

KAJIAN ANGKUTAN UMUM PENUMPANG MINI BUS SUPERBEN DAN MINI BUS TRAVEL (STUDY KASUS RUTE PASIR PENGARAIAN-PEKANBARU)

ANGGI FIRMANSYAH¹
KHAIRUL FAHMI, MT² DAN ARIE S. SIBARANI, ST²
Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Pasir Pengaraian
e-mail : anggifirmansyah28@yahoo.com

ABSTRAK

Pada rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru sekarang ini terjadi sebuah fenomena, dimana pengguna moda angkutan umum Mini Bus (superben) cenderung beralih ke moda Mini Bus (travel). Yakni moda baru dengan pelayanan yang berbeda dari angkutan umum yang sudah ada. Mini Bus (travel) sejenis kendaraan pribadi yang dialih fungsikan menjadi angkutan umum dengan sistem dan pelayanan yang berbeda dengan Mini Bus (superben). Kenyataannya Mini Bus (travel) masih banyak yang beroperasi secara ilegal yang belum mempunyai izin beroperasi sehingga hal ini perlu perhatian yang lebih dari pemerintah Kabupaten Rokan Hulu. Dari segi penumpang moda ini sangat menguntungkan karena merupakan sebuah alternatif baru dalam melakukan pemilihan moda transportasi, sebaliknya bagi perusahaan jasa Mini Bus (superben) hal ini tentunya menjadi sebuah persoalan serius yang harus diperhatikan demi kelangsungan bisnis mereka.

Tahapan-tahapan kegiatan penelitian yang akan dilalui dalam studi ini adalah dimulai dengan identifikasi kondisi moda yang akan diteliti, pembuatan kuisioner menggunakan metode Stated Preferences dengan indikator/atribut antara lain : biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jadwal keberangkatan, kenyamanan pelayanan, waktu tunggu keberangkatan, keamanan, maksud perjalanan.

Dari perhitungan yang telah dilakukan, didapat dalam hasil analisis dan pembahasan adalah faktor-faktor yang berpengaruh pada pemilihan masing-masing moda berdasarkan urutan ranking. Untuk moda transportasi angkutan superben, berdasarkan urutan ranking yang paling berpengaruh adalah pertimbangan harga (biaya), sedangkan untuk moda travel yang paling berpengaruh adalah faktor pertimbangan kenyamanan.

Keyword : Mini Bus, Superben, Travel.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pada rute Pasir Pengaraian–Pekanbaru sekarang ini terjadi sebuah fenomena, dimana penumpang superben cenderung beralih ke moda travel. Yakni moda baru dengan pelayanan yang berbeda dari angkutan umum yang sudah ada. Mini Bus (travel) sejenis kendaraan pribadi yang dialih fungsikan menjadi angkutan umum dengan sistem dan pelayanan yang berbeda dengan Mini Bus (superben).

Kenyataannya travel masih banyak yang beroperasi secara ilegal yang belum mempunyai izin beroperasi sehingga hal ini perlu perhatian yang lebih dari pemerintah Kabupaten Rokan Hulu. Dari segi penumpang moda ini sangat menguntungkan karena merupakan sebuah alternatif baru dalam melakukan pemilihan moda transportasi, sebaliknya bagi perusahaan jasa Mini Bus (superben) hal ini tentunya menjadi sebuah persoalan serius yang harus diperhatikan demi kelangsungan bisnis mereka.

Pada rute Pasir Pengaraian-Pekanbaru sekarang ini pengguna moda transportasi superben cenderung beralih ke travel, dan ada sebagian pengguna masih bertahan menggunakan moda transportasi superben. Sehingga perlu diadakan observasi langsung untuk mengetahui alasan mengapa orang cenderung memilih menggunakan travel dan mengapa sebagian orang lagi masih bertahan menggunakan superben. Dengan mengetahui alasan dan penyebabnya maka dapat dicari solusi untuk mengatasi masalah yang ada.

Berdasarkan hal tersebut, maka perlu dibuat sebuah kajian lebih jauh mengenai faktor-faktor pemilihan moda transportasi antara superben dan travel pada rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru dengan studi berjudul “Kajian Angkutan Umum Penumpang Mini Bus Superben dan Mini Bus travel”

Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini, maka tujuan dari penelitian ini

adalah menganalisis pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel menurut persepsi masyarakat pengguna kedua moda tersebut dengan membuat ranking atas persepsi tersebut.

Batasan Masalah

Masalah angkutan penumpang begitu kompleks dan studi pemilihan moda transportasi dengan menggunakan moda angkutan umum merupakan pekerjaan yang membutuhkan banyak waktu, tenaga dan biaya. Oleh karena itu dalam studi ini dilakukan batasan-batasan sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan pada rute antar kota dalam provinsi untuk masing-masing moda adalah dari kota Pasir Pengaraian-Pekanbaru.
2. Objek penelitian dalam kasus ini adalah angkutan umum penumpang antar kota yang berbasis jalan raya yaitu moda superben dan travel pada rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru.
3. Responden dalam penelitian ini adalah sekelompok masyarakat (orang per orang) yang menggunakan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel.
4. Analisis data menggunakan persamaan rumus indeks kepentingan (mean).

METODE PENELITIAN

Cara Pembuatan Kuesioner

Menurut “Singarimbun (1995)” tujuan pokok pembuatan kuesioner adalah untuk memperoleh informasi yang relevan dengan tujuan survai dan memperoleh informasi dengan validitas dan reliabilitas setinggi mungkin. Mengingat terbatasnya masalah yang dapat ditanyakan dalam kuesioner, maka perlu diperhatikan agar pertanyaan dalam kuesioner memang langsung berkaitan dengan tujuan penelitian. Secara umum petunjuk dalam pembuatan kuesioner harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Gunakan kata-kata yang sederhana dan dimengerti oleh semua responden
2. Usahakan supaya pertanyaan jelas dan khusus
3. Hindarkan pertanyaan yang mengandung sugesti
4. Hindarkan pertanyaan yang mempunyai lebih dari satu pengertian
5. Isi pertanyaan tentang fakta, pendapat atau sikap dan menggali informasi
6. Pertanyaan harus berlaku bagi semua responden.

7. Tiap pertanyaan yang diajukan diberi keterangan yang jelas dan dicantumkan jawaban yang diharapkan.

Metode Pengambilan Data

Kerangka operasional dalam penelitian ini meliputi antara lain adalah pengambilan data dilapangan sampai dengan pengolahan data. Adapun data-data yang didapatkan berupa :

1. Data primer meliputi kegiatan survai interview yang dilakukan terhadap pengguna untuk masing-masing moda berdasarkan kebutuhan data yang di perlukan untuk dianalisa.
2. Data sekunder meliputi data-data penunjang yang diperlukan dalam studi ini, yang didapatkan dari berbagai instansi yang terkait, antara lain ke Kantor Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Rokan Hulu, dan Peyedia Jasa Mini Bus (superben) dan Mini Bus (travel).

Penentuan Jumlah Data Sampel

Steer Davies Gleave (1991)

mengungkapkan bahwa untuk mendapatkan hasil yang baik sekalipun bisa jumlah sampelnya antara 75 sampai 100 sampel adapun dalam studi penelitian ini dikerjakan dengan pengambilan sampel sebanyak 100 sampel. Penentuan data sampel pada penelitian ini khusus untuk pengguna jasa selaku pelaku perjalanan diklasifikasikan menurut tujuan perjalanan yaitu:

- Pendidikan.
- Rekreasi.
- Berobat.
- Bekerja.

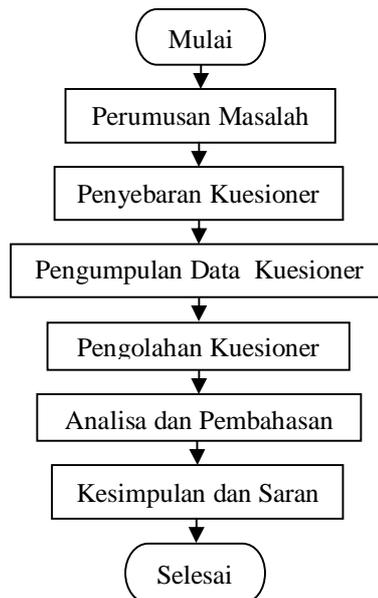
Pada rute yang ditinjau terdapat beberapa PO yang tersedia. Untuk Mini Bus (superben) ada beberapa PO yang beroperasi Antara lain :

- PO Sari Kencana
- PO Nusantara
- PO Putri Rohul
- PO Sri Kampar
- PO Silvana Abadi
- PO Riau Sarana Expres

Pada rute ini khusus untuk Mini Bus (travel) hanya tersedia satu PO yang resmi beroperasi yaitu PO Sari Kencana.

Diagram Alir Penelitian

Diagram alir mengenai Kajian Angkutan Umum Penumpang Mini Bus Superben dan Mini Bus travel (Study Kasus Rute Pasir Pengaraian-Pekanbaru) dapat dilihat melalui gambar berikut :



Gambar 1. Diagram Alir Metode Penelitian

LANDASAN TEORI Transportasi

Transportasi adalah pergerakan orang dan barang bisa dengan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor atau jalan kaki, namun di Indonesia sedikit tempat atau tidak tersedianya fasilitas yang baik untuk pejalan kaki dan hampir dilupakan dari bentuk transportasi (SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002). Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain (Tamin, 2000).

Transportasi sifatnya dinamis dan selalu berkembang dengan berjalannya waktu dan meningkatnya aktivitas manusia sehingga setiap waktu selalu diperlukan solusi baru untuk memecahkan masalah transportasi yang juga baru. Apalagi wilayah perkotaan memerlukan dukungan transportasi yang handal, karena adanya berbagai aktivitas dengan intensitas yang tinggi.

Ada dua konsep dasar yang melatarbelakangi kajian angkutan dan membentuk sistem transportasi (Tamin, 2000) antara lain:

1. Pergerakan tidak-spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, ciri pergerakannya antara lain:
 - a. Sebab terjadinya pergerakan sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan dengan ciri dasarnya ekonomi, sosial, pendidikan dan agama.
 - b. Waktunya terjadinya pergerakan; waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung

pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya dan maksud perjalanan.

- c. Jenis sarana angkutan yang digunakan; penentuan pilihan jenis angkutan umum, orang mempertimbangkan faktor maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.
2. Pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, ciri pergerakannya antara lain:
 - a. Pola perjalanan orang
Perjalanan terbentuk karena aktivitas yang dilakukan, bukan tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang.
 - b. Pola perjalanan barang
Pola perjalanan sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan pemukiman (konsumsi) dan industri serta pertanian (produksi).

Pergerakan

Menurut Tamin (2000), Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan yang diartikan bahwa pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang dapat bergerak tanpa moda transportasi (berjarak pendek 1-2 km) atau dengan moda transportasi (berjalan kaki) yang berjarak sedang dan jauh.

Pergerakan diklasifikasikan berdasarkan tujuan pergerakan (misalnya: pergerakan ketempat kerja, ke sekolah atau universitas, ke tempat belanja, untuk kepentingan sosial dan rekreasi), berdasarkan waktu (pergerakan pada

jam sibuk dan pada jam tidak sibuk), berdasarkan jenis orang (dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi masyarakat meliputi tingkat pendapatan, pemilikan kendaraan, ukuran dan struktur rumah tangga).

Moda Transportasi

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi dapat dikelompokkan menjadi empat (Tamin, 2000), meliputi:

1. Ciri pengguna jalan yang dipengaruhi oleh:
 - a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi; semakin tinggi pemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.
 - b. Pemilikan surat izin mengemudi (SIM).
 - c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain).
 - d. Pendapatan: semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.
 - e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ketempat kerja dan keperluan mengantar anak sekolah.
2. Ciri pergerakan yang dipengaruhi oleh:
 - a. Tujuan pergerakan contohnya, pergerakan ke tempat kerja di Negara maju biasanya lebih mudah dengan memakai angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanannya sangat baik dan ongkosnya relative murah dibanding dengan angkutan pribadi. Akan tetapi, hal yang sebaliknya terjadi di negara berkembang; orang masih tetap menggunakan kendaraan mobil pribadi ketempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
 - b. Waktu terjadi pergerakan misalnya, kalau seseorang ingin bergerak pada tengah malam, seseorang pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak atau jarang beroperasi.
 - c. Jarak perjalanan; semakin jauh perjalanan, seseorang cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.
3. Ciri fasilitas moda transportasi, dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu: Pertama, faktor kuantitatif seperti:
 - a. Waktu perjalanan; waktu menunggu di tempat berhenti bus, waktu berjalan

kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak, dan lain-lain.

- b. Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain)
 - c. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.
4. Ciri kota atau zona, beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak pusat kota dan kepadatan penduduk.

Angkutan Umum

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain (Warpani, 1990). Sedangkan angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ketempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur (SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687, 2001).

Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Munawae, 2004). Angkutan umum juga merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi kota dan merupakan komponen yang peranannya sangat signifikansi karena kondisi sistem angkutan umum yang kurang bagus akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun afesien dari sistem transportasi kota keseluruhan, hal ini akan menyebabkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan (SK Dirjen Perhubungan Darat, 2002).

Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman, serta pelayanan akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (Warpani, 1990).

1. Jenis Angkutan Umum

Jenis angkutan umum dapat dibedakan menjadi (Munawar, 2004):

- a. Dari segi kualitas angkutan umum meliputi:
 - 1) Bus umum: penumpang tidak dijamin mendapat tempat duduk.
 - 2) Bus patas: semua penumpang mendapatkan tempat duduk.
 - a. Bus patas a.c. : semua penumpang mendapatkan tempat duduk yang nyaman dengan waktu perjalanan yang cepat.
 - b. Dari segi kapasitas, misalnya:
 - 1) Mikrolet: kapasitas sekitar 12 orang.

- 2) Bus sedang: kapasitas 40 orang.
- 3) Bus besar: kapasitas 60 orang.
- 4) Bus tingkat: kapasitas 100 orang.
- 5) Bus gandeng: kapasitas sekitar 150 orang.

2. Pengguna Angkutan Umum

Menurut Gray (1997), pengguna angkutan umum di pengaruhi oleh beberapa faktor lain:

- a. Keselamatan baik didalam kendaraan maupun di tempat pemberhentian, termasuk keselamatan dari kecelakaan dan keselamatan penumpang dan pencurian dan kekerasan fisik serta keselamatan kendaraan dari pengerusakan.
- b. Kenyamanan, mencakup kenyamanan fisik penumpang di dalam kendaraan dan di tempat pemberhentian (kualitas perjalanan pada saat naik, pengawasan lingkungan yang memadai, keadaan tempat duduk, tempat masuk dan keluar serta akomodasi paket/barang), kualitas estetika dari sistem (kebersihan dan hiburan di dalam kendaraan, tempat pemberhentian yang menarik, terminal dan fasilitas lainnya), perlindungan lingkungan bagi pengguna (kebisingan dan gas buang), fasilitas terhadap gangguan dan layanan yang baik dari operator.
- c. Aksesibilitas (kemudahan pencapaian), secara tidak langsung merupakan tercukupinya distribusi rute di seluruh area yang dilayani, kapasitas kendaraan, frekwensi pelayanan dan rentang waktu operasi, ciri khas pemberhentian dan kendaraan serta distribusi informasi mengenai jarak, jadwal dan lain-lain.
- d. Realibilitas, bergantung pada kecilnya rata-rata penyimpangan pelayanan khusus yang disediakan pada saat penyimpanan terjadi, ketaatan pada jadwal dengan cukupnya informasi mengenai berbagai perubahan pelayanan dan terjaminnya ketersediaan transfer.
- e. Perbandingan biaya, berarti kelayakannya berdasarkan jarak minimum dan kemudahan mekanisme transfer dan kemungkinan pengurangan biaya bagi penumpang dan kelompok-kelompok khusus (pelajar, anak-anak, lansia dan lain-lain).
- f. Efisiensi, termasuk tingginya kecepatan rata-rata dengan waktu singgah/tinggal

minimum dan ketiadaan tundaan lalu-lintas, cukupnya pemberhentiannya dengan waktu berjalan minimum (tetapi tidak terlalu banyak karena dapat meningkatkan waktu perjalanan) jadwal dan tempat transfer yang terkoordinasi dengan pengguna yang tidak dapat dilayani minimum, rute langsung serta pelayanan ekspres dan khusus yang terjamin. Efisiensi juga mencakup kemudahan sistem pemeliharaan dengan fasilitas-fasilitas pemeliharaan yang menandai, efisiensi sistem manajemen.

3. Pengguna angkutan umum dapat dibagi menjadi:

- a. Kelompok *captive users* yaitu sekelompok masyarakat yang memenuhi kebutuhan mobilitasnya tergantung pada angkutan umum (tidak punya alternatif lain kecuali angkutan umum), kelompok ini tidak memenuhi salah satu syarat sebagai berikut:
 - 1) Fisik: sedang sakit, penyandang cacat, sudah uzur.
 - 2) Legal formal: tidak punya SIM.
 - 3) Finansial: tidak punya kendaraan pribadi.
- 1) Kelompok *choice user* yaitu sekelompok masyarakat yang dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya mempunyai alternatif lain (tidak tergantung pada angkutan umum).
 - 2) Legal formal: punya SIM.
 - 3) Finansial: punya kendaraan pribadi.
4. Wilayah pelayanan angkutan umum.

Wilayah pelayanan angkutan perkotaan adalah wilayah yang di dalamnya bekerja satu sistem pelayanan angkutan penumpang umum karena adanya kebutuhan pergerakan penduduk dalam wilayah perkotaan (SK Dirjen Perhubungan Darat No.687, 2002). Penentuan wilayah angkutan penumpang umum ini diperlukan untuk:

- a. Merencanakan sistem pelayanan angkutan penumpang umum.
- b. Menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan, dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum.

Menurut Warpani (1990), trayek merupakan rute kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus mempunyai asal, tujuan, lintasan dan jadwal tetap. Kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang membentuk jaringan trayek yang ditetapkan dengan menggunakan faktor-faktor sebagai berikut (SK.Dirjen Perhubungan Darat nomor 687, 2002):

- a. Pola tata guna lahan
Pelayanan angkutan umum di usahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik, yaitu lintasan angkutan umum di usahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi dan potensial tujuan bepergian.
- b. Pola pergerakan penumpang angkutan umum
Rute angkutan umum yang baik adalah arahnya mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien.
- c. Kepadatan penduduk
Trayek angkutan umum diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi.
- d. Daerah pelayanan
Pelayanan angkutan umum juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada, sehingga terjadi pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.
- e. Karakteristik jaringan
Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur.
- Klasifikasi trayek angkutan umum dan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota dan trayek dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Jenis Angkutan Berdasarkan Ukuran Kota dan Trayek

Ukuran kota klasifikasi trayek	Kota raya >1.000.000	Kota besar 500.000-1.000.000 penduduk	Kota sedang 1.00.000-5.00.000 penduduk	Kota sedang <100.000 penduduk
Utama	• K.A • Bus besar (SD/DD)	• Bus besar	• Bus besar/sedang	• Bus sedang
Cabang	• Bus besar/sedang	• Bus sedang	• Bus sedang/kecil	• Bus kecil
Ranting	• Bus sedang/kecil	• Bus kecil	• MPU (hanya roda empat)	• MPU (hanya roda empat)
Langsung	• Bus besar	• Bus besar	• Bus sedang	• Bus sedang

(sumber: Warpani S, 1990)

Tabel 2. Klasifikasi Trayek Angkutan

Klasifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis angkutan	Kapasitas penumpang perhari/kendaraan
Utama	• Non Ekonomi • Ekonomi	• Bus besar (lantai ganda) • Bus besar (lantai tunggal) • Bus sedang	1.500-1.800 1.000-1.200 500-600
Cabang	• Non ekonomi • Ekonomi	• Bus besar • Bus sedang • Bus kecil	1.000-1.200 500-600 300-400
Ranting	• Ekonomi	• Bus sedang • Bus kecil • Bus MPU (hanya roda empat)	500-600 300-400 250-300
Langsung	• Non ekonomi	• Bus besar • Bus sedang • Bus kecil	1.000-1.200 500-600 300-400

(sumber: Warpani S, 1990)

Menurut Munawar (2004), angkutan umum masih kurang menarik, karena masih terdapat kekurangan-kekurangannya, terutama dari segi:

- Kenyamanan
- Keamanan
- Kecepatan
- Ketepatan
- Kemudahan

- Frekwensi dan jadwal keberangkatan
- Fasilitas di terminal halte

Dapat disimpulkan kekurangan dari angkutan umum yang telah disebutkan di atas menekankan dibutuhkan nya pelayanan yang maksimal oleh angkutan umum, oleh karena itu diperlukan analisis pelayanan angkutan umum. Analisis pelayanan mengkaji beberapa parameter sebagai berikut:

- a. Faktor muat (*load factor*);
- b. Jumlah penumpang yang diangkut;
- c. Waktu antara (*headway*);
- d. Waktu tunggu penumpang;
- e. Kecepatan perjalanan;
- f. Sebab-sebab kelambatan;
- g. Ketersediaan angkutan; dan
- h. Tingkat konsumsi bahan bakar;

Pengumpulan data dilakukan dilakukan dengan survai di atas kendaraan, pengamatan langsung dan wawancara. Parameter-parameter di atas dapat digunakan sebagai alat untuk melihat efektifitas dan efisiensi pengoperasian dan penentuan jumlah armada (SK Dirjen Perhubungan Darat No.687, 2002).

Dalam mengoperasikan kendaraan angkutan penumpang umum, operator harus memenuhi dua prasyarat minimum pelayanan, yaitu prasyarat umum dan prasyarat khusus (SK Dirjen Perhubungan Darat No.687, 2002).

- a. Prasyarat umum
 1. Waktu tunggu di pemberhentian rata-rata 5-10 menit dan maksimum 10-20 menit.
 2. Jarak untuk mencapai perhentian di pusat kota 300-500 m; untuk pinggiran kota 500-1000
 3. Penggantian rute dan moda pelayanan, jumlah pergantian rata-rata 0-1, maksimum 2.
 4. Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1,0-1,5 jam, maksimum 2-3 jam.
 5. Biaya perjalanan, yaitu persentase perjalanan terhadap pendapatan rumah tangga.
- b. Prasyarat khusus
 1. Faktor pelayanan
 2. Faktor keamanan penumpang
 3. Faktor kemudahan penumpang mendapatkan bus
 4. Faktor lintasan

Berdasarkan keempat faktor prasyarat khusus itu, pelayanan angkutan umum diklasifikasikan ke dalam dua jenis pelayanan (SK Dirjen Perhubungan Darat No.687, 2002), yaitu:

- a. Pelayanan ekonomi: *minimal tanpa AC
- b. Pelayanan non ekonomi: *minimal dengan AC

Metode Pengambilan Data *Stated Preference*

Metode ini adalah mengumpulkan informasi mengenai keinginan orang terhadap berbagai pilihan. Dapat juga digunakan untuk memperkirakan tingkat kebutuhan penumpang terhadap angkutan baru. Prinsip dasar dari metode *stated preference* adalah mengumpulkan

informasi dari responden dengan berbagai pilihan situasi hipotesis. Yang dimaksud situasi adalah atribut utilitas yang akan dijadikan variabel pengamatanya.

Indeks Kepentingan (Mean)

Teknik analisis ini berfungsi untuk menentukan peringkat (*rangking*) dari faktor-faktor yang mempengaruhi sesuatu hal yang berhubungan dengan masalah-masalah matematis yang sering terjadi di masyarakat dan kelompok. Yang akan dijadikan variabel pengamatanya yaitu tingkat pelayanan, biaya, frekwensi, dan waktu. Rumus indeks kepentingan dari "Assaf *et al* (1995)", yaitu:

$$I = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i \cdot X_i}{N}$$

Keterangan:

- I = Indeks kepentingan
- N = Jumlah responden
- X_i = Frekuensi jawaban dari setiap persepsi (1,2,3,4)
- X_1 = Frekuensi jawaban tidak berpengaruh (TB)
- X_2 = Frekuensi jawaban agak berpengaruh (AB)
- X_3 = Frekuensi jawaban berpengaruh (B)
- X_4 = Frekuensi jawaban sangat berpengaruh (SB)
- a_i = Nilai atas persepsi/opini yang diberikan (1,2,3,4).
- a_1 = 1 untuk jawaban "tidak berpengaruh" (TB)
- a_2 = 2 untuk jawaban "agak berpengaruh" (AB)
- a_3 = 3 untuk jawaban "berpengaruh" (B)
- a_4 = 4 untuk jawaban "sangat berpengaruh" (SB)

Untuk penilaian dari hasil indeks kepentingan dengan cara mengurutkan setiap ranking dari masing-masing masalah yang ditinjau, sehingga dapat diketahui masalah/faktor utamanya. Selanjutnya dari hasil perhitungan terhadap indeks kepentingan tadi dapat diketahui peringkatnya dari masing-masing penilaian tadi.

Korelasi *Spearman Rank*

Spearman rank(r_s) merupakan metode statisik yang digunakan untuk mengukur erat tidaknya kaitan antara dua variabel penelitian yang ordinal. Jadi peringkat Spearman merupakan angka yang menunjukkan arah dan kuatnya hubungan dua variabel, yang disusun menurut peringkat (*ranked data*). Menurut Sugiono (1999) arah dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi itu sendiri.

Dalam penelitian ini, korelasi *Spearman rank* ini digunakan untuk melihat “adakah hubungan antara pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel menurut persepsi responden sebagai pengguna kedua moda tersebut”. Adapun persamaan rumus yang digunakan adalah:

$$r_s = 1 - \left(\frac{6 \sum D^2}{n(n^2 - 1)} \right)$$

Dimana:

r_s = Koefisien korelasi peringkat Spearman

D = Selisih antara peringkat variabel kesatu dengan peringkat variabel kedua (variabel penelitian ini adalah moda transportasi umum antara Superben dan Travel)

n = Jumlah pertanyaan dalam kuesioner per kasus

Menurut Indarto (1987) sebagai dasar dalam menginterpretasikan r_s (koefisien korelasi peringkat Spearman) dari hasil sebuah penelitian adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai koefisien korelasi terletak antara -1 dan +1, hal ini menunjukkan adanya korelasi atau hubungan antara kedua variabel tersebut.
2. Jika nilai koefisien korelasi adalah -1 atau +1, berarti kedua variabel tersebut mempunyai korelasi atau hubungan yang kuat (korelasi sempurna).
3. Jika nilai koefisien korelasi adalah 0, berarti tidak ada korelasi.

Agar lebih mudah menginterpretasikan nilai koefisien korelasi, akan ditampilkan pada Tabel 3. di bawa ini.

Tabel 3. Interpretasi nilai koefisien Korelasi

Besarnya nilai r_s	Interprestasi
Antara 0,80 sampai dengan 1,00	Tinggi / Kuat
Antara 0,60 sampai dengan 0,80	Cukup tinggi / kuat
Antara 0,40 sampai dengan 0,60	Agak rendah / lemah
Antara 0,20 sampai dengan 0,40	Rendah / lemah
Antara 0,00 sampai dengan 0,20	Sangat rendah / lemah

(sumber: Indarto, 1987)

Setelah diperoleh nilai koefisien korelasi yang mengisyaratkan adanya hubungan statistik antara kedua variabel itu, pengujian yang lebih formal dapat dilakukan untuk menentukan

apakah benar-benar ada hubungan statistik tersebut. Hal ini dapat diketahui dengan melakukan uji signifikansi r_s yaitu dengan cara membandingkan rasio kritis (CR = *critical ratio*) yang dihitung dengan menggunakan rumus dengan nilai yang terdapat dalam tabel distribusi t yang menggunakan derajat kebebasan $n-2$. Dikarenakan pada penelitian ini mempunyai dua variabel yaitu moda transportasi umum menggunakan Superben dan moda transportasi umum dengan Travel. Adapun persamaan rumus *critical ratio* (CR) adalah sebagai berikut:

$$CR = r_s \sqrt{\frac{n-2}{1-r_s^2}}$$

Dimana:

CR= rasio kritis

r_s = koefisien korelasi peringkat Spearman

n = jumlah pertanyaan dalam kuesioner per kasus

Menurut Indarto (1987) sebagai dasar dalam menginterpretasikan rasio kritis (CR) dari hasil perhitungan adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai $CR \leq$ nilai tabel distribusi t, maka H_0 (hipotesis nol) diterima
2. Jika nilai $CR >$ nilai tabel distribusi t, maka H_0 ditolak, sehingga H_a (hipotesis alternatif) secara otomatis diterima.

Namun sebelum melakukan kedua uji di atas, diperlukan perumusan kedua hipotesis di atas, dimana hipotesis ini merupakan anggapan yang mungkin benar dan digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan untuk dasar penelitian lebih lanjut. Untuk menguji hipotesis, digunakan data yang dikumpulkan dari sampel, sehingga merupakan data perkiraan. Itulah sebabnya, keputusan yang dibuat di dalam menolak atau menerima hipotesis, mengandung ketidakpastian.

Oleh karena itu diperlukan pemilihan taraf nyata atau taraf signifikansi (α) yaitu besarnya kesalahan yang dapat ditolerir di dalam mengambil keputusan. Pada umumnya taraf signifikansi yang digunakan dalam penelitian social adalah 5% atau 1%.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada hasil penelitian serta dilakukan analisis dengan beberapa model statistik yang sederhana untuk menyimpulkan hasil penelitian. Pada penelitian ini respondennya adalah individu (orang perorang) yang setiap hari menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan

rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru sehingga diharapkan jawabannya lebih aktual.

Berdasarkan hasil penelitian yang didapat dari kuesioner, bab ini akan dibagi dalam 2 pokok pembahasan, yaitu:

1. Hasil penelitian dan analisis data responden
2. Hasil penelitian dan analisis terhadap pemilihan moda transportasi antara Superben dan Travel.

Hasil Kuesioner Terhadap Data Responden

Data responden didapat dari kuesioner yang diolah dan hasilnya dapat memberikan gambaran tentang responden yang disajikan dalam bentuk tabel. Bagian ini terdiri dari:

1. Jenis kelamin responden
2. Usia responden
3. Pendidikan responden
4. Status responden
5. Hal-hal yang berkaitan dengan pemilihan moda transportasi antara Superben dan Travel.

Jenis Kelamin Responden

Dari 100 kuesioner yang terkumpul, didapat responden yang menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru tersebut dibagi atas dua kelompok, yaitu: pria dan wanita, yang ditampilkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Jenis kelamin responden

Jenis kelamin	Jumlah responden (orang)	Persentase
Pria	63	63 %
Wanita	37	37 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari data di atas terlihat bahwa dari 100 responden terlihat bahwa 63 % yang menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru didominasi oleh kaum pria, sisanya sebesar 37 % kaum wanita menggunakan moda transportasi Superben dan Travel.

Usia Responden

Usia rata-rata 100 responden yang menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru dikelompokkan menjadi tiga, kategori yaitu, kurang dari 17 tahun, 17-30 tahun dan lebih dari 30 tahun. Untuk lebih jelasnya ditampilkan pada Tabel 5.

Tabel 5. Usia responden

Usia Responden	Jumlah Responden	Persentase
< 17 tahun	15	15 %
17 - 30 tahun	32	32 %
> 30 tahun	53	53 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari 100 responden sebagai pengguna kedua moda terlihat bahwa 15 % responden berusia < 17 tahun, 32 % berusia antara 17 – 30 tahun dan sisanya mayoritas pengguna moda transportasi umum Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru 53 % berusia di atas 30 tahun. Artinya responden yang menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian–Pekanbaru didominasi oleh responden yang setiap hari bekerja di kota Pasir Pengaraian, namun tinggal di kota Pekanbaru, sehingga keakuratan dan kebenaran jawaban yang diberikan akan lebih realistis terhadap pemilihan kedua moda transportasi tersebut.

Pendidikan Responden

Dari 100 kuesioner yang terkumpul, dapat dilihat bahwa jenjang pendidikan yang dipegang oleh responden yang mengisi kuesioner tersebut terbagi atas empat kelompok, yaitu : SLTA, Diploma, Sarjana dan Magister, ini dapat dilihat pada Tabel 6 berikut ini

Tabel 6. Pendidikan Responden

Jenjang pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
SLTA	29	29 %
Diploma	31	31 %
Sarjana	34	34 %
Magister	6	6 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Selanjutnya jawaban responden terhadap pertanyaan “apakah anda pernah menggunakan Superben maupun Travel dalam perjalanan Pasir Pengaraian-Pekanbaru, yang hasilnya akan disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 7. Jawaban responden “apakah pernah menggunakan SuperbendanTravel dalam perjalanan Pasir Pengaraian-Pekanbaru

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
Ya, keduanya pernah	78	78 %
Ya, salah satunya pernah	22	22 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari 100 responden yang terkumpul dapat dilihat bahwa 78% responden menjawab pernah menggunakan kedua jenis moda ini, sedangkan 22% responden menjawab pernah menggunakan salah satu moda saja. Selanjutnya jawaban responden terhadap pertanyaan “dari kedua moda diatas, manakah yang sering Anda gunakan” yang hasilnya dapat disajikan dalam bentuk table berikut:

Tabel 8. Jawaban responden “Moda transportasi mana yang sering digunakan”

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
Superben	31	31 %
Travel	69	69 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari 100 responden, dapat dilihat bahwa 69% responden lebih sering menggunakan Mini Bus (travel). Jawaban responden terhadap pertanyaan “Latar belakang Anda menggunakan Moda diatas”

Tabel 9. Jawaban responden“ Latar belakang/alasan menggunakan Moda ”

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
Pertimbangan Waktu	8	8 %
Pertimbangan Keamanan	8	8 %
Pertimbangan Kenyamanan	20	20 %
Pertimbangan Kemudahan	24	24 %
Pertimbangan Harga	40	40 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari jawaban responden diatas dapat diartikan bahwa faktor pertimbangan harga sangat besar berpengaruhnya dalam pemilihan moda transportasi superben dan travel yaitu 40 % responden, kemudian diikuti pertimbangan kemudahan yaitu sebesar 24 % responden.

Jawaban responden terhadap “Apa maksud perjalanan Anda”. Hasilnya dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 10. Jawaban responden “ Maksud Perjalanan ”

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
Bisnis/Bekerja	14	14 %
Pendidikan	28	28 %
Belanja	38	38 %
Rekreasi	6	6 %
Dan Lain-lain	14	14 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Tabel 11. Jawaban responden Kendaraan Pribadi yang dimiliki ”

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
Tidak Punya	13	13 %
Sepeda Motor	30	30 %
Mobil	32	32 %
Lain-lain	24	24 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Tabel 12. Jawaban responden “ Pendapatan /penghasilan perbulan ”

Jawaban responden	Jumlah responden	Persentase
<Rp. 500.000.-	15	15 %
Rp. 500.000 s/d Rp. 1.000.000	58	58 %
Rp. 1.000.000 s/d 2.000.000	14	%
>Rp. 2.000.000	12	12 %
Jumlah	100	100 %

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Dari 100 kuisisioner yang disebarakan, 58 % responden berpenghasilan rata-rat antara Rp. 500.000 s/d Rp. 1.000.000, data ini dapat menjelaskan, bahwa sebagian responden berprofesi sebagai mahasiswa dan karyawan Honorer. Kemudian 15 % berpendapatan < Rp. 500.000, 14 % berpenghasilan RP.1.000.000 s/d Rp. 2.000.000 dan 12 % responden berpenghasilan > Rp. 2.000.000.

Hasil Kuesioner Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Antara Superben Dan Travel

Dari hasil pengisian kuesioner yang didapat dari individu (perorangan) responden yang menggunakan moda transportasi Superben dan Travel dengan rute Pasir Pengaraian – Pekanbaru akan didapatkan data-data dari

penilaian responden terhadap pemilihan moda transportasi. Kemudian hasil penelitian tersebut akan diolah dengan bantuan *Microsoft Excel 2010* yaitu dengan menghitung indeks kepentingan dari masing-masing variabel-variabel yang mempengaruhi pilihan moda perjalanan,

sehingga akan didapatkan moda perjalanan mana yang paling diinginkan oleh responden.

Hasil analisis responden terhadap pemilihan moda transportasi angkutan umum penumpang dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 13. Jawaban dari responden terhadap Moda transportasi Angkutan umum Penumpang menggunakan Superben dan Travel

No	Variabel penilaian	Jawaban responden				Jml
		TB	AB	B	SB	
A	Moda angkutan dengan Superben:					
A1	Pertimbangan kecepatan/ketepatan (waktu)	54	31	10	5	100
A2	Pertimbangan keselamatan (keamanan)	42	26	18	14	100
A3	Pertimbangan kenyamanan	72	14	8	6	100
A4	Pertimbangan kemudahan	45	22	14	12	100
A5	Pertimbangan harga (biaya)	33	24	19	31	100
A6	Pertimbangan frekuensi keberangkatan	36	26	16	22	100
B	Moda angkutan dengan Travel:					
B1	Pertimbangan kecepatan/ketepatan (waktu)	10	31	30	29	100
B2	Pertimbangan keselamatan (keamanan)	15	37	23	25	100
B3	Pertimbangan kenyamanan	3	20	30	47	100
B4	Pertimbangan kemudahan	6	20	35	39	100
B5	Pertimbangan harga (biaya)	36	35	16	13	100
B6	Pertimbangan frekuensi keberangkatan	12	43	26	19	100

(sumber: Data kuesioner, 2013)

Sebagai contoh perhitungan maka indeks kepentingan untuk masing-masing pertanyaan nomor A1 adalah sebagai berikut:

$$(I_{A1}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x54 + 2x31 + 3x10 + 4x5}{100}$$

$$= 1,660$$

$$(I_{A2}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x42 + 2x26 + 3x18 + 4x14}{100}$$

$$= 2,040$$

$$(I_{A3}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x72 + 2x14 + 3x8 + 4x6}{100}$$

$$= 1,480$$

$$(I_{A4}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x45 + 2x22 + 3x14 + 4x12}{100}$$

$$= 1,790$$

$$(I_{A5}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x33 + 2x24 + 3x19 + 4x31}{100}$$

$$= 2,620$$

$$(I_{A6}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x36 + 2x26 + 3x16 + 4x22}{100}$$

$$= 2,240$$

$$(I_{B1}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x10 + 2x31 + 3x30 + 4x29}{100}$$

$$= 2,780$$

$$(I_{B2}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x15 + 2x37 + 3x23 + 4x25}{100}$$

$$= 2,580$$

$$(I_{B3}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x3 + 2x20 + 3x30 + 4x47}{100}$$

$$= 3,210$$

$$(I_{B4}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x6 + 2x20 + 3x35 + 4x39}{100}$$

$$= 3,070$$

$$(I_{B5}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x36 + 2x35 + 3x16 + 4x13}{100}$$

$$= 2,060$$

$$(I_{B6}) = \sum_{i=1}^4 \frac{a_i X_i}{N}$$

$$= \frac{1x12 + 2x43 + 3x26 + 4x19}{100}$$

$$= 2,520$$

Secara keseluruhan hasil perhitungan indeks kepentingan terhadap pemilihan moda transportasi angkutan umum penumpang ditampilkan pada Tabel 14.

Tabel 14. Indeks kepentingan pemilihan moda transportasi angkutan umum

No	Variabel penilaian	I	Rata-rata
A	Moda angkutan dengan Superben:		
A1	Pertimbangan kecepatan/ketepatan (waktu)	1,660	1,972
A2	Pertimbangan keselamatan (keamanan)	2,040	
A3	Pertimbangan kenyamanan	1,480	
A4	Pertimbangan kemudahan	1,790	
A5	Pertimbangan harga (biaya)	2,620	
A6	Pertimbangan frekuensi keberangkatan	2,240	
B	Moda angkutan dengan Travel:		
B1	Pertimbangan kecepatan/ketepatan (waktu)	2,780	2,703
B2	Pertimbangan keselamatan (keamanan)	2,580	
B3	Pertimbangan kenyamanan	3,210	
B4	Pertimbangan kemudahan	3,070	
B5	Pertimbangan harga (biaya)	2,060	
B6	Pertimbangan frekuensi keberangkatan	2,520	

(sumber: Hasil perhitungan, 2013)

Setelah indeks kepentingan dihitung, maka ranking dari masing-masing pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel, dimana ranking terbesar merupakan moda transportasi angkutan umum yang paling berpengaruh pada pilihan responden dalam menggunakan moda transportasi sehari-hari. Berdasarkan Tabel 5.12 di atas dapat diidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh pada pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel, yaitu:

Tabel 15. Faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan ranking

Moda angkutan dengan Superben	I	Ranking
Pertimbangan harga (biaya)	2,620	1
Pertimbangan frekuensi keberangkatan	2,240	2
Pertimbangan keselamatan (keamanan)	2,040	3
Pertimbangan kemudahan	1,790	4
Pertimbangan	1,660	5

kecepatan/ketepatan (waktu)		
Pertimbangan kenyamanan	1,480	6
Moda angkutan dengan	I	Ranking
Pertimbangan kenyamanan	3,210	1
Pertimbangan kemudahan	3,070	2
Pertimbangan kecepatan/ketepatan (waktu)	2,780	3
Pertimbangan keselamatan (keamanan)	2,580	4
Pertimbangan frekuensi keberangkatan	2,520	5
Pertimbangan harga (biaya)	2,060	6

(sumber: Hasil perhitungan, 2013)

Hasil Korelasi Spearman Rank

Setelah ranking dari masing-masing variabel-variabel penilaian responden pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel diketahui, untuk mencari korelasi peringkat *Spearman rank* dilakukan dengan perhitungan manual. Adapun contoh perhitungan manual adalah sebagai berikut:

Tabel 5.13 Perhitungan korelasi spearman rank antara moda transportasi

Ranking travel	Ranking superben	Selisih antara ranking superben dan travel (D)	Selisih kuadrat (D ²)
3,210	2,620	0,590	0,348
3,070	2,240	0,830	0,689
2,780	2,040	0,740	0,548
2,580	1,790	0,790	0,624
2,520	1,660	0,860	0,740
2,060	1,480	0,580	0,336
		Total selisih kuadrat (D ²) = 3,285	

$$r_s = 1 - \left(\frac{6 \sum D^2}{n(n^2 - 1)} \right)$$

$$= 1 - \left(\frac{6 \times 3,285}{6(6^2 - 1)} \right) = 0,906$$

Jadi nilai korelasi *Spearman rank* pemilihan moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel berdasarkan perhitungan adalah sebesar 0,906, ini

menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara moda transportasi umum dengan menggunakan Superben dan moda transportasi umum Travel.

Selanjutnya untuk menguji signifikansi r_s yaitu menentukan apakah benar ada hubungan statistik antara moda transportasi angkutan umum antara Superben dan Travel, hal ini dapat diketahui dengan melakukan uji signifikansi r_s yaitu dengan cara membandingkan rasio kritis (CR = *critical ratio*) yang dihitung dengan menggunakan persamaan rumus (3.6) dengan nilai yang terdapat dalam tabel t (lihat lampiran 2) yang menggunakan derajat kebebasan ($n - 2$). Adapun perhitungan CR secara manual adalah sebagai berikut:

$$CR = r_s \sqrt{\frac{n - 2}{1 - r_s^2}}$$

$$= 0,906 \sqrt{\frac{6 - 2}{1 - 0,906^2}} = 4,281$$

Nilai yang didapat dari tabel distribusi t, untuk uji 2 pihak (*2-tail test*) dengan taraf signifikansi atau $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan sebesar $n - 2$, dimana $n = 6$ yaitu jumlah pertanyaan dalam variabel-variabel penilaian terhadap pemilihan moda transportasi umum menggunakan Superben dan moda transportasi umum Travel adalah $6 - 2 = 4$, dari tabel distribusi t (lampiran 2) akan didapat nilai = 2,776. Jika dibandingkan antara CR = 4,281 dengan nilai tabel distribusi t = 2,776, maka dapat dilihat nilai CR = 4,281 > nilai tabel t = 2,776 sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa H_0 (hipotesis nol) ditolak, sehingga H_a (hipotesis alternatif) secara otomatis diterima. Dapat diartikan bahwa moda transportasi umum penumpang superben dan travel memberikan pelayanan yang berbeda terhadap penggunaan moda tersebut.

PENUTUP

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat di ambil dari penelitian yang telah dilakukan dalam hasil analisis dan pembahasan adalah:

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi dari karakter responden adalah usia, pekerjaan, penghasilan, pendidikan, kepemilikan moda, tujuan perjalanan, asal perjalanan dan maksud perjalanan.
2. Faktor utama pemilihan moda transportasi Mini Bus (superben) dengan indeks kepingan terbesar berturut-turut adalah pertimbangan harga (biaya),

frekwensi keberangkatan, keselamatan, kemudahan, kecepatan/ketepatan waktu dan kenyamanan, sedangkan faktor yang berpengaruh pada Mini Bus (travel) adalah pertimbangan kenyamanan, kemudahan, kecepatan/ketepatan waktu, keselamatan, frekwensi keberangkatan dan biaya.

ini masih sangat terbatas hanya menganalisa keadaan pada saat sekarang saja.

2. Penelitian ini diharapkan menjadi bahan acuan untuk penilitan-penelitian lanjutan bagi perencana dan peneliti, terutama mendalami angkutan umum dan moda transportasi untuk masa yang akan datang.

Saran

Dari hasil penelitian yang dilakukan, ada beberapa saran dari penulis yang diharapkan dapat berguna bagi pihak terkait.

1. Perlu kajian yang lebih mendalam mengenai permintaan jasa transportasi untuk moda superben dan travel, mengingat penelitian

DAFTAR PUSTAKA

- Rahman, R. (2009), *Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Antar Kota Moda Mobil Kijang Dan Mobil Sedan Dengan Metode stated Preference (Studi Kasus: Rute Palu – Donggala)*, Tesis Magister, *Manajemen dan Rekayasa Transportasi*, ITS.
- Permain D and Swanson, J (1991), *Stated Preference Techniques A Guide to Practice*, Steer Devies. Gleave and Hague Consulting Group, London.
- Tamin, O.Z, (2000), *Perencanaan, Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung.
- Dirjen Perhubungan Darat, 1992. “*Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan beserta Peraturan Pelaksanaannya*”, Jakarta.
- Warpani, S. (1990), “*Merencanakan Sistem Perangkutan*” ITB, Bandung.
- Maswanto, (2002), *Karakteristik Penggunaan Moda transportasi Untuk Perjalanan Belanja & Rekreasi di Jalan Malioboro Jogjakarta*.
- Yuli, M. (2005), *Pemilihan Moda Transport Antara Moda Pribadi & Angkutan Umum Untuk Perjalanan Kerja*.
- Catur, W. (2002), *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kuliah*.
- Abdul, G. (2010), *Kompetisi pemilihan moda angkutan umum penumpang antara moda Bus dan Station Wagon studi kasus rute makasar – majene*.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Administrasi*, Alfabeta, 2003, Bandung