

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

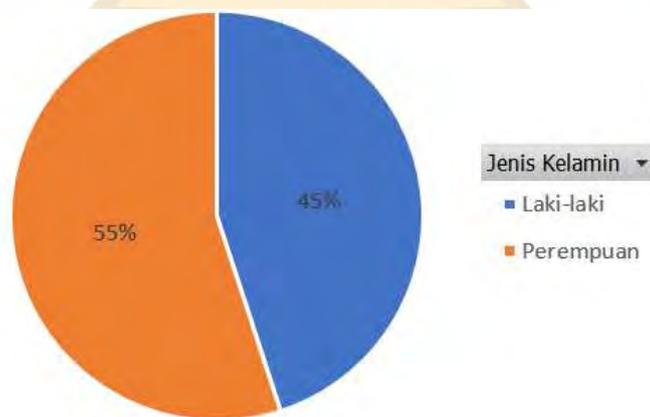
Pada bab IV ini akan dibahas mengenai hasil dan pembahasan berdasarkan penelitian yang telah dilakukan. Pembahasan yang akan dilakukan meliputi analisis karakteristik responden dan analisis WTP (*Willingness to Pay*).

4.1 Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan dengan mengambil 10% dari total responden yang dibutuhkan. Sampel yang diambil pada survey pendahuluan ini sebanyak 40 responden.

4.1.1 Data Karakteristik Responden (Pendahuluan)

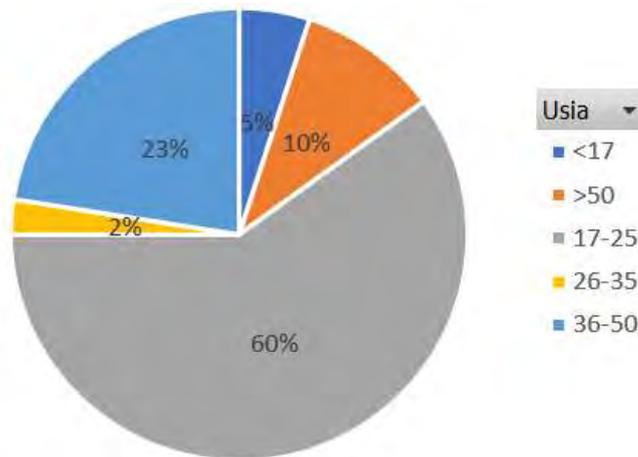
Data karakteristik responden yang disajikan pada kuisioner yaitu nama, usia, jenis kelamin, pekerjaan, tujuan perjalanan, arah perjalanan, frekuensi perjalanan per hari, kendaraan pribadi yang digunakan, alasan menggunakan kendaraan pribadi, rata-rata panjang perjalanan, serta apakah responden mengetahui tentang Bus SAUM dan apakah responden setuju apakah disediakan Bus SAUM di Balikpapan. Berikut data karakteristik responden pada survey pendahuluan.



Gambar 4.1 Diagram Jenis Kelamin (Pendahuluan)

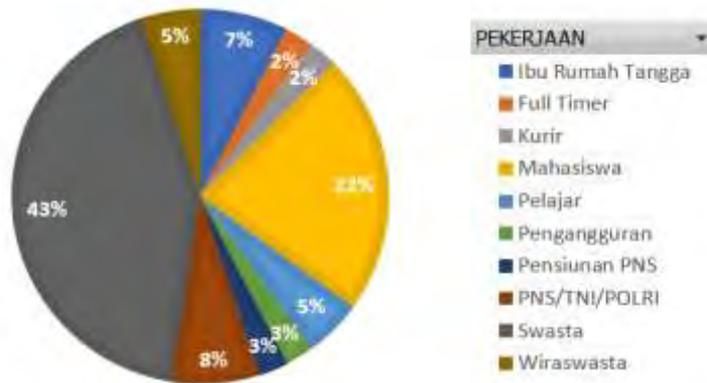
Pada gambar 4.1 dapat dilihat bahwa jenis kelamin responden dengan presentase terbanyak terdapat pada jenis kelamin perempuan dengan presentase

55%. Sedangkan presentase terendah jenis kelamin laki-laki dengan presentase 45%.



Gambar 4.2 Diagram Usia (Pendahuluan)

Pada gambar 4.2 dapat dilihat bahwa usia responden dengan presentase terbanyak pada usia 17-25 tahun dengan presentase 60%. Sedangkan presentase terendah pada usia 26-35 tahun dengan presentase 2%.



WWW.ITK.AC.ID

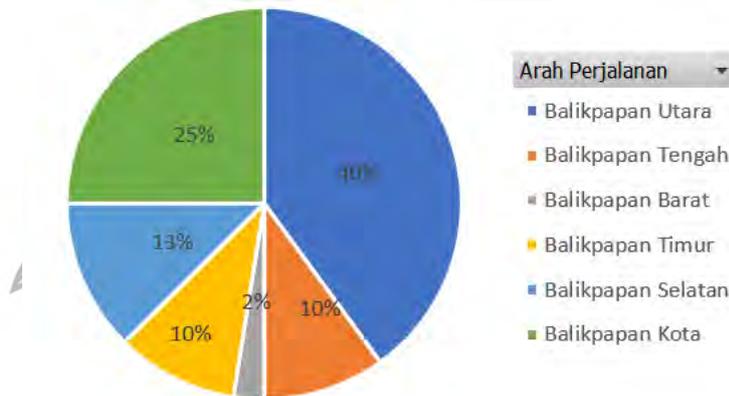
Gambar 4.3 Diagram Pekerjaan (Pendahuluan)

Pada gambar 4.3 dapat dilihat bahwa pekerjaan dengan presentase terbanyak pada pekerjaan swasta dengan presentase 43%. Sedangkan presentase terendah pada pekerjaan *full timer* dan kurir dengan presentase 2%.



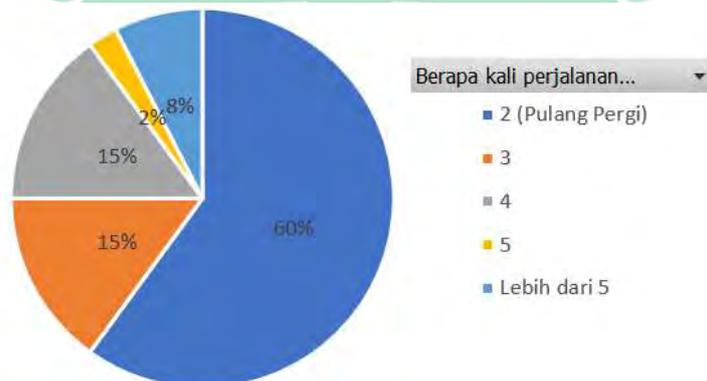
Gambar 4.4 Diagram Tujuan Perjalanan Sehari-hari (Pendahuluan)

Pada gambar 4.4 dapat dilihat bahwa tujuan perjalanan sehari-hari dengan presentase terbanyak yaitu tujuan bekerja dengan presentase 55%. Sedangkan presentase terendah yaitu tujuan sosial dan budaya dengan presentase 3%.



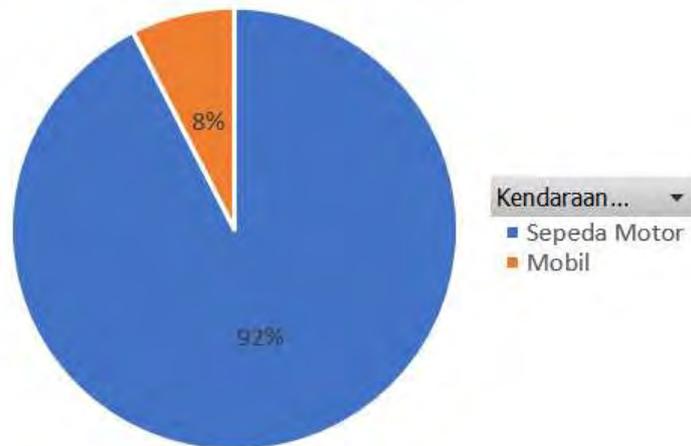
Gambar 4.5 Diagram Arah Perjalanan (Pendahuluan)

Pada gambar 4.5 dapat dilihat bahwa arah perjalanan dengan presentase terbanyak yaitu arah Balikpapan Utara dengan presentase 40%. Sedangkan presentase terendah yaitu arah Balikpapan Barat dengan presentase 2%.



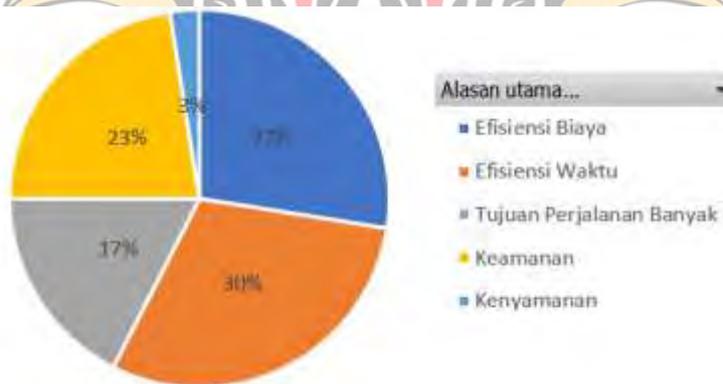
Gambar 4.6 Diagram Berapa Kali Perjalanan (Pendahuluan)

Pada gambar 4.6 dapat dilihat bahwa frekuensi perjalanan dengan presentase terbanyak yaitu 2 (Pulang Pergi) dengan presentase 60%. Sedangkan presentase terendah yaitu 5 kali perjalanan dengan presentase 2%.



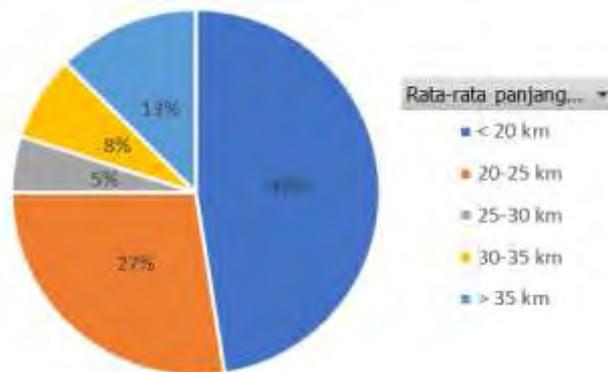
Gambar 4.7 Diagram Kendaraan Pribadi (Pendahuluan)

Pada gambar 4.7 dapat dilihat bahwa kendaraan pribadi yang digunakan dengan presentase terbanyak yaitu sepeda motor dengan presentase 92%. Sedangkan presentase terendah yaitu mobil dengan presentase 8%.



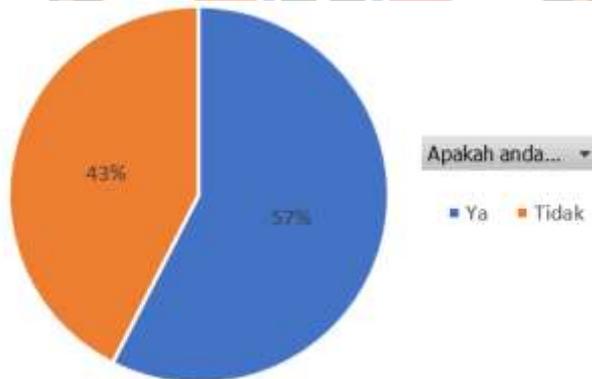
Gambar 4.8 Diagram Alasan Utama Menggunakan Kendaraan Pribadi (Pendahuluan)

Pada gambar 4.8 dapat dilihat bahwa alasan utama menggunakan kendaraan pribadi yang digunakan dengan presentase terbanyak yaitu efisiensi waktu dengan presentase 30%. Sedangkan presentase terendah yaitu kenyamanan dengan presentase 3%.



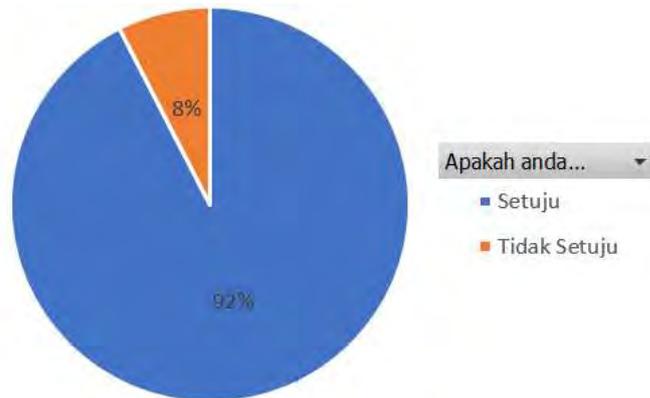
Gambar 4.9 Diagram Rata-rata panjang perjalanan (Pendahuluan)

Pada gambar 4.9 dapat dilihat bahwa rata-rata panjang perjalanan dengan presentase terbanyak yaitu < 20 km dengan presentase 47%. Sedangkan presentase terendah yaitu 25-30 km dengan presentase 5%.



Gambar 4.10 Diagram apakah responden mengetahui Bus SAUM (Pendahuluan)

Pada gambar 4.10 dapat dilihat bahwa sebanyak 57% responden telah mengetahui Bus SAUM Balikpapan. Sedangkan 43% lainnya masih belum mengetahui Bus SAUM Balikpapan.



Gambar 4.11 Diagram apakah responden setuju dengan adanya Bus SAUM (Pendahuluan)

Pada gambar 4.11 dapat dilihat bahwa sebanyak 92% responden setuju apabila pemerintah menyediakan fasilitas Bus SAUM di Balikpapan. Sedangkan sebanyak 8% responden tidak setuju apabila pemerintah menyediakan fasilitas Bus SAUM di Balikpapan.

4.1.2 Analisis Willingness To Pay (Pendahuluan)

Besarnya nilai willingness to pay (WTP) didasarkan pada probabilitas perpindahan kesediaan pengguna kendaraan pribadi ke Bus SAUM. Perhitungan probabilitas dilakukan dengan menggunakan rumus 2.2 dan dengan bantuan program SPSS. Berikut ini rekapitulasi kesediaan membayar responden yang dapat dilihat pada Tabel 4.4.



Tabel 4.1 Rekapitulasi Kesiediaan Berpindah Responden ke Bus SAUM

Skenario	Bus Sarana Angkutan Umum Massal Balikpapan							Kesiediaan Berpindah	
	Jalur	Tarif	Waktu Tunggu (Menit)	Metode Pembayaran	Kenyamanan	Informasi di Halte	Keamanan	Ya	Tidak
1	ROW B	Rp 5.500	20	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	17	23
2	ROW C	Rp 5.500	15	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	24	16
3	ROW B	Rp 6.500	10	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	35	5

Bus Sarana Angkutan Umum Massal Balikpapan								Kesediaan Berpindah	
Skenario	Jalur	Tarif	Waktu Tunggu (Menit)	Metode Pembayaran	Kenyamanan	Informasi di Halte	Keamanan	Ya	Tidak
4	ROW C	Rp 6.500	15	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	14	26
5	ROW B	Rp 7.500	10	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	26	14
6	ROW C	Rp 7.500	15	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	17	23
Total								133	107
Persentase Kesiediaan								55%	45%

www.itk.ac.id

*) Penulis, 2021

Data dari survei kesediaan berpindah akan dihasilkan sebanyak 6 data kesediaan setiap satu orang responden, sehingga untuk 40 orang responden akan dihasilkan 240 data. Berdasarkan hasil data pada tabel 4.4 dapat dilihat sebanyak 133 data atau sebesar 55% bersedia untuk berpindah menggunakan Bus SAUM, sedangkan sebanyak 107 data atau sebesar 45% memilih tidak bersedia.

Untuk menghitung probabilitas perpindahan digunakan analisis regresi logistik biner. Regresi logistik biner digunakan karena variabel terikat yang digunakan hanya menghasilkan dua keluaran yaitu bersedia dan tidak bersedia. Variabel bebas yang digunakan adalah variabel dengan skala numerik. Analisis regresi logistik biner dilakukan menggunakan program bantu SPSS. Keterangan variabel yang digunakan pada SPSS dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut.

Tabel 4.2 Keterangan Variabel

No.	Variabel	Label	Kategori
1	Y	Kesediaan Berpindah	1 = Bersedia 0 = Tidak Bersedia
2	X1	Jalur	1 = ROW B 2 = ROW C
3	X2	Tarif	1 = Rp 5.500 2 = Rp 6.500 3 = Rp 7.500
4	X3	Waktu Tunggu	1 = 10 Menit 2 = 15 Menit 3 = 20 Menit
5	X4	Metode Pembayaran	1 = Manual dan E-Money 2 = Manual dan Smart Card
6	X5	Kenyamanan	1 = Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip 2 = Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil

7	X6	Informasi di Halte	1 = Peta dan jadwal rencana perjalanan 2 = Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan
8	X7	Keamanan	1 = Terdapat P3K 2 = Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus

*) Penulis, 2021

Data hasil survei yang telah didapat kemudian diolah menggunakan SPSS sehingga didapatkan keluaran pada tabel 4.6.

Tabel 4.3 Output Pengolahan Regresi Logistik Biner Kesiediaan Responden Berpindah Ke Bus SAUM

		Variables in the Equation					95% C.I. for EXP(B)		
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	Lower	Upper
Step 1 ^a	X1	-.107	.324	.109	1	.741	.899	.477	1.694
	X2	.014	.992	.000	1	.988	1.014	.145	7.093
	X3	-1.117	.666	2.815	1	.093	.327	.089	1.207
	X4	1.039	1.359	.585	1	.445	2.826	.197	40.535
	X6	.302	.743	.165	1	.684	1.353	.315	5.808
	Constant	.458	4.261	.012	1	.914	1.581		

a. Variable(s) entered on step 1: X1, X2, X3, X4, X6.

*) Penulis, 2021

Variabel bebas yang dapat diolah menggunakan rumus probabilitas adalah variabel dengan nilai sig < 0,05. Nilai yang memiliki sig < 0,05 menunjukkan bahwa variabel bebas memiliki pengaruh yang tinggi. Pada tabel 4.6 menunjukkan bahwa tidak ada variabel yang memiliki sig < 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa pada hasil 10% variabel yang ada tidak memiliki pengaruh yang sangat tinggi. Nilai signifikansi yang paling mendekati 0,05 yaitu pada skenario 3 dengan signifikansi 0,93.

Pada tabel 4.4 dapat dilihat bahwa skenario yang paling banyak diminati oleh responden yaitu skenario 3 dengan jumlah 35 responden setuju dan 5 responden tidak setuju.

Berdasarkan hasil data karakteristik responden, dapat dilihat bahwa survei pendahuluan ini didominasi oleh responden yang bekerja sebagai pekerja swasta, dengan frekuensi perjalanan 2 kali (pulang pergi), dimana responden lebih banyak menggunakan kendaraan sepeda motor dengan alasan efisiensi waktu, rata-rata panjang perjalanan responden didominasi oleh panjang < 20 km.

Kuisisioner *willingness to pay* dengan skenario 3 yaitu dengan jalur ROW B (Jalur terpisah dengan kendaraan umum), tarif Rp 6.500, waktu tunggu 10 menit, metode pembayaran yaitu manual dan e-money, kenyamanan dengan tempat duduk yang ergonomi (tidak menyebabkan kelelahan), tersedia handgrip (fasilitas berdiri di dalam bus), ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil, memiliki informasi di halte bus dengan tersedianya panel elektronik, peta dan jadwal perjalanan, serta terdapat keamanan berupa P3K dan terdapat petugas keamanan baik di halte maupun di bus.

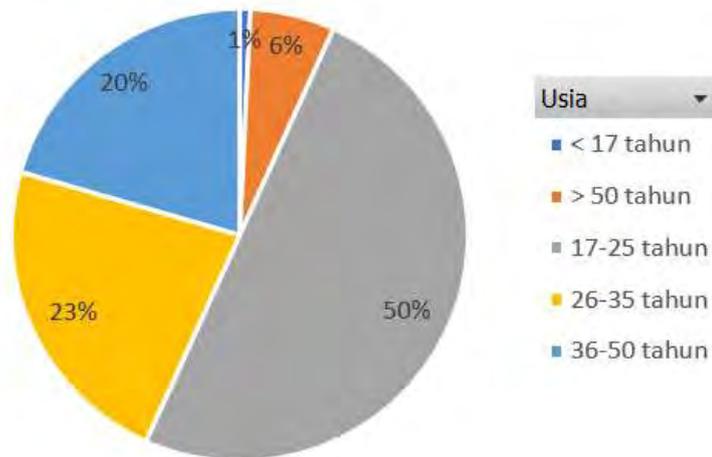
4.2 Survei Akhir

Survei akhir dilakukan menggunakan metode *simple random sampling* dengan mengambil 400 sampel. Lokasi survei merupakan lokasi sesuai dengan koridor yang akan dilayani oleh Bus SAUM..

4.2.1 Data Karakteristik Responden

Data karakteristik responden yang disajikan pada kuisisioner yaitu nama, usia, jenis kelamin, pekerjaan, tujuan perjalanan, arah perjalanan, frekuensi perjalanan per hari, kendaraan pribadi yang digunakan, alasan menggunakan kendaraan pribadi, rata-rata panjang perjalanan, serta apakah responden mengetahui tentang Bus SAUM dan apakah responden setuju apakah disediakan Bus SAUM di Balikpapan. Berikut data karakteristik responden pada survei akhir yang disajikan dalam diagram lingkaran.

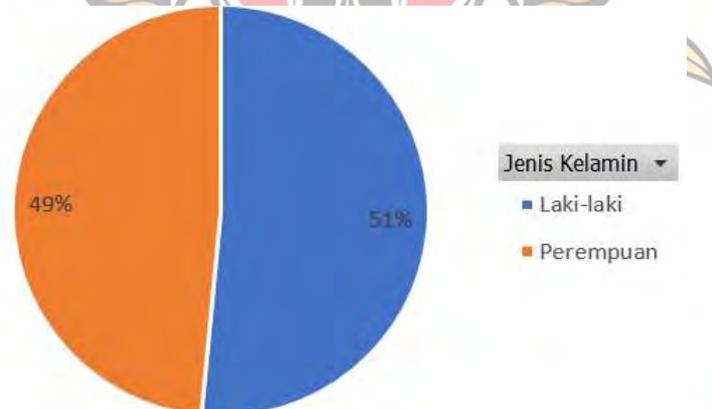
Data usia responden dapat dilihat pada gambar 4.12 berikut.



Gambar 4.12 Diagram Usia Responden

Berdasarkan gambar 4.12 menunjukkan bahwa persentase paling tinggi yaitu 50% pada usia 17-25 tahun, sedangkan persentase paling rendah yaitu 1% pada usia <17 tahun.

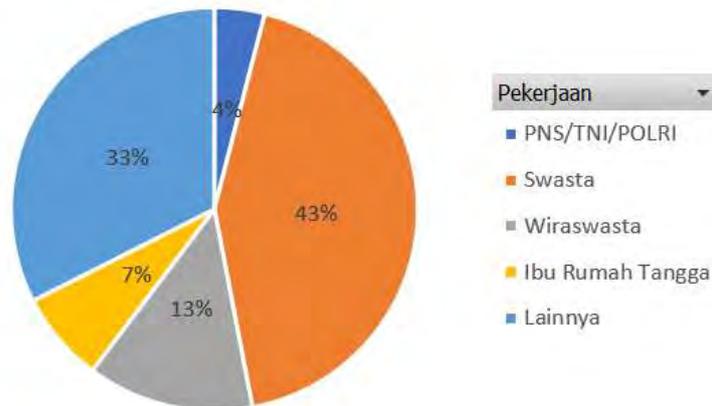
Data jenis kelamin responden dapat dilihat pada gambar 4.13 berikut.



Gambar 4.13 Diagram Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan gambar 4.13 menunjukkan bahwa persentase terbanyak jenis kelamin yang mengisi yaitu jenis kelamin laki-laki sebesar 51%, sedangkan untuk jenis kelamin yang mengisi kuisioner sebesar 49%.

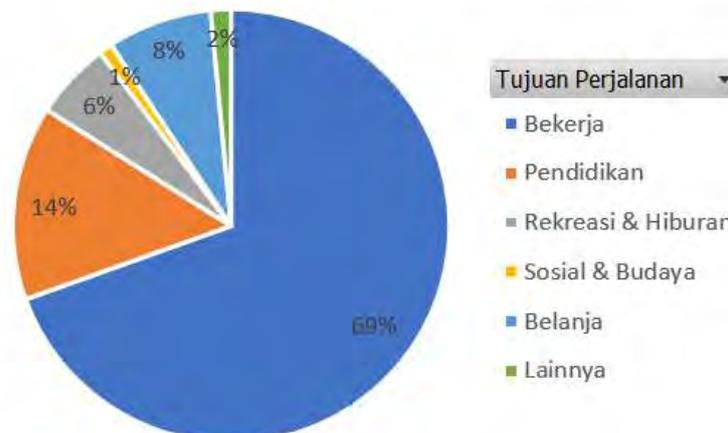
Data pekerjaan dapat dilihat pada gambar 4.14 berikut.



Gambar 4.14 Diagram Pekerjaan Responden

Berdasarkan gambar 4.14 menunjukkan bahwa presentase pekerjaan tertinggi yaitu 43% pada pekerjaan swasta, sedangkan untuk presentase pekerjaan terendah yaitu 4% pada pekerjaan PNS/TNI/POLRI.

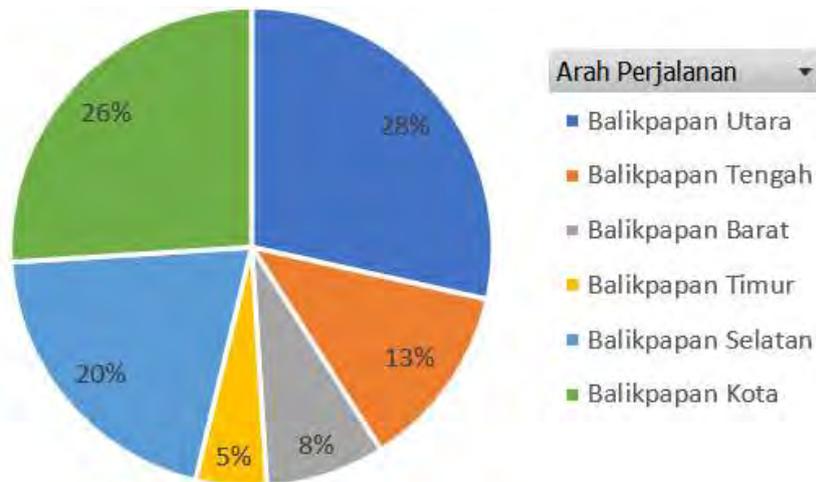
Diagram tujuan perjalanan dapat dilihat pada gambar 4.15 berikut.



Gambar 4.15 Diagram Tujuan Perjalanan Responden

Berdasarkan gambar 4.15 menunjukkan bahwa presentase tertinggi tujuan perjalanan responden yaitu pada tujuan bekerja sebesar 69%, sedangkan presentase terendah tujuan perjalanan yaitu pada tujuan sosial dan budaya sebesar 1%.

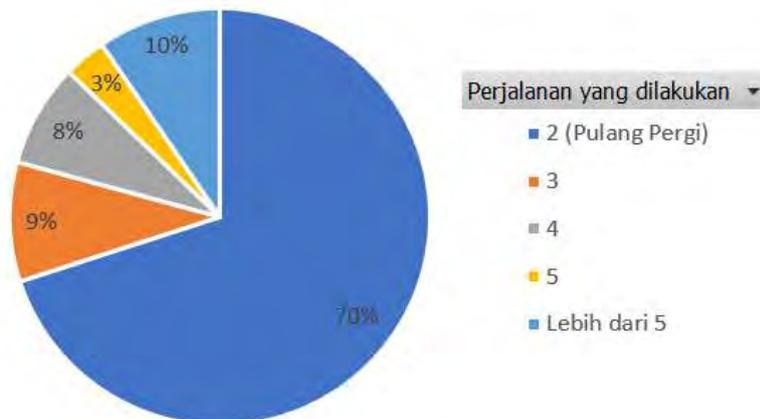
Diagram arah perjalanan dapat dilihat pada gambar 4.16 berikut.



Gambar 4.16 Diagram Arah Perjalanan

Berdasarkan gambar 4.16 menunjukkan bahwa persentase tertinggi arah perjalanan yaitu Balikpapan Utara sebesar 28%, sedangkan persentase terendah arah perjalanan yaitu Balikpapan Timur sebesar 5%.

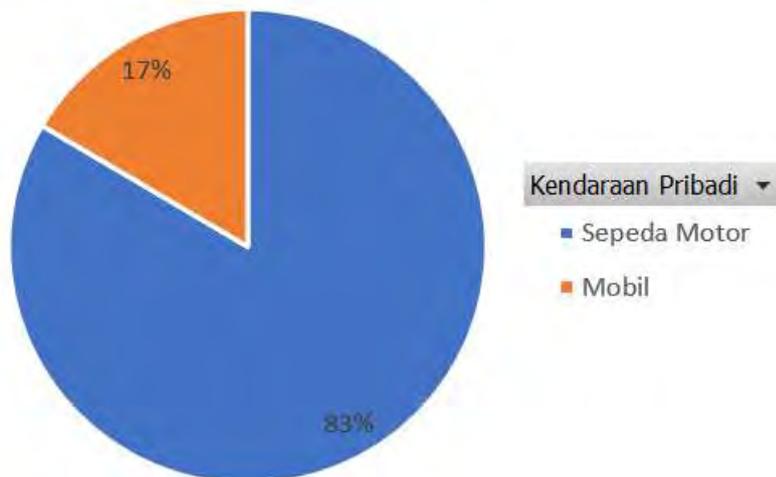
Diagram berapa kali perjalanan yang dilakukan dapat dilihat pada gambar 4.17 berikut.



Gambar 4.17 Diagram berapa kali perjalanan yang dilakukan responden

Berdasarkan gambar 4.17 menunjukkan bahwa persentase tertinggi responden melakukan perjalanan yaitu sebanyak 2 (Pulang Pergi) kali sebesar 70%, sedangkan persentase terendah responden melakukan perjalanan yaitu sebanyak 5 kali sebesar 3%.

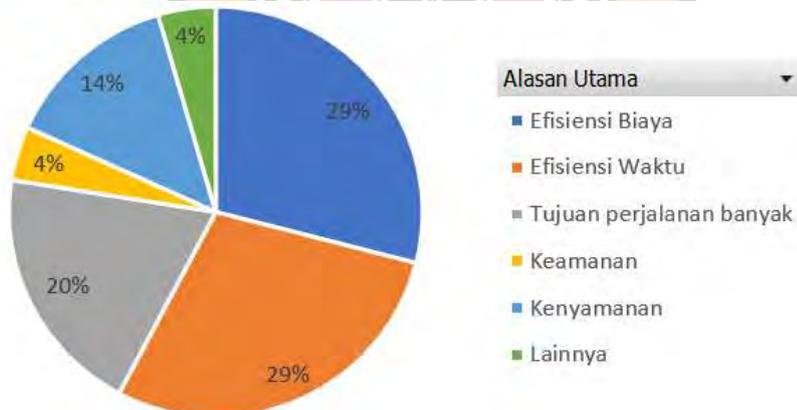
Diagram kendaraan pribadi dapat dilihat pada gambar 4.18 berikut.



Gambar 4.18 Diagram Kendaraan Pribadi Responden

Berdasarkan gambar 4.18 menunjukkan bahwa sebanyak 83% responden menggunakan kendaraan pribadi sepeda motor, sedangkan 17% responden menggunakan mobil.

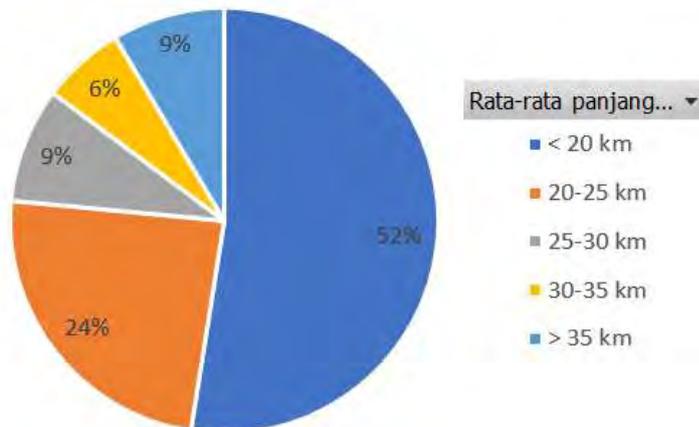
Diagram alasan utama menggunakan kendaraan pribadi dapat dilihat pada gambar 4.19 berikut.



Gambar 4.19 Diagram alasan responden menggunakan kendaraan pribadi

Berdasarkan gambar 4.19 menunjukkan bahwa alasan utama responden menggunakan kendaraan pribadi yaitu karena faktor efisiensi biaya dan efisiensi waktu dimana masing-masing memiliki persentase 29%, sedangkan persentase terendah alasan utama responden menggunakan kendaraan pribadi karena faktor keamanan dan lainnya dimana masing-masing memiliki persentase 4%.

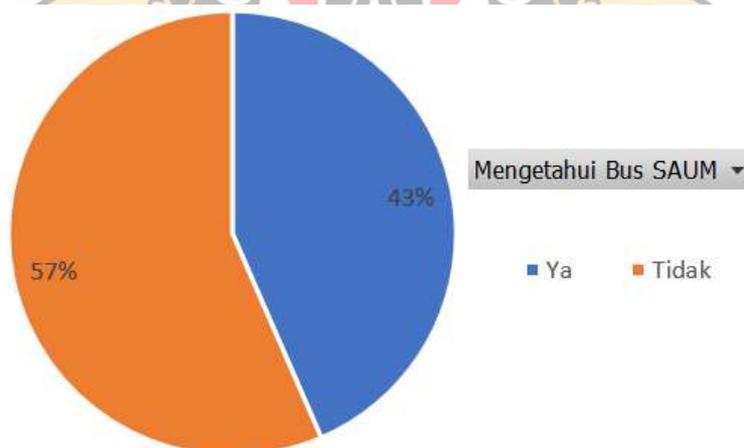
Diagram rata-rata panjang perjalanan responden dapat dilihat pada gambar 4.20 berikut.



Gambar 4.20 Diagram rata-rata panjang perjalanan

Berdasarkan gambar 4.20 menunjukkan bahwa persentase tertinggi rata-rata panjang perjalanan yaitu < 20 km sebesar 52%, sedangkan persentase terendah rata-rata panjang perjalanan yaitu 30-35 km sebesar 6%.

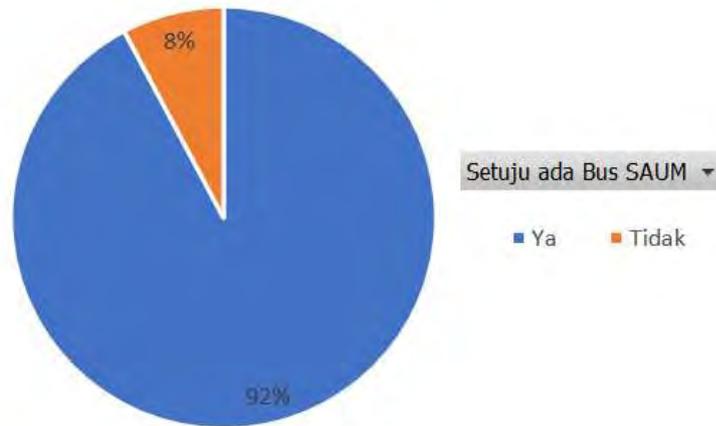
Diagram responden yang mengetahui Bus SAUM dapat dilihat pada gambar 4.21 berikut.



Gambar 4.21 Diagram responden yang mengetahui Bus SAUM

Berdasarkan gambar 4.21 menunjukkan bahwa sebanyak 52% responden tidak mengetahui Bus SAUM, sedangkan sebanyak 43% responden telah mengetahui Bus SAUM.

Diagram responden yang setuju Bus SAUM hadir di Balikpapan dapat dilihat pada gambar 4.22 berikut.



Gambar 4.22 Diagram responden setuju Bus SAUM hadir di Balikpapan

Berdasarkan gambar 4.22 menunjukkan bahwa sebanyak 92% responden setuju Bus SAUM hadir di Balikpapan, sedangkan sebanyak 8% responden tidak setuju Bus SAUM hadir di Balikpapan.

4.2.2 Analisis Willingness To Pay (WTP)

Besarnya nilai willingness to pay (WTP) didasarkan pada probabilitas perpindahan kesediaan pengguna kendaraan pribadi ke Bus SAUM. Perhitungan probabilitas dilakukan dengan menggunakan rumus 2.2 dan dengan bantuan program SPSS. Berikut ini rekapitulasi kesediaan membayar responden yang dapat dilihat pada Tabel 4.10.



Tabel 4.4 Rekapitulasi Kesiadaan Berpindah Responden menggunakan Bus SAUM

Skenario	Jalur	Tarif	Waktu Tunggu (Menit)	Metode Pembayaran	Kenyamanan	Informasi di Halte	Keamanan	Kesiadaan Berpindah	
								Ya	Tidak
1	ROW B	Rp 5.500	20	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	261	139
2	ROW C	Rp 5.500	15	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	260	140
3	ROW B	Rp 6.500	10	Manual dan E-Money	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	308	92

Bus Sarana Angkutan Umum Massal Balikpapan								Kesediaan Berpindah	
Skenario	Jalur	Tarif	Waktu Tunggu (Menit)	Metode Pembayaran	Kenyamanan	Informasi di Halte	Keamanan	Ya	Tidak
4	ROW C	Rp 6.500	15	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	209	191
5	ROW B	Rp 7.500	10	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi dan tersedia handgrip	Peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K	225	175
6	ROW C	Rp 7.500	15	Manual dan Smart Card	Tempat duduk yang ergonomi, tersedia handgrip, ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil	Panel elektronik, peta dan jadwal rencana perjalanan	Terdapat P3K dan terdapat petugas keamanan baik di Halte maupun di Bus	180	220
Total								1443	957
Persentase Kesiadaan								60%	40%

Data dari survei kesediaan berpindah akan dihasilkan sebanyak 6 data kesediaan setiap satu orang responden, sehingga untuk 400 orang responden akan dihasilkan 2400 data. Berdasarkan hasil data pada tabel 4.4 dapat dilihat sebanyak 1443 data atau sebesar 60% bersedia untuk berpindah menggunakan Bus SAUM, sedangkan sebanyak 957 data atau sebesar 40% memilih tidak bersedia.

Untuk menghitung probabilitas perpindahan digunakan analisis regresi logistik biner. Regresi logistik biner digunakan karena variabel terikat yang digunakan hanya menghasilkan dua keluaran yaitu bersedia dan tidak bersedia. Variabel bebas yang digunakan adalah variabel dengan skala numerik. Analisis regresi logistik biner dilakukan menggunakan program bantu SPSS. Keterangan variabel yang digunakan pada SPSS dapat dilihat pada tabel 4.5.

Data hasil survei yang telah didapat kemudian diolah menggunakan SPSS sehingga didapatkan keluaran pada tabel 4.12.

Tabel 4.5 Output Pengolahan Regresi Logistik Biner Kesediaan Responden Berpindah menggunakan Bus SAUM

		Variables in the Equation					95% C.I. for EXP(B)		
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	Lower	Upper
Step 1 ^a	X1	1.308	.215	36.958	1	.000	3.698	2.426	5.638
	X2	-1.252	.211	35.195	1	.000	.286	.189	.432
	X3	-2.731	.291	87.918	1	.000	.065	.037	.115
	X5	-.734	.292	6.294	1	.012	.480	.271	.852
	X6	.443	.213	4.325	1	.038	1.557	1.026	2.364
	Constant	5.731	.825	48.212	1	.000	308.143		

a. Variable(s) entered on step 1: X1, X2, X3, X5, X6.

*) Penulis, 2021

Variabel bebas yang dapat diolah menggunakan rumus probabilitas adalah variabel dengan nilai sig < 0,05. Nilai yang memiliki sig < 0,05 menunjukkan bahwa variabel bebas memiliki pengaruh yang tinggi. Pada tabel 4.12 menunjukkan bahwa variabel yang memiliki sig < 0,05 yaitu pada variabel X1 (Jalur) dengan taraf signifikansi 0,000, variabel X2 (Tarif) dengan taraf signifikansi 0,000, variabel X3 (Waktu Tunggu) dengan taraf signifikansi 0,000, variabel X5 (Kenyamanan)

dengan taraf signifikansi 0,012, dan variabel X6 (Informasi di Halte) dengan taraf signifikansi 0,038.

Nilai yang digunakan untuk perhitungan probabilitas yaitu nilai koefisien pada kolom B. Berikut ini perhitungan probabilitas dengan menggunakan nilai koefisien pada kolom B.

$$P = \frac{e^{(5,731+(1,308xJalur)+(-1,252xTarif)+(-2,731xTunggu)+(-0,734xKenyamanan)+(0,443xInformasi))}}{1+e^{(5,731+(1,308xJalur)+(-1,252xTarif)+(-2,731xTunggu)+(-0,734xKenyamanan)+(0,443xInformasi))}}$$

Tabel 4.6 Output pengolahan regresi logistik

Skn	Jalur	Tarif	Tunggu	Metode	Nyaman	Informasi	Aman	P	P
1	1	1	3	1	1	2	1	0,095	10%
2	2	1	2	1	2	1	2	0,65	65%
3	1	2	1	1	2	2	2	0,77	77%
4	2	2	2	2	1	1	1	0,52	52%
5	1	3	1	2	1	1	1	0,57	57%
6	2	2	2	2	2	2	2	0,45	45%

*) Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil dari tabel 4.12 dapat disimpulkan bahwa probabilitas tertinggi yaitu pada skenario 3 dengan nilai persentase 77%. Pada tabel 4.10 dapat dilihat bahwa responden lebih banyak memilih skenario 3 dengan total 308 responden yang setuju dan 92 responden tidak setuju.

Berdasarkan hasil data karakteristik responden, dapat dilihat bahwa survei akhir ini didominasi oleh responden yang bekerja sebagai pekerja swasta, dengan frekuensi perjalanan 2 kali (pulang pergi), dimana responden lebih banyak menggunakan kendaraan sepeda motor dengan alasan efisiensi waktu dan efisiensi biaya, rata-rata panjang perjalanan responden didominasi oleh panjang < 20 km.

Kuisisioner dengan skenario 3 yaitu dengan jalur ROW B (Jalur terpisah dengan kendaraan umum), tarif Rp 6.500, waktu tunggu 10 menit, metode pembayaran yaitu manual dan e-money, kenyamanan dengan tempat duduk yang ergonomi (tidak menyebabkan kelelahan), tersedia handgrip (fasilitas berdiri di dalam bus), ramah untuk difabel, lansia dan ibu hamil, memiliki informasi di halte bus dengan tersedianya panel elektronik, peta dan jadwal perjalanan, serta terdapat keamanan berupa P3K dan terdapat petugas keamanan baik di halte maupun di bus.