d

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: Y

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.723 ^a	.522	.514	4.44592	2.132

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2442.923	2	1221.461	61.795	.000 ^a
	Residual	2233.586	113	19.766		
	Total	4676.509	115			

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.414	2.356		2.298	.023
	X1	.409	.119	.389	3.424	.001
	X2	.326	.100	.369	3.247	.002

a. Dependent Variable: Y



CURRICULUM VITAE**I. Identitas Diri**

Nama : Christian Agung

Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 12 Mei 1996

Jenis Kelamin : Laki-laki

Agama : Katolik

Alamat : Jalan Taruma Negara RT/RW 001/004 Kel.
Jatimurni Kec. Pondok Melati, Kota Bekasi, Jawa
Barat

No. Telepon : 081311564026 / 087872730937

Email : chragung.vgs@gmail.com

**II. Pendidikan Formal**

1. 2002 – 2008 SD Strada Kampung Sawah
2. 2008 – 2011 SMP Strada Kampung Sawah
3. 2011 – 2014 SMA Negeri 113 Jakarta
4. 2014 – Sekarang Universitas Brawijaya

III. Pengalaman Kepanitiaan

1. Staff Muda Eksekutif Mahasiswa Universitas Brawijaya 2015
2. Staff Keamanan Olimpiade Brawijaya 2016
3. Production Staff Espriex Business Model Competition 2016

IV. Pengalaman Kerja

1. Staff Magang di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Semarang 2017
2. Staff Administrasi Pergudangan di PT. Exindokarsa Agung 2018