

Jurnal Teknik Sipil

SUSUNAN REDAKSI

PENANGUNG JAWAB : Rektor Universitas Bandar Lampung

KETUA DEWAN PENYUNTING : IR. LILIES WIDOJOKO, MT

DEWAN PENYUNTING : DR. IR. ANTONIUS, MT (Univ. Sultan Agung Semarang)
: DR. IR. NUROJI, MT (Univ. Diponegoro)
: DR. IR. FIRDAUS, MT (Univ. Sriwijaya)
: DR. IR. Hery Riyanto, MT (Univ. Bandar Lampung)
: APRIZAL, ST., MT (Univ. Bandar Lampung)

DESAIN VISUAL DAN EDITOR : FRITZ AKHMAD NUZIR, ST., MA(LA)

SEKRETARIAT DAN SIRKULASI : IB. ILHAM MALIK, ST, SUROTO ADI

Email : jtsipil@ubl.ac.id

ALAMAT REDAKSI : Jl. Hi. Z.A PAGAR ALAM NO.26 BANDAR LAMPUNG, 35142
Telp. 0721-701979 Fax.0721-701467

Penerbit
Program Studi Teknik Sipil
Universitas Bandar Lampung

Jurnal Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung (UBL) diterbitkan 2 (dua) kali dalam setahun yaitu pada bulan Oktober dan bulan april

Jurnal Teknik Sipil UBL

Volume 8, nomor 2, Oktober 2017

ISSN 2087-2860

DAFTAR ISI

Susunan Redaksi.....	ii
Daftar Isi.....	iii
1. Analisis Pengaruh Komponen Jalan Terhadap Capaian Laik Fungsi Jalan Tol Lukmanul Hakim.....	1064-1070
2. Analisis Kemauan dan Kemampuan Membayar Serta Prediksi Pola Perjalanan Konsumen Rute Kota Karang – Pasar Lempasing Bandar Lampung Aditya Mahatidanar Hidayat.....	1071-1080
3. Kajian Kapasitas Tampung Drainase Diperumahan Puri Perwata Tekuk Betung Timur, Bandar Lampung Susilowati.....	1081-1092
4. Pengaruh Sulfat Pada Kekuatan Beton Yang Menggunakan Limbah Batu Bara Sebagai Bahan Pegganti Semen Randy Setiawan.....	1093-1098
5. Wajah Transportasi Perkotaan Pada Kota-kota Metropolitan Ismiyati.....	1099-1117

ANALISIS KEMAUAN DAN KEMAMPUAN MEMBAYAR SERTA PREDIKSI POLA PERJALANAN KONSUMEN RUTE PASAR KOTA KARANG – PASAR LEMPASING BANDAR LAMPUNG

Aditya Mahatidanar Hidayat¹, Prasetya Wibisono²

¹ Program Studi Teknik Sipil, Universitas Bandar Lampung, Lampung
Email : adityamahatidanar@ubl.ac.id

² Program Studi Teknik Sipil, Universitas Bandar Lampung, Lampung
Email : Prasetyawibisana@gmail.com

ABSTRAK

Berkembangnya kegiatan penghidupan di Kota Bandar Lampung tepatnya di daerah Jalan Laksamana R.E.Martadinata sudah sangat pesat yang juga akan membangkitkan peningkatan arus lalu lintas, sehingga diperlukan usaha peningkatan pelayanan transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tarif yang diberikan rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing Bandar Lampung, meninjau apakah karakteristik sosial-ekonomi atau atribut pelayanan transportasi yang paling dominan, kemampuan konsumen untuk membayar dan mengetahui pola perjalanan. Penelitian dilakukan dengan cara survey untuk mengetahui pola perjalanan dan kemauan serta kemampuan konsumen dalam menentukan tarif pelayanan transportasi dengan atribut pelayanan yang diberikan. Objek survey adalah masyarakat yang berada di sekitar Jalan Laksamana R.E.Martadinata, mulai dari persimpangan Jalan Ikan Sebelah hingga ke TPI Lempasing. Data yang diperoleh selanjutnya di olah dengan Program software SPSS v.24. Tarif yang paling banyak diberikan oleh konsumen terhadap rencana pelayanan Bus Rapid Trans dengan rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing Bandar Lampung berdasarkan kemauan membayar adalah sebesar Rp.2000,-. Berdasarkan kemampuan membayar dengan melihat hasil model regresi yang diperoleh maka didapatkan informasi tentang jumlah koefisien dari faktor sosial – ekonomi dengan variabel jenis kelamin, usia, pendapatan, pendidikan, intensitas penggunaan BRT, tempat tinggal, biaya transportasi, moda transportasi, dan tujuan sebesar 3,231 rupiah. Untuk jumlah koefisien dari faktor atribut pelayanan yang terdiri dari tarif pelajar, jam operasional, ketersediaan halte dan ketersediaan tempat barang tidak ada hasil yang signifikan yang berpengaruh terhadap penentuan tarif. Asal perjalanan yang paling diminati yaitu nomer 1 dengan lokasi di pasar kota karang dan Tujuan perjalanan yang paling diminati yaitu nomer 7 dengan lokasi di pasar lempasing.

Kata kunci : Tarif , Pelayanan, Transportasi

ABSTRACT

The development of livelihood activities in Bandar Lampung City precisely in the area of Jalan Laksamana R.E.Martadinata has been very rapid which will also generate an increase in traffic flow, so that efforts are needed to improve transportation services. This study aims to determine the rates given by the Pasar Kota Karang - Lempasing Market Bandar Lampung route, reviewing whether the socio-economic characteristics or attributes of transportation services are the most dominant, the ability of consumers to pay and know the pattern of travel. The research was conducted by means of a survey to find out the travel pattern and the willingness and ability of consumers to determine transportation service tariffs with the service attributes provided. The survey object is the community around Jalan Laksamana R.E.Martadinata, starting from the intersection of Jalan Ikan Sebelah to the TPI Lempasing. The data obtained are then processed with the SPSS v.24 software program. The tariff that is most given by consumers to the Bus Rapid Trans service plan with Pasar Kota Karang route - Bandar Lampung Lempasing Market based on the willingness to pay is Rp.2000,- . Based on the ability to pay by looking at the results of the regression model obtained, it is obtained information about the number of coefficients of socio-economic factors with variables of gender, age, income, education, intensity of use of BRT, residence, transportation costs, mode of transportation, and destination of Rp. 3.231,- . For the number

of coefficients of service attribute factors which consist of student tariffs, operating hours, availability of bus stops and availability of goods, there are no significant results that affect the tariff determination. The most popular travel origins are number 1 with locations in the coral city market and the most popular travel destinations, number 7 with locations on the marketplace.

Keywords: *Tariff, Service, Transportation*

I. PENDAHULUAN

Kota Bandar Lampung saat ini sudah mulai mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang cukup pesat. Predikat Ibu Kota Provinsi Lampung, kota budaya dan kota penyedia jasa, usaha dan sarana kepariwisataan di Provinsi Lampung, menjadikan Kota Bandar Lampung sebagai tempat tujuan kedatangan banyak orang. Perkembangan yang terjadi ikut juga berdampak dengan berkembangnya kegiatan ekonomi di Kota Bandar Lampung tepatnya di Jalan Laksamana R.E.Martadinata Kecamatan Teluk Betung Timur sudah mulai pesat. Kawasan Teluk Betung Timur merupakan kawasan wisata pesisir teluk Kota Bandar Lampung yang patut diperhitungkan eksistensinya. Selain tempat wisata daerah Teluk Betung Timur juga memiliki tempat perekonomian dari hasil laut yaitu Pasar Lempasing. Hal ini terlihat dari semakin meningkatnya aktivitas masyarakat yang berkunjung ke Teluk Betung Timur. Walaupun memiliki jalan yang terbilang tidak cukup lebar, Aktivitas masyarakat tetap meningkat pada tahun terakhir.

Di Jalan Laksamana R.E.Martadinata terdapat beberapa tempat wisata bahari. Tempat tersebut yang menjadikan daerah Teluk Betung Timur mulai padat dan perkembangan yang terjadi di Teluk Betung Timur mulai berkembang. Hal ini dapat terlihat dari semakin banyaknya fasilitas – fasilitas layanan masyarakat yang dibangun, sehingga

lahan yang dahulunya lahan kosong berubah fungsinya menjadi lahan terbangun. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi di daerah Teluk Betung Timur itu juga membangkitkan peningkatan arus lalu lintas, sehingga diperlukan upaya – upaya untuk meningkatkan pelayanan transportasi. Satu hal yang menjadi kendala dalam upaya peningkatkan pelayanan angkutan umum salah satunya citra angkutan umum itu sendiri yang sudah terlanjur buruk.

Bus Rapid Trans adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kota Bandar Lampung. Bus Rapid Trans merupakan salah satu bagian dari program penerapan yang dicanangkan Walikota Bandar Lampung. Sistem ini mulai dioperasikan secara resmi pada 19 Desember 2011 oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Pada saat awal peluncuran, terdapat tujuh trayek. Berawal dari armada yang hanya sejumlah 40 unit bus (murni dibeli konsorsium) dan melayani dua koridor, yaitu: trayek Rajabasa–Sukaraja dan trayek KORPRI–Sukaraja, Bus Rapid Trans hingga saat ini, telah memiliki armada sebanyak 250 unit bus dan melayani tujuh koridor di seputar kota Bandar Lampung, meliputi :

Tabel 1. Rute Perjalanan BRT

Koridor 1 : Rajabasa – Sukaraja
Koridor 2 : Korpri – Sukaraja
Koridor 3 : Kemiling – Sukaraja
Koridor 4 : Ir. Sutami – Tanjung Karang
Koridor 5 : Panjang – Citra Garden
Koridor 6 : Rajabasa – Citra Garden
Koridor 7 : Rajabasa – Panjang

Bus Rapid Trans memiliki beberapa ketentuan tarif untuk perjalanan jarak dekat adalah Rp 2.500,- , perjalanan jarak jauh adalah Rp 3.500,- ,perjalanan pelajar/mahasiswa adalah Rp 2.500,-

Warpani, (1990) berpendapat isu utama transportasi perkotaan yang telah diidentifikasi, supaya nantinya sistem transportasi yang ada di Kota Bandar Lampung dapat berjalan dengan baik.

1. Peningkatan pesat jumlah penduduk dan kebutuhan akan tata guna lahan terpadu dalam perencanaan transportasi. Populasi kota yang meningkat pesat akan memerlukan pertimbangan lebih berhati – hati terhadap pola penggunaan lahan di masa mendatang dan sistem transportasi yang terpadu.
2. Perlunya perencanaan transportasi yang sistematis. Terdapat suatu kebutuhan dalam analisis dan perencanaan strategis yang lebih rinci untuk sistem transportasi di Kota Bandar Lampung yang nantinya akan berguna untuk mengatasi perkembangan transportasi yang ada.

Maksud dari penelitian yaitu meningkatkan pelayanan Bus Rapid

Trans dengan rute baru Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing Tujuan penelitian perlu dilakukan berdasarkan dari permasalahan, yang ada mempunyai maksud antara lain :

1. Untuk mengetahui *willingness to pay & Ability to pay* terhadap rencana pelayanan transportasi Bus Bus Rapid Trans rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing.
2. Untuk meninjau apakah karakteristik sosial-ekonomi atau atribut pelayanan transportasi yang paling dominan dalam mempengaruhi kesediaan konsumen untuk membayar jasa pelayanan Bus Rapid Trans rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing
3. Prediksi pola perjalanan yang dilakukan konsumen pada layanan Bus Rapid Trans rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan cara mengamati fenomena yang ada dilapangan. Obyek penelitian adalah manusia maka untuk memperoleh data yang valid dan *relevan*, harus ada kerjasama yang baik antara peneliti dengan obyek peneliti tersebut. Jumlah populasi yang ada di sekitar Jalan Laksamana R.E. Martadinata tepatnya di kecamatan Teluk Betung Timur sebanyak 56.284 jiwa yang meliputi 6 Kelurahan. Tahapan yang dilakukan dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan
Dilakukan survei pendahuluan agar

penelitian sesungguhnya dapat berjalan lancar, efektif, dan efisien. Survei pendahuluan dimaksudkan untuk mendapatkan informasi dan petunjuk awal mengenai hal – hal berikut.

- a. Menentukan lokasi survei
 - b. Penentuan titik awal survei
 - c. Menentukan cara Survei dan kendala yang mungkin terjadi dilapangan
 - d. Waktu pelaksanaan penelitian
 - e. Penentuan jumlah *Surveyor*
 - f. Penentuan jumlah responden
2. Tahap Pelaksanaan
- Menurut Sugiyono (2011) tahap pelaksanaan penelitian dilakukan dengan menggunakan alternatif cara antara lain.
- a. Survei di pinggir jalan dilakukan dengan mendatangi

langsung masyarakat yang ada di sekitar lokasi penelitian. Survei yang dilakukan dengan membagikan angket serta langsung mewawancarai responden.

- b. Survei *On Board* (survei diatas kendaraan) dilakukan dengan ikut naik angkutan umum yang ada di lokasi penelitian. Survei yang dilakukan dengan membagikan angket serta langsung mewawancarai responden, mencatat jumlah penumpang naik dan turun dan menghitung waktu tempuh perjalanan.

Desain Eksperimen (*Experimental Design*) yang digunakan untuk membuat kuesioner dibuat dengan memperhatikan variabel yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Variabel Desain Eksperimen (*Experimental Design*)

No	Variabel	Nilai
1	Tarif	Rp.2.000,- (=3) Rp.4.000,- (=2) Rp.5.000,- (=1)
2	Ketersediaan Tempat Barang	Ya (=1) Tidak (=0)
3	Naik/Turun di Halte	Ya (=1) Tidak (=0)
4	Jam Operasional	05:00 – 19:00 (=1) 05:00 – 21:00 (=2)
5	Penggunaan Tarif Pelajar	Ya (=1) Tidak (=0)
6	Tujuan	Wisata (=2) Sekolah (=3) Pegawai/Swasta (=4) Pedagang (=5) Kunjungan Sosial (=1)

Data primer dan data sekunder yang telah diperoleh dari hasil data di lapangan dan juga dari angket kemudian digunakan sebagai bahan masukan untuk diolah lebih lanjut menggunakan

software SPSS v.24. Penggunaan *software* SPSS v.24 lebih memudahkan kita ununtuk mendapatkan suatu hasil mengenai tinjauan variabel dari angket tersebut. Data dari angket yang tidak

valid dapat digugurkan, akan tetapi angket yang tidak valid tersebut harus diganti dengan angket baru yang lebih valid. Pergantian angket tersebut dapat menjadikan hasil penelitian yang lebih valid, sehingga nantinya data yang

diperoleh dapat digunakan lebih lanjut.

Hubungan antara kemauan membayar untuk pelayanan transportasi dan karakteristik konsumen dapat dilihat pada persamaan 1 berikut :

$$\begin{aligned}
 IP_i = & B_0 + B_1 HALTE + B_2 BAR + B_3 JOPR + B_4 PEL + B_5 JK + B_6 USIA \\
 & + B_7 PENDA + B_8 PENDI + B_9 INTRANS + B_{10} DOM \\
 & + B_{11} MODTRANS + B_{12} BITRANS + B_{13} TUJ \\
 & + error
 \end{aligned}
 \tag{1}$$

Keterangan :

- IP_i = Harga yang konsumen bersedia bayarkan
- $B_0 - B_{13}$ = Parameter estimasi
- HALTE = Penggunaan halte sebagai tempat berhenti angkutan atau berhenti di sembarang tempat
- BAR = Ketersediaan tempat barang
- JOPR = Jam operasional angkutan yang akan beroperasi
- PEL = Penggunaan tarif pelajar
- JK = Jenis kelamin responden
- USIA = Umur responden dihitung dalam tahun
- PENDA = Pendapatan yang di terima responden per bulan
- PENDI = Pendidikan terakhir responden
- INTRANS = Intensitas penggunaan Bus Rapid Trans
- DOM = Tempat asal tinggal responden
- MODTRANS = Model transportasi yang sering digunakan
- BITRANS = Biaya transportasi perbulan
- TUJ = Tujuan ke Jalan Laksamana R.E. Martadinata

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil data yang diperoleh dari kuesioner, Pengambilan data dengan cara kuesioner yang dibagikan kepada 140 responden yang awalnya di targetkan sebanyak 100 responden. Atribut pelayanan yang ditawarkan oleh peneliti seperti tarif, ketersediaan

tempat barang, naik/turun dihalte, jam operasional, penggunaan tarif pelajar dan tujuan karena untuk mendapatkan sistem transportasi yang baik atribut pelayanan juga sangat penting untuk menunjang kelancaran perjalanan

1. Willingness to pay terhadap rencana pelayanan transportasi

Bus Rapid Trans Pasar Kota Karang-Pasar Lempasing.

Tarif yang ada pada Tabel 2 berdasarkan kemampuan dan keinginan responden agar dapat diketahui seberapa besar tarif yang diinginkan oleh responden yang nantinya juga akan menjadi konsumen. Tarif yang paling

banyak diminati masyarakat sebesar 2000 rupiah dikarenakan untuk saat ini harga tersebut masih bisa dijangkau untuk masyarakat dari semua kalangan dan juga menurut mereka harga 2000 tersebut tidak merugikan juga bagi angkutan tersebut. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Tabel 3 Variabel Pelayanan Jasa Transportasi Berdasarkan Tarif Konsumen

Tarif Yang Diinginkan	Jumlah Responden	Persentase (%)
Rp. 2.000,-	64	45,71
Rp. 4.000,-	46	32,86
Rp. 5.000,-	30	21,43
Jumlah Total	140	100,00

(Sumber : Data Primer diolah, 2018)

2. Hubungan karakteristik sosial-ekonomi atau atribut pelayanan transportasi yang paling dominan mempengaruhi kesediaan konsumen untuk membayar dalam model regresi linier

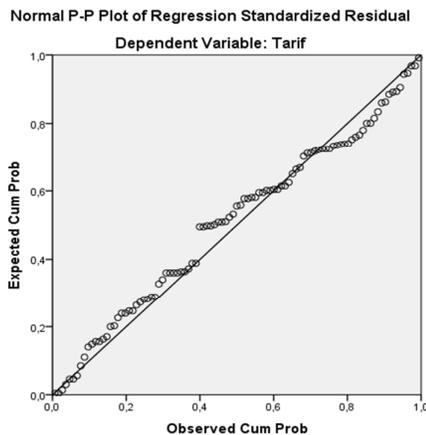
Uji normalitas pada model regresi digunakan untuk menguji apakah nilai residual yang dihasilkan dari regresi terdistribusi secara normal atau tidak. Nilai residual adalah selisih antara nilai perkiraan (*predicted value*) dengan nilai pengamatan sebenarnya. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang terdistribusi secara normal. Beberapa metode uji normalitas yaitu dengan melihat penyebaran data pada sumber diagonal pada *Grafik Normal P-P Plot of*

regression standardized residual atau dengan uji *One Sample Kolmogorov Smirnov*. Pada penelitian ini yang akan data yang akan ditinjau data yang terdapat pada Tabel 4 mengenai tarif yang sesuai menurut responden, karena data tersebut yang menjadi tinjauan khusus dalam penelitian ini.

A. Metode Grafik

Uji normalitas residual dengan metode grafik yaitu dengan melihat penyebaran data pada sumber diagonal pada grafik *Normal P-P Plot of regression standardized residual*. Sebagai dasar pengambilan keputusannya, jika titik-titik menyebar sekitar garis dan mengikuti garis diagonal maka nilai residual tersebut telah normal. Hasil dari olah data menggunakan program SPSS v.24 menghasilkan

Gambar 1 berikut.



Gambar 1. Grafik Normal Plot B. Uji *One Sample* Kolmogorov Smirnov.

Uji *One Sample* Kolmogorov

Menurut Hidayat (2013) uji *One Sample* Kolmogorov Smirnov digunakan untuk mengetahui distribusi data, apakah mengikuti distribusi normal, poisson, uniform, atau exponential. Dalam hal ini untuk mengetahui apakah distribusi residual terdistribusi normal atau tidak. Residual berdistribusi normal jika nilai Signifikansi kurang dari 0,05.

$$IP_i = 3,232 - 0,219 JK - 0,300 PENDA - 0,031 PENDI \quad (2)$$

Keterangan :

- IP_i = Harga yang konsumen bersedia bayarkan
- JK = Jenis kelamin responden
- PENDA = Pendapatan responden selama sebulan
- PENDI = Pendidikan terakhir responden

Hasil perhitungan data dapat dilihat pada Tabel 3

Tabel 4 Uji Test Normality Kolmogorov Smirnov

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Statistic	df	Sig.
Tarif	,440	140	,000

Tabel di atas memperlihatkan bahwa hasil *P-value* / *Sig.* menunjukkan $0,00 < 0,05$ jadi data tersebut bisa dikatakan terdistribusi secara normal.

Hasil dari olah data analisis korelasi selanjutnya digunakan untuk melakukan analisis regresi linier berganda. Tahapan setelah menganalisis regresi linier berganda memerlukan pengujian terlebih dahulu antara lain : Uji T, dan Uji F yang selanjutnya akan dibahas lebih detail.

Berdasarkan hasil analisis korelasi pemodelan menggunakan model regresi yang berdasarkan taraf signifikansi korelasi atau tingkat kesalahan sebagai berikut signifikan $\leq 0,05$ atau 5%.

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan ma Uji T yang sebelumnya dilakukan mendapatkan variabel yang lebih signifikan terhadap tarif antara lain :Jenis Kelamin, Pendapatan dan Pendidikan. maka dapat dibuat model regresi linier berganda dengan persamaan rumus 2 sebagai berikut:

Hasil pemodelan telah menjalani berbagai pengujian dengan awal variabel berjumlah 14 setelah dilakukan pengujian menjadi 3 variabel yang signifikan dalam tinggi rendahnya jumlah tarif.

Pada pemodelan ini diketahui bahwa jumlah dari koefisien sosial-ekonomi dengan variabel jenis kelamin, pendapatan dan pendidikan terakhir sebesar $-2,77$. Menurut Hidayat (2013), kesimpulan yang dapat diperoleh pada pemodelan regresi linier dengan tingkat $\text{Sig} \leq 0,05$ atau 5% bahwa atribut pelayanan relatif mempengaruhi tinggi rendahnya tarif pelayanan jasa transportasi tetapi melihat karakteristik sosial – ekonomi pengguna angkutan tersebut.

3. Asal dan Tujuan Perjalanan

Data asal dan tujuan perjalanan bertujuan untuk mengetahui letak penggunaan halte yang paling banyak menurut responden, jika nantinya terdapat halte di sekitar Jalan Kaliurang. Responden diharapkan memilih tempat asal dan tujuan haltenya dengan memilih angka yang ada pada kuesioner. Pada Tabel 4 dapat dilihat terminal dan halte yang terbanyak dipilih responden untuk menjadi keberangkatan terdapat pada nomer 1 yaitu pasar kota karang dan yang terbanyak dipilih responden untuk menjadi tujuan pada nomer 7 yaitu pasar lempasing. Pemilihan tersebut berdasarkan kebutuhan responden terkait penggunaan terminal dan halte tersebut yang dipilih responden bisa dapat berhubungan dengan angkutan umum/transportasi lainnya

Tabel 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Asal dan Tujuan Perjalanan

Nomer Halte	Lokasi Halte	Jumlah Asal Responden	Persentase (%)	Jumlah Tujuan Responden	Persentase (%)
1	Pasar Kota Karang (Terminal)	46	32,86	20	14,29
2	Depan SDN 1 Keteguhan	25	17,86	8	5,71
3	Simpang Jl.H.Sulaiman	9	6,43	5	3,57
4	Simpang 3 Pom Bensin	18	12,86	7	5,00
5	Depan Gerbang Perum PG	7	5,00	14	10,00
6	Depan Dealer Mitsubishi	6	4,29	24	17,14
7	TPI Lempasing (Terminal)	29	20,71	62	44,29
Jumlah Total		140	100	140	100

(Sumber : Data Primer diolah, 2018)

IV. KESIMPULAN

Hasil dari penelitian ini, diperoleh simpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan pembahasan pada subbab 4.3.1 diperoleh hasil *willingness to pay* yang paling banyak diberikan oleh responden

- terhadap rencana pelayanan transportasi Bus Rapid Trans dengan rute Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing sebesar Rp. 2000,-
2. Berdasarkan model regresi linier yang menghubungkan tarif sebagai variabel terikat dengan faktor – faktor sosial – ekonomi serta atribut pelayanan transportasi sebagai variabel bebas didapatkan hasil sebagai berikut ini.
 - a. Variabel yang paling dominan yang ada di faktor sosial – ekonomi dalam menentukan tarif adalah pendapatan dengan nilai sebesar 0,300.
 - b. Variabel yang paling dominan yang ada di faktor atribut pelayanan jasa transportasi dalam menentukan tarif disimpulkan tidak ada yang signifikan dengan demikian atribut pelayanan jasa transportasi tidak mempengaruhi dalam penentuan tarif.
 - c. Kelompok variabel yang paling dominan dalam menentukan tarif adalah kelompok variabel dari faktor sosial – ekonomi dengan nilai sebesar 3,231 rupiah.
 - d. Nilai hasil determinasinya sebesar 0,757. Nilai tersebut menggambarkan bahwa sumbangan variabel dalam penelitian ini terhadap penentuan tarif pelayanan transportasi adalah sebesar 75,7% penelitian ini dapat dikatakan mempunyai hubungan yang baik karena sudah mempengaruhi lebih dari 50 %.
 3. Prediksi pola perjalanan yang akan dilakukan konsumen apabila nantinya pelayanan transportasi Bus Rapid Trans nantinya beroperasi dengan Pasar Kota Karang – Pasar Lempasing dengan menempatkan terminal dan halte – halte di sepanjang lokasi penelitian adalah :
 - a. Asal perjalanan yang paling banyak dipilih yaitu :
 - 1) Nomer terminal 1 dengan lokasi di Pasar Kota Karang, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 46 responden dari 140 total responden.
 - 2) Nomer terminal 7 dengan lokasi di TPI Lempasing, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 29 responden dari 140 total responden.
 - b. Tujuan perjalanan yang paling banyak dipilih yaitu :
 - 1) Nomer terminal 7 dengan lokasi TPI Lempasing, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 62 responden dari 140 total responden.
 - 2) Nomer halte 6 dengan lokasi di depan Dealer Mitsubishi, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 24 responden dari 140 total responden.

DAFTAR PUSTAKA.

- Hidayat, A.M. 2013. Analisis Kemauan Membayar dan Prediksi Pola Perjalanan Konsumen Terhadap Rencana Pelayanan Trans Jogja rute Jogja-Kaliurang. *Tugas Akhir*. Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan*

R&D. CV Alfabeta.
Bandung
Warpani, S. 1990. *Merencanakan
Sistem Pengangkutan.* ITB.
Bandung

INFORMASI UNTUK PENULISAN NASKAH JURNAL TEKNIK SIPIL UBL

Persyaratan Penulisan Naskah

1. Tulisan/naskah terbuka untuk umum sesuai dengan bidang teknik sipil.
2. Naskah dapat berupa
 - a. Hasil penelitian, atau
 - b. Kajian yang ditambah pemikiran penerapannya pada kasus tertentu yang belum dipublikasikan,

Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau Inggris, Naskah berupa rekaman dalam Disc (disertai dua eksemplarnya cetaknya) dengan panjang maksimum dua puluh halaman dengan ukuran kertas A4, ketikan satu spasi, jenis huruf Times New Roman (font size 11).

Naskah diketik dalam pengolahan kata MsWord dalam bentuk siap cetak.

Tata Cara Penulisan Naskah

1. Sistematika penulisan disusun sebagai berikut :
 - a. Bagian Awal : judul, nama penulis, alamat penulis dan abstrak (dalam dua bahasa: Indonesia dan Inggris)
 - b. Bagian Utama : pendahuluan (latar belakang, permasalahan tujuan), tulisan pokok (tinjauan pustaka, metode, data dan pembahasan), kesimpulan (dan saran)
 - c. Bagian Akhir : catatan kaki (kalau ada) dan daftar pustaka.

Judul tulisan sesingkat mungkin dan jelas, seluruhnya dengan huruf kapital dan ditulis secara simetris.

2. Nama penulis ditulis :
 - a. Di bawah judul tanpa gelar diawali huruf kapital, huruf simetris, jika penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
 - b. Di catatan kaki, nama lengkap dengan gelar (untuk memudahkan komunikasi formal) disertai keterangan pekerjaan/profesi/instansi (dan kotanya), apabila penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
3. Abstrak memuat semua inti permasalahan, cara pemecahannya, dari hasil yang diperoleh dan memuat tidak lebih dari 200 kata, diketik satu spasi (font size 11).

4. Teknik penulisan :

Untuk kata asing dituliskan huruf miring.

- a. Alenia baru dimulai pada ketikan kelima dari batas tepi kiri, antar alenia tidak diberi tambahan spasi.
 - b. Batas pengetikan : tepi atas tiga centimeter, tepi bawah dua centimeter, sisi kiri tiga centimeter dan sisi kanan 2 centimeter.
 - c. Tabel dan gambar harus diberi keterangan yang jelas
 - d. Gambar harus bisa dibaca dengan jelas jika diperkecil sampai dengan 50%.
 - e. Sumber pustaka dituliskan dalam bentuk uraian hanya terdiri dari nama penulis dan tahun penerbitan. Nama penulis tersebut harus sama dengan nama yang tertulis dalam daftar pustaka.
5. Untuk penulisan keterangan pada gambar, ditulis seperti : gambar 1, demikian juga dengan, tabel 1., grafik 1. Dan sebagainya,
 6. Bila sumber gambar diambil daribuku atau sumber lain, maka dibawah keterangan gambar ditulis nama penulis dan tahun penerbitan.
 7. Daftar pustaka ditulis dalam urutan abjad nama penulisan dan secara kronologis : nama, tahun terbit, judul (diketik miring), jilid, edisi, nama penerbit, tempat terbit.