

TUGAS AKHIR

**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DAN FAKTOR
PENGARUH PENGGUNAAN BRT TRANS CIREBON
KORIDOR II
(*EVALUATION OF OPERATIONAL PERFORMANCE
AND INFLUENCING FACTORS FOR THE USE OF
TRANS CIREBON CORRIDOR II BUS*)**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi
Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Teknik Sipil**



**MUHAMMAD REYHAN INDRA PERMANA
20511002**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
2025**

TUGAS AKHIR

EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DAN FAKTOR PENGARUH PENGGUNAAN BRT TRANS CIREBON KORIDOR II (*EVALUATION OF OPERATIONAL PERFORMANCE AND INFLUENCING FACTORS FOR THE USE OF TRANS CIREBON CORRIDOR II BUS*)

Disusun oleh

Muhammad Reyhan Indra Permana
20511002

Telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh derajat Sarjana Teknik Sipil

Diuji pada tanggal 18 Juni 2025

Oleh Dewan Penguji

Pembimbing

Penguji I

Penguji II



Prayogo Afang
Pravitno, S.T., M.Sc.
NIK: 205111303



Miftahul Fauziah, S.T., M.T.,
Ph.D.
NIK: 955110103

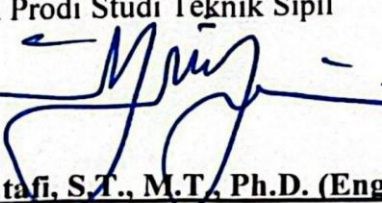


Muhamad Abdul Hadi,
S.T., M.T.
NIK: 215111307

Mengesahkan,

Ketua Prodi Studi Teknik Sipil



 24/7 2025
M. Muntafi, S.T., M.T., Ph.D. (Eng), IPM.

NIK: 095110101

Karya ini saya persembahkan untuk orang tua saya tercinta,

*Sosok yang selalu mendoakan dalam diam,
yang menjadi penyemangat di setiap langkah hidup saya.*

*Sosok yang tak kenal lelah bekerja,
yang mengajarkan arti tanggung jawab dan ketulusan.*

*Sosok yang selalu mencintai tanpa syarat,
meskipun saya belum bisa membalas sepenuhnya semua pengorbanan.*

*Terima kasih atas cinta, kesabaran, dan dukungan yang tak pernah putus.
Segala pencapaian ini tak lepas dari doa dan usaha kalian yang luar biasa.*

*Untuk Ayah dan Bunda,
Djuniardi Djaka Permana dan Susanti*

PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa laporan Tugas Akhir yang saya susun sebagai syarat untuk memenuhi salah satu persyaratan pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia merupakan hasil karya saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan laporan Tugas Akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan dalam sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan karya ilmiah. Apabila di kemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian laporan Tugas Akhir ini bukan hasil karya saya sendiri atau adanya plagiasi dalam bagian-bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi, termasuk pencabutan gelar akademik yang saya sandang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Yogyakarta, 18 Juni 2025
Yang membuat pernyataan.



Muhammad Reyhan Indra Permana
(20511002)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan pertolongan yang selalu mengiringi setiap langkah dalam proses penyusunan Tugas Akhir yang berjudul “Evaluasi Kinerja Operasional dan Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II”. Tugas Akhir ini disusun untuk memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari bahwa keberhasilan dalam menyusun Tugas Akhir ini tidak lepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak. Dengan tulus, penulis memanjatkan doa agar Allah SWT membalas semua kebaikan tersebut dengan pahala yang tak ternilai. Ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Prayogo Afang Prayitno, S.T., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing atas waktu, bimbingan, masukan, serta dukungan yang tak henti-hentinya diberikan selama proses penelitian dan proses penyusunan tugas akhir ini berlangsung,
2. Ibu Miftahul Fauziah, S.T., M.T., Ph.D. dan Muhamad Bapak Abdul Hadi S.T., M.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan saran, kritik, dan evaluasi untuk penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan baik,
3. Ibu Ir. Yunalia Muntafi, S.T., M.T., Ph.D.(Eng)., IPM., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia,
4. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar di Program Studi Teknik Sipil UII yang telah membekali penulis dengan ilmu dan wawasan selama masa studi,
5. Dhimas Alfarizky dan Sigit Setyatama, selaku teman dekat penulis yang telah memberikan motivasi dan mendampingi penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir,

seperjuangan semasa kuliah yang telah membantu penulis dalam mengerjakan tugas-tugas selama kuliah,

7. Teman-teman *Unisi Music Community* yang telah memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan Tugas Akhir,
8. Bapak Fasial dan Bapak Junaedi dari PD Pembangunan Kota Cirebon yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data dan pelaksanaan survei,
9. Friscka, Nicole, Gattan, Luthfi, Ian, dan Bintang selaku tim survei yang telah membantu penulis dalam pengambilan data,
10. Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan bantuan secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis terbuka terhadap segala kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan karya ini. Semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat, baik bagi penulis sendiri, akademisi, maupun pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengembangan sistem transportasi publik di Indonesia.

Yogyakarta, 18 Juni 2025
Yang membuat pernyataan.



Muhammad Reyhan Indra Permana
(20511002)

DAFTAR ISI

TUGAS AKHIR	i
TUGAS AKHIR	ii
PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR NOTASI SINGKATAN	xv
ABSTRAK	xvi
<i>ABSTRACT</i>	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Batasan Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Tinjauan Umum	6
2.2 Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum	6
2.3 Faktor-faktor Pengaruh Penggunaan Angkutan Umum	8
2.4 Perbandingan Penelitian Terdahulu	10
BAB III LANDASAN TEORI	14
3.1 Transportasi	14
3.1.1 Bus Rapid Transit (BRT) Trans Cirebon	14
3.1.2 Trayek	15
3.1.3 Tempat Perhentian Bus (TPB) atau Halte	15
3.2 Kinerja Operasional Angkutan Umum	16

3.2.1	Standar Penilaian Indikator Kinerja Operasional Angkutan Umum	18
3.3	Teknik Sampling	18
3.3.1	Populasi	20
3.3.2	Sampel	21
3.4	Uji Validitas	23
3.5	Uji Realibilitas	23
3.6	Regresi Logistik Ordinal	24
3.6.1	Uji Serentak (Uji Likelihood)	26
3.6.2	Uji Parsial (Uji Wald)	25
3.6.3	Uji Kesesuaian Model	26
3.6.4	Ketepatan Klasifikasi	26
BAB IV METODE PENELITIAN		27
4.1	Metode Penelitian	27
4.2	Lokasi Penelitian	27
4.3	Variabel Penelitian	27
4.3.1	Variabel Terikat	27
4.3.2	Variabel Bebas	29
4.4	Pengumpulan Data	30
4.4.1	Data Primer	30
4.4.2	Data Sekunder	31
4.5	Alur Penelitian	32
BAB V PEMBAHASAN		34
5.1	Pengumpulan Data	34
5.2	Analisis Kinerja Operasional	35
5.2.1	Evaluasi Tingkat Keterisian (<i>Load Factor</i>)	35
5.2.2	Evaluasi Waktu Antara (<i>Headway</i>)	38
5.2.3	Evaluasi Jarak ke Perhentian	39
5.2.4	Evaluasi Kecepatan Minimal Bus	40
5.2.5	Evaluasi Waktu Perjalanan	42
5.2.6	Evaluasi Ketersediaan	44

5.2.7	Rekapitulasi Kinerja Operasional	45
5.3	Analisis Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon	46
5.3.1	Karakteristik Sosiodemografi Responden	46
5.3.2	Karakteristik Perjalanan Responden	52
5.3.3	Analisis Statistik Deskriptif	55
5.3.4	Uji Validitas	64
5.3.5	Uji Reliabilitas	65
5.3.6	Uji <i>Chi-Square</i>	65
5.3.7	Uji Regresi Logistik Ordinal	87
5.3.8	Penghitungan Nilai <i>Odds Ratio</i>	111
5.4	Strategi Peningkatan Penggunaan Bus	115
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN		118
6.1	Kesimpulan	118
6.2	Saran	119
DAFTAR PUSTAKA		121
LAMPIRAN		125

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu	11
Tabel 3.1 Standar Indikator Kinerja Angkutan Umum	18
Tabel 3. 2 Penentuan Jumlah Sampel	22
Tabel 5. 1 Rekapitulasi Load Factor pada Weekday	36
Tabel 5. 2 Rekapitulasi Load Factor pada Weekend	37
Tabel 5. 3 Rekapitulasi <i>Headway</i> Rata-Rata Antar Kendaraan	38
Tabel 5. 4 Jarak ke Halte/Perhentian Bus	40
Tabel 5. 5 Kecepatan Rata-Rata Armada pada Weekday	41
Tabel 5. 6 Kecepatan Rata-Rata Armada pada Weekend	41
Tabel 5. 7 Waktu Perjalanan pada Weekday	43
Tabel 5. 8 Waktu Perjalanan pada Weekend	44
Tabel 5. 9 Ketersediaan BRT Cirebon	45
Tabel 5. 10 Rekapitulasi Kinerja Operasional BRT Trans Cirebon	45
Tabel 5. 11 Hasil Uji Validitas	64
Tabel 5. 12 Hasil Uji Reliabilitas	65
Tabel 5. 13 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jenis Kelamin terhadap	66
Tabel 5. 14 Hasil Crosstab dan Chi-Square Usia terhadap	67
Tabel 5. 15 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pekerjaan terhadap	68
Tabel 5. 16 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pendapatan/Uang Saku per Bulan terhadap Skenario Jalur Khusus	69
Tabel 5. 17 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Skenario Jalur Khusus	70
Tabel 5. 18 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Mobil terhadap Skenario Jalur Khusus	71
Tabel 5. 19 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda terhadap Skenario Jalur Khusus	71
Tabel 5. 20 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan SIM terhadap Skenario Jalur Khusus	72

Tabel 5. 21 Hasil Crosstab dan Chi-Square Moda Transportasi Utama terhadap Skenario Jalur Khusus	73
Tabel 5. 22 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Jalur Khusus	74
Tabel 5. 23 Hasil Crosstab dan Chi-Square Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Jalur Khusus	75
Tabel 5. 24 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jenis Kelamin terhadap Penambahan Armada	76
Tabel 5. 25 Hasil Crosstab dan Chi-Square Usia terhadap Skenario Penambahan Armada	76
Tabel 5. 26 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pekerjaan terhadap Penambahan Armada	77
Tabel 5. 27 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pendapatan/Uang Saku per Bulan terhadap Skenario Penambahan Armada	79
Tabel 5. 28 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Skenario Penambahan Armada	80
Tabel 5. 29 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Mobil terhadap Skenario Penambahan Armada	81
Tabel 5. 30 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda terhadap Skenario Penambahan Armada	81
Tabel 5. 31 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan SIM terhadap Skenario Penambahan Armada	82
Tabel 5. 32 Hasil Crosstab dan Chi-Square Moda Transportasi Utama terhadap Skenario Penambahan Armada	83
Tabel 5. 33 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Penambahan Armada	85
Tabel 5. 34 Hasil Crosstab dan Chi-Square Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Penambahan Armada	86
Tabel 5. 35 Rekapitulasi Hasil Uji Chi-Square	87
Tabel 5. 36 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Aksesibilitas	88
Tabel 5. 37 Hasil Regresi Ordinal Faktor Aksesibilitas	89

Tabel 5. 38 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Kenyamanan	90
Tabel 5. 39 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kenyamanan	91
Tabel 5. 40 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Tarif	92
Tabel 5. 41 Hasil Regresi Ordinal Faktor Tarif	93
Tabel 5. 42 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Kecepatan	94
Tabel 5. 43 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kecepatan	95
Tabel 5. 44 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Keselamatan	97
Tabel 5. 45 Hasil Regresi Ordinal Faktor Keselamatan	97
Tabel 5. 46 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Cuaca	99
Tabel 5. 47 Hasil Regresi Ordinal Faktor Cuaca	99
Tabel 5. 48 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Polusi	101
Tabel 5. 49 Hasil Regresi Ordinal Faktor Polusi	102
Tabel 5. 50 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Ketepatan Waktu	103
Tabel 5. 51 Hasil Regresi Ordinal Faktor Ketepatan Waktu	104
Tabel 5. 52 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Rute	105
Tabel 5. 53 Hasil Regresi Ordinal Faktor Rute	106
Tabel 5. 54 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Informasi Layanan	107
Tabel 5. 55 Hasil Regresi Ordinal Faktor Informasi Layanan	108
Tabel 5. 56 Rekapitulasi Hasil Uji Regresi Logistik Ordinal	109
Tabel 5. 57 Rekapitulasi Perhitungan Odds Ratio	111

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian	32
Gambar 5. 1 Distribusi Jenis Kelamin Responden	47
Gambar 5. 2 Distribusi Usia Responden	47
Gambar 5. 3 Distribusi Pekerjaan Responden	48
Gambar 5. 4 Distribusi Pendapatan atau Uang Saku per Bulan Responden	49
Gambar 5. 5 Distribusi Kepemilikan Sepeda Motor Responden	50
Gambar 5. 6 Distribusi Kepemilikan Mobil Responden	50
Gambar 5. 7 Distribusi Kepemilikan Sepeda Responden	51
Gambar 5. 8 Distribusi Kepemilikan SIM Responden	52
Gambar 5. 9 Distribusi Moda Transportasi Harian Responden	53
Gambar 5. 10 Distribusi Jarak Perjalanan Harian Responden	54
Gambar 5. 11 Distribusi Waktu Perjalanan Harian Responden	55
Gambar 5. 12 <i>Pie Chart</i> Aksesibilitas	56
Gambar 5. 13 <i>Pie Chart</i> Kenyamanan	57
Gambar 5. 14 <i>Pie Chart</i> Tarif	58
Gambar 5. 15 <i>Pie Chart</i> Kecepatan	58
Gambar 5. 16 <i>Pie Chart</i> Penilaian Keselamatan	59
Gambar 5. 17 <i>Pie Chart</i> Penilaian Cuaca	60
Gambar 5. 18 <i>Pie Chart</i> Penilaian Polusi	61
Gambar 5. 19 <i>Pie Chart</i> Penilaian Ketepatan Waktu	62
Gambar 5. 20 <i>Pie Chart</i> Penilaian Rute	63
Gambar 5. 21 <i>Pie Chart</i> Penilaian Informasi Layanan	63

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian	126
Lampiran 2 Surat Balasan Izin Penelitian	127
Lampiran 3 Foto Survei Kinerja Operasional	128
Lampiran 4 Peta Jaringan BRT Trans Cirebon Koridor II	129
Lampiran 5 Formulir Survei	130
Lampiran 6 Formulir Kuesioner	131
Lampiran 7 <i>Ouput SPSS Statistic Descriptive</i>	136
Lampiran 8 Hasil Uji Validitas	142
Lampiran 9 Hasil Uji Reliabilitas	142
Lampiran 10 Hasil <i>Crosstab</i> dan <i>Chi-Square</i> Skenario Jalur Khusus	143
Lampiran 11 Hasil <i>Crosstab</i> dan <i>Chi-Square</i> Skenario Penambahan Armada	152
Lampiran 12 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Aksesibilitas	160
Lampiran 13 Output SPSS Regresi Logistik Ordinal Faktor Kenyamanan	162
Lampiran 14 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Tarif	164
Lampiran 15 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Kecepatan	166
Lampiran 16 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Keselamatan	168
Lampiran 17 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Cuaca	170
Lampiran 18 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Polusi	172
Lampiran 19 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Ketepatan Waktu	174
Lampiran 20 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Rute	176
Lampiran 21 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Informasi Layanan	178
Lampiran 22 Rekapitulasi <i>Headway Weekend</i>	180
Lampiran 23 Rekapitulasi <i>Headway Weekday</i>	182
Lampiran 24 Rekapitulasi <i>Load Factor Weekend</i>	184
Lampiran 25 Lampiran Load Factor Weekday	186

DAFTAR NOTASI SINGKATAN

BRT	= Bus Rapid Transit (Sistem angkutan cepat berbasis bus)
TPB	= Tempat Perhentian Bus
SK	= Surat Keputusan
PM	= Peraturan Menteri
SPM	= Standar Pelayanan Minimal
Lf	= Load Factor (Faktor Muat)
P	= Jumlah penumpang
C	= Kapasitas angkut bus
H	= <i>Headway</i> (Waktu antara antar bus)
T1, T2	= Waktu kedatangan kendaraan pertama dan kedua
v	= Kecepatan kendaraan (km/jam)
s	= Jarak tempuh (kilometer / km)
t	= Waktu tempuh atau waktu perjalanan (jam atau menit)
APER	= Apparent Error Rate (Tingkat kesalahan klasifikasi yang tampak)
SIM	= Surat Izin Mengemudi
DRJD	= Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
km/jam	= Kilometer per jam (satuan kecepatan)
km	= Kilometer (satuan panjang/jarak)
menit	= Satuan waktu
Rit	= Ritase atau putaran perjalanan bus dalam satu hari

ABSTRAK

Pertumbuhan mobilitas masyarakat di Kota Cirebon mendorong perlunya sistem transportasi publik yang handal, seperti BRT Trans Cirebon Koridor II. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja operasional serta menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan layanan tersebut. Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif, melalui observasi on-board dan penyebaran kuesioner terhadap 381 responden, serta penggunaan data sekunder dari instansi terkait. Evaluasi kinerja mengacu pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan PM No. 10 Tahun 2012, dengan indikator seperti load factor, headway, jarak ke halte, waktu perjalanan, kecepatan, dan ketersediaan. Pengaruh faktor dianalisis menggunakan regresi logistik ordinal.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata load factor sebesar 21% pada hari kerja dan 30% di akhir pekan masih jauh di bawah standar minimum 70%. Headway rata-rata 15 menit memenuhi standar maksimal, namun hanya 7,9% responden yang memiliki akses halte ≤ 500 meter dari tempat tinggal. Kecepatan rata-rata 18,31–18,86 km/jam juga belum memenuhi standar minimal. Regresi logistik ordinal mengidentifikasi bahwa aksesibilitas, kenyamanan, tarif, kecepatan, dan informasi layanan memiliki pengaruh signifikan terhadap keputusan penggunaan.

Simpulan dari penelitian ini adalah bahwa kinerja operasional BRT Trans Cirebon Koridor II masih belum optimal, sementara keputusan penggunaan layanan sangat dipengaruhi oleh kualitas layanan dan karakteristik pengguna. Rekomendasi strategis mencakup peningkatan headway, perluasan akses halte, peningkatan kenyamanan, serta perbaikan kecepatan dan informasi layanan guna mendorong peningkatan minat masyarakat menggunakan transportasi publik.

Kata kunci: *BRT Trans Cirebon, evaluasi kinerja operasional, load factor, regresi logistik ordinal, transportasi publik.*

ABSTRACT

The growing mobility of residents in Cirebon City underscores the need for a reliable public transportation system, such as the Trans Cirebon BRT Corridor II. This study aims to evaluate the operational performance and analyze the factors that influence the use of the service. A descriptive quantitative approach was employed through on-board observations, distribution of questionnaires to 381 respondents, and the use of secondary data from relevant agencies. The performance evaluation refers to the standards set by the Directorate General of Land Transportation Decree No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 and Ministerial Regulation No. PM 10 of 2012, assessing indicators such as load factor, headway, distance to stops, travel time, speed, and availability. The influencing factors were analyzed using ordinal logistic regression.

The results show that the average load factor was 21% on weekdays and 30% on weekends, which is far below the minimum standard of 70%. The average headway of 15 minutes met the required standard, yet only 7.9% of respondents reported that the nearest bus stop was within 500 meters from their residence. The average bus speed was 18.31–18.86 km/h, which does not meet the required minimum speed. Ordinal logistic regression analysis revealed that accessibility, comfort, fare, speed, and service information significantly affect user decisions.

In conclusion, the operational performance of the Trans Cirebon BRT Corridor II remains suboptimal, and the use of the service is influenced by both service quality and user characteristics. Strategic recommendations include improving headway, expanding bus stop accessibility, enhancing comfort and speed, and strengthening information services to increase public interest in using mass transportation.

Keywords: *Trans Cirebon BRT, operational performance evaluation, load factor, ordinal logistic regression, public transportation.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Cirebon merupakan salah satu kota yang ada di Provinsi Jawa Barat. Kota ini memiliki posisi strategis karena terletak pada jalur Pantura, yang menjadi jalur utama transportasi darat antara Jakarta dan Surabaya. Menurut BPS Kota Cirebon (2024) Kota Cirebon memiliki luas wilayah 39,48 km² yang terbagi menjadi lima kecamatan yaitu Harjamukti, Lemahwungkuk, Pekalipan, Kejaksan, dan Kesambi dengan jumlah penduduk menurut Keputusan Walikota Cirebon Nomor 470/Kep.78-Disdukcapil/2022 mencapai 346,438 jiwa pada tahun 2022. Oleh karena itu, untuk mendukung mobilitas yang terus meningkat diperlukan sarana transportasi publik yang memadai. Transportasi publik sangat dibutuhkan masyarakat karena dapat mengurangi kemacetan, meningkatkan aksesibilitas, dan mendukung pembangunan berkelanjutan (Pojani & Stead, 2015). Salah satu sarana transportasi publik yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan tersebut adalah bus. Saat ini Kota Cirebon dilayani dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang didasarkan pada Peraturan Menteri tentang pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dilakukan dalam jaringan secara tetap, teratur, dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan Kementrian Perhubungan (2009). Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di Kota Cirebon salah satunya adalah bus Trans Cirebon.

Pemerintah Kota Cirebon resmi meluncurkan transportasi publik yang modern, aman, terintegrasi, dan mampu mengurangi kemacetan pada tanggal 12 April 2021 di Kota Cirebon. Transportasi publik tersebut adalah Bus Rapid Trans Cirebon Koridor I (Agus dkk., 2023). Namun dalam pelaksanaan pengembangan lalu lintas BRT khususnya di Kota Cirebon banyak muncul kendala dan Banyak kendala dan permasalahan muncul dalam pelaksanaan pengembangan lalu lintas

BRT, khususnya di Kota Cirebon, seperti kedatangan bus di setiap halte yang tidak sesuai dengan waktu tunggu yang direncanakan. Jumlah penumpang rendah pada hari kerja dan meningkat pada akhir pekan. Operator mengalami kerugian karena jumlah penumpang sedikit dan pendapatan tiket tidak bisa menutupi biaya operasional (Agus dkk., 2023). Operasionalisasi Bus BRT Trans Cirebon Koridor I dinonaktifkan pada 31 Mei 2023 dan selanjutnya dialihkan ke rute Koridor II yang resmi dioperasikan pada bulan Juli 2023. Koridor II adalah pembaharuan dari Koridor I yang sebelumnya sudah lebih dulu beroperasi. Di koridor II ini terdapat beberapa pembaharuan seperti rute, jadwal, wilayah cakupan, dan jumlah armada. Tiga bus BRT dari Kementrian Perhubungan ini akan beroperasi di koridor II dan memiliki rute dari Terminal Harjamukti – jl. Jenderal Ahmad Yani – jl. Kanggraksan – jl. Jenderal Sudirman – jl. Angkasa Raya – jl. Katiasa – jl. Pramuka (Cadas Ngampar) – jl. Cipto Mangunkusumo – jl. Siliwangi. Dan di Koridor II telah menjangkau wilayah yang sebelumnya belum dijangkau oleh koridor I yaitu bagian selatan Kota Cirebon.

Evaluasi kinerja operasional dan faktor yang memengaruhi penggunaan transportasi publik sangat penting untuk meningkatkan layanan. Kinerja operasional sistem transportasi, termasuk layanan bus, secara langsung memengaruhi pengalaman penumpang. Analisis evaluasi kinerja operasional yang dilakukan berpedoman pada Standar Pelayanan Minimum (SPM) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang angkutan massal berbasis jalan dan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Beberapa kriteria penting untuk menilai kinerja operasional layanan bus termasuk faktor muat (*load factor*), waktu perjalanan, waktu antara (*headway*), jarak ke perhentian, kecepatan minimal, dan ketersediaan.. Evaluasi kinerja operasional ini dilakukan untuk menentukan area mana yang perlu diperbaiki.

Fenomena sepi penumpang yang menyebabkan koridor I dinonaktifkan mendorong peneliti untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan. Menurut Beirão, G & Sarsfield Cabral, J. A (2007) Keputusan seseorang dalam menggunakan angkutan umum dipengaruhi oleh berbagai faktor

seperti kenyamanan, aksesibilitas, waktu perjalanan, dan biaya. Dalam konteks ini pengaruh penggunaan adalah elemen-elemen yang memengaruhi keputusan masyarakat untuk memilih atau tidak memilih menggunakan layanan Bus Trans Cirebon koridor II.

Menilai kinerja operasional dan faktor pengaruh penggunaan Bus Trans Cirebon Koridor II sangat penting demi menyediakan akses transportasi bagi masyarakat Kota Cirebon dan wilayah sekitarnya, peningkatan layanan, dan keberlanjutan system agar tidak berakhir seperti koridor I. Evaluasi ini bertujuan mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki dan ditingkatkan agar layanan bus dapat mendukung pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan mobilitas masyarakat Kota Cirebon.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana nilai kinerja BRT Trans Cirebon Koridor II?
2. Apa saja faktor-faktor dapat memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih atau tidak memilih layanan BRT Trans Cirebon Koridor II?
3. Bagaimana usulan untuk memaksimalkan layanan BRT Trans Cirebon Koridor II?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan di atas penelitian memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Mengevaluasi kinerja operasional BRT Trans Cirebon Koridor II.
2. Menganalisis faktor pengaruh penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II.
3. Memberikan rekomendasi hasil evaluasi kinerja operasional dan faktor pengaruh penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II untuk peningkatan layanan.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi gambaran serta manfaat kepada peneliti, pengelola angkutan umum serta masyarakat yang menggunakan angkutan umum. Manfaat yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Digunakan sebagai panduan untuk mengawasi kinerja bus yang beroperasi.
2. Mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan Bus Trans Cirebon Koridor II.
3. Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kinerja BRT Trans Cirebon Koridor II.
4. Digunakan sebagai rujukan bagi Dinas Perhubungan Kota Cirebon dalam mengembangkan layanan BRT Trans Cirebon Koridor II.

1.5 Batasan Penelitian

Waktu penelitian yang terbatas dan terfokus pada tujuan penelitian serta dapat memudahkan analisis data dan memperjelas masalah yang ada, maka Batasan-batasan masalah adalah sebagai berikut:

1. Evaluasi kinerja operasional pada BRT Trans Cirebon Koridor II membahas terkait
 - a. Faktor muat (*load factor*),
 - b. Waktu antara (*headway*),
 - c. Jarak ke perhentian,
 - d. Waktu perjalanan bus
 - e. Kecepatan minimal bus
 - f. Ketersediaan
2. Faktor pengaruh penggunaan yang dibahas dalam penelitian ini mencakup aspek:
 - a. Data Responden
 - b. Sosio-Demografi
 - c. Kebiasaan dan Preferensi Transportasi
 - d. Persepsi pada Layanan BRT

3. Survei kinerja operasional dilakukan hanya pada hari Senin (hari kerja) dan Minggu (akhir pekan).
4. Penentuan evaluasi kinerja operasional dalam penelitian menggunakan pedoman dengan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
5. Tingkat konsumsi bahan bakar, waktu berhenti, dan faktor keterlambatan bus pada penelitian ini tidak diperhitungkan.
6. Data primer pada penelitian ini berasal dari survei on board dan kuesioner yang dibagikan secara tatap muka ataupun daring kepada responden.
7. Penentuan jumlah responden dilakukan dengan Metode Krejcie and Morgan dan analisis data menggunakan perangkat lunak SPSS.
8. Metode analisis yang digunakan untuk menganalisis data adalah regresi logistik ordinal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum

Tinjauan umum yang juga dikenal sebagai tinjauan pustaka adalah ringkasan dari penelitian terdahulu yang relevan dengan topik yang sedang diteliti. Creswell (2009) menekankan bahwa tinjauan pustaka harus mencakup penemuan utama dari penelitian sebelumnya dan menunjukkan bagaimana penelitian tersebut berhubungan dengan studi yang sedang dilakukan. Pada bab ini studi-studi sebelumnya yang sejenis akan diperiksa kembali dan dijabarkan agar terdapat perbedaan dengan penelitian sebelumnya. Dengan melakukan tinjauan umum ini, penulis dapat memahami perbedaan dari setiap referensi sehingga menghindari duplikasi.

2.2 Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum

Agus, Hariani dan Hikmatullah (2023) melakukan penelitian tentang kinerja operasional Bus Trans Cirebon koridor I dengan mengacu pada indikator kinerja angkutan umum menurut Departemen Perhubungan Darat Tahun 1996 dan *BRT Standard 2016*. Metode penelitian yang dilakukan dengan menganalisis eksploratif dengan pengumpulan data primer meliputi waktu antara (*headway*), faktor muat, jumlah penumpang, jarak antar halte, waktu tempuh, kecepatan perjalanan, data sekunder seperti peta jalur Bus Trans Cirebon, kapasitas bus, dan penjadwalan Bus Trans Cirebon. Dari hasil penelitian yang diperoleh dari evaluasi Bus Trans Cirebon mempunyai kapasitas bus 40 penumpang, waktu antara (*headway*) 15,25 menit, faktor muat (*load factor*) 8,16% waktu tunggu 15 menit untuk Terminal Dukuh Semar di halte 1 menit di bus stop 10 detik, waktu tempuh 60 menit dan kecepatan perjalanan 22,02 km/jam. Dari hasil penelitian yang dilakukan pada Bus Trans Cirebon 8 indikator yang ada dan yang memenuhi 4 indikator. Bus Trans Cirebon juga mendapat nilai 7 poin menurut penilaian *The BRT Standard 2016* sehingga belum bisa disebut *Bus Rapid Transit*.

Alam (2022) melakukan penelitian tentang evaluasi kinerja operasional bus Trans Jogja pada trayek 6A dan 6B. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan pengumpulan data di lapangan yang berupa data jumlah naik turun penumpang, waktu tempuh pada setiap trayeknya, jarak setiap halte dan Tempat Pemberhentian Bus (TPB) dan jumlah armada yang beroperasi dalam pelayanan trayek 6A dan 6B. Dari data yang didapat melalui survei maka data tersebut akan dianalisis sehingga mendapatkan data faktor muat, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu berhenti, dan tingkat kinerja operasional bus. Sedangkan waktu antara, waktu tunggu dihitung dengan rumus teoritis berdasarkan data sekunder jumlah naik turun penumpang pada bulan Juni 2022 oleh PT AMI. Dari hasil analisis tersebut kemudian diselaraskan apakah sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia, yang mengacu kepada Peraturan Menteri No. PM 10 Tahun 2012, No. PM 98 Tahun 2013 dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Hasil evaluasi kinerja operasional Bus Trans Jogja pada trayek 6A dan 6B pada faktor muat untuk trayek 6A rata-ratanya terdapat pada 26% sedangkan faktor muat untuk trayek 6B rata-ratanya terdapat pada 18%. Pada indikator waktu tempuh trayek 6A yaitu selama 53 menit 29 detik sedangkan pada trayek 6B 50 menit 28 detik. Pada indikator kecepatan kendaraan, trayek 6A reratanya terdapat di kecepatan 20.10 km/jam, sedangkan trayek 6B 22.02 km/jam. Pada indikator waktu antara pada trayek 6A dan 6B sebesar 30 menit. Pada indikator Waktu tunggu pada trayek 6A dan 6B sebesar 15 menit. Pada indikator waktu berhenti untuk trayek 6A tercepat terdapat pada 3 detik dan paling lama 10 detik, sedangkan pada trayek 6B waktu berhenti tercepat terdapat di 3 detik dan paling lama 12 detik. Pada indikator kinerja operasional pada bus Trans Jogja trayek 6A dan 6B sebesar 100%. Dari perbandingan hasil evaluasi dengan peraturan yang ada, terdapat beberapa indikator yang masih belum memenuhi standar. Seperti faktor muat yang masih rendah dan waktu antara yang masih terlalu lama.

Rohmana (2023) melakukan penelitian tentang evaluasi kinerja operasional bus Trans Jakarta koridor III rute Kalideres – Pasar Baru. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dan kualitatif. Metode kuantitatif itu berupa analisis kinerja operasional Trans Jakarta. Adapun, metode kualitatif yang

dicari berupa metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dan metode *Customer Satisfaction Index* (CSI) untuk mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Transjakarta koridor III rute Kalideres – Pasar Baru Dengan mengacu dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Hasil kinerja operasional Trans Jakarta koridor III yang didapatkan adalah *load factor* 39,38%, *headway* 4,92%, waktu sirkulasi 82,8 menit dan jumlah armada yang dibutuhkan 55 *trip* kendaraan pada waktu sibuk. Hasil tersebut menunjukkan kinerja operasional Trans Jakarta koridor III telah memenuhi standar secara keseluruhan dengan mengacu dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Digunakan juga metode *Importance Performance Analysis* (IPA) didapatkan hasil kinerja Trans Jakarta koridor III masih terdapat point belum memenuhi kemauan (harapan) responden yaitu waktu kedatangan antar bus pada jam tidak sibuk setiap 10 menit dan lamanya perjalanan dari halte Kalideres menuju halte Harmoni. Selanjutnya berdasarkan tingkat kepuasan penumpang terhadap kinerja Trans Jakarta koridor III dengan metode *Customer Satisfaction Index* (CSI) diperoleh nilai 73,09% pada rentang skala nilai $60\% < CSI \leq 100\%$ yang berarti kepuasan penumpang terhadap kinerja operasional dan pelayanan Trans Jakarta koridor III termasuk dalam kategori puas.

2.3 Faktor-faktor Pengaruh Penggunaan Angkutan Umum

Tazaruwah (2019) melakukan penelitian tentang faktor -faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi publik di Kota Semarang. Penelitian ini dilakukan dalam upaya untuk mengurangi kemacetan melalui transportasi publik berupa BRT Trans Semarang belum sesuai dengan harapan karena masih banyaknya pengguna kendaraan pribadi. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor - faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam penggunaan BRT Trans Semarang dan surplusnya. Penelitian ini menggunakan kuesioner yang disebarakan kepada 100 responden. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan metode *non probability sampling*. Variabel dependen penelitian ini adalah keputusan penggunaan BRT Trans Semarang. Sedangkan variabel independen nya

adalah waktu tempuh, aksesibilitas ke halte, kepemilikan kendaraan pribadi, dan adanya transportasi online. Selain itu variabel *willingness to pay* untuk menghitung surplusnya. Adapun alat analisis yang digunakan adalah regresi logistik biner. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas ke halte, kepemilikan kendaraan pribadi, dan adanya transportasi online memiliki pengaruh terhadap keputusan dalam penggunaan BRT Trans Semarang. Surplus konsumen pengguna BRT Trans Semarang dari tarif sebesar Rp 86.000.

Sheila (2018) melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan angkutan umum bagi wisatawan di Kota Batu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui factor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat berwisata ke Kota Batu. Faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam penelitian ini diketahui dengan menggunakan metode analisis factor konfirmatori. Sub Variabel yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada penelitian sebelumnya. Analisis Faktor Konfirmatori dalam penelitian ini menghasilkan faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum yaitu, (a) Kenyamanan, (b) Parkir, (c) Kepadatan Lalu Lintas, (d) Polusi udara dan (e) Sosialisasi. Sedangkan faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi, yaitu (a) Keamanan, (b) Kepemilikan kendaran, (c) Kenyamanan, (d) Integrasi, (e) kecepatan, (f) Kesesuaian Lokasi Terminal, dan (g) Jadwal. Diketahui pada hasil penelitian bahwa berlibur merupakan tujuan utama wisatawan berkunjung ke Kota Batu yaitu sebesar 91,3 % responden. Sedangkan sebanyak 40.1% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi menyatakan setuju bahwa angkutan umum tidak terintegrasi dengan baik.

Purnomo dan Herijanto (2021) mengevaluasi kinerja operasional BRT Trans Jateng rute Semarang-Kendal berdasarkan standar yang berlaku. Evaluasi dilakukan dengan menghitung faktor muat, waktu tempuh, kecepatan perjalanan, *headway*, frekuensi, dan waktu tunggu penumpang sesuai Keputusan Dirjen Perhubungan Darat serta menganalisis kenyamanan kendaraan menggunakan metode Vuchic (2007). Hasil evaluasi dibandingkan dengan standar kinerja dari

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2015 dan *The BRT Standard 2016*. Dari hasil analisis, ditemukan beberapa aspek yang belum memenuhi standar, terutama kenyamanan tempat duduk dan tempat berdiri. Nilai kinerja BRT berdasarkan peraturan pemerintah adalah 73, sedangkan menurut *The BRT Standard 2016* hanya 11. Analisis kepuasan penumpang menggunakan metode *Importance-Performance Analysis* (IPA) menunjukkan bahwa aspek yang perlu diperbaiki mencakup kenyamanan halte, jarak antar halte, ketersediaan informasi di halte, aksesibilitas bagi disabilitas, kelayakan jam operasional, dan integrasi dengan transportasi lain.

Irawan (2019) melakukan penelitian tentang kinerja bus Trans Jogja dan perilaku penumpangnya. Tujuan dari penelitian ini ada dua. Yang pertama adalah untuk menganalisis kinerja bus Trans Jogja: *load factor*, *headway*, dan waktu tempuh. Kedua, untuk mengidentifikasi perilaku penumpang: karakteristik penumpang, karakteristik perjalanan, dan waktu tunggu yang dapat ditoleransi dan yang diharapkan. Terdapat tiga survei dalam penelitian ini, yaitu survei di dalam bus yang melibatkan seluruh rute bus Trans Jogja, survei halte, dan survei kuesioner penumpang yang melibatkan 703 responden. Hasilnya menunjukkan bahwa *load factor* bus Trans Jogja hanya mencapai 17,35% yang terdiri dari 23,75% dan 9% pada rute ekisting (1A hingga 4B) dan rute baru (5A hingga 11). Dengan menggunakan model logit ordered-response, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelajar dan wanita cenderung lebih sering menggunakan bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja juga lebih sering digunakan untuk perjalanan jarak pendek. Sementara itu, hampir 43% penumpang memilih menggunakan bus Trans Jogja karena tidak tersedianya moda kendaraan pribadi (*captive user*), dan lebih dari setengah penumpang bus Trans Jogja tidak memiliki SIM. Terakhir, matriks asal dan tujuan penumpang bus Trans Jogja berbasis kecamatan diestimasi dengan menggunakan pendekatan triproporsional.

2.4 Perbandingan Penelitian Tentang Evaluasi Kinerja

Perbandingan penelitian tentang evaluasi kinerja dengan penelitian yang akan dilakukan dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Perbandingan Penelitian Tentang Evaluasi Kinerja

No.	Nama Penulis	Judul	Lokasi	Metode	Persamaan dengan Penelitian Ini	Perbedaan dengan Penelitian Ini
1	Nurcholis (2017)	Pengaruh Cuaca terhadap Minat Menggunakan Angkutan Umum	Kota Bogor	Survei dan Analisis Korelasi	Sama-sama menganalisis pengaruh cuaca terhadap penggunaan angkutan umum	Metode analisis berbeda; tidak menilai aspek operasional
2	Sheila (2018)	Faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan angkutan umum bagi wisatawan di Kota Batu	Kota Batu	Kuantitatif dan kualitatif	Sama-sama menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan angkutan umum	Lokasi dan objek penelitian
3	Yusuf (2018)	Ketepatan Waktu sebagai Indikator Keandalan BRT Trans Semarang	Kota Semarang	Evaluatif	Sama-sama menjadikan ketepatan waktu sebagai parameter kinerja dan preferensi pengguna	Lokasi penelitian; Tidak menggunakan regresi ordinal
4	Tazaruwah (2019)	Faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi publik di Kota Semarang	Kota Semarang	Regresi Logistik Biner	Sama-sama menggunakan metode regresi logistik untuk menganalisis pengaruh faktor terhadap penggunaan transportasi	Metode, objek, dan lokasi penelitian
5	Irawan (2019)	Exploring the Performance of Trans Jogja Bus and the Behavior of Its Passengers	Kota Yogyakarta	Logit ordered-response	Sama-sama mengevaluasi kinerja operasional bus	Lokasi penelitian

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang akan dilakukan

No.	Nama Penulis	Judul	Lokasi	Metode	Persamaan Dengan Rencana Penelitian Ini	Perbedaan Dengan Rencana Penelitian Ini
6	Handayani (2019)	Pengaruh Polusi Udara terhadap Perilaku Transportasi Perkotaan	Kota Bekasi	Kuantitatif	Sama-sama meneliti pengaruh polusi terhadap preferensi transportasi.	Metode, objek, dan lokasi penelitian
7	Prasetyo & Putra (2020)	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Umum di Jakarta	Kota Jakarta	Kuantitatif	Membahas keselamatan sebagai variabel yang memengaruhi penggunaan transportasi umum.	Metode, objek, dan lokasi penelitian
8	Nugroho (2020)	Evaluasi Kinerja dan Preferensi Kecepatan Angkutan Umum BRT Trans Jogja	Kota Yogyakarta	Kuantitatif, Evaluatif	Menilai kecepatan sebagai salah satu indikator penting dalam kinerja layanan transportasi.	Metode, objek, dan lokasi penelitian
9	Purnomo & Herijanto (2021)	Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Rute Semarang - Kendal	Semarang - Kendal	IPA dan Analisis Kenyamanan Metode Vuchic	Menggunakan indikator evaluasi kinerja sesuai SK.687/2002 dan membahas kenyamanan	Metode, objek, dan lokasi penelitian
10	Setyawan & Handayani (2021)	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Penggunaan BRT Trans Jateng	Kota Semarang	Regresi Logistik	Menggunakan regresi logistik dan mengkaji pengaruh aksesibilitas terhadap minat pengguna.	Tidak mengukur indikator kinerja operasional, lokasi dan objek penelitian
11	Putri (2021)	Pengaruh Cakupan Rute dan Aksesibilitas terhadap Minat Gunakan BRT	Kota Yogyakarta	Kuantitatif, Regresi	Sama-sama mengkaji pengaruh cakupan rute dan akses terhadap keputusan menggunakan BRT.	Lokasi penelitian, tidak menilai kinerja operasional, metode kuantitatif regresi biasa.

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang akan dilakukan

No.	Nama Penulis	Judul	Lokasi	Metode	Persamaan Dengan Rencana Penelitian Ini	Perbedaan Dengan Rencana Penelitian Ini
12	Alam (2022)	Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jogja pada trayek 6A dan 6B	Kota Yogyakarta	Kuantitatif, perbandingan hasil dengan PM No.10/2012 & SK.687/2002	Sama-sama mengevaluasi kinerja operasional bus	Objek yang diteliti, Lokasi penelitian, dan tidak menganalisis faktor pengaruh penggunaan
13	Agus dkk. (2023)	Evaluasi Kinerja Operasional dan Tarif Bus Trans Cirebon Koridor I	Kota Cirebon	Analisis Eksploratif dengan observasi dan data sekunder	Lokasi penelitian sama; sama-sama mengevaluasi kinerja operasional	Objek koridor berbeda; fokus penelitian berbeda (penambahan tarif); metode penelitian yang digunakan berbeda
14	Rohmana (2023)	Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jakarta Koridor III Rute Kalideres – Pasar Baru	Kalideres – Pasar Baru	Kuantitatif dan kualitatif (IPA dan CSI)	Evaluasi operasional dengan acuan SK.687/2002; ada persepsi pengguna	Objek dan lokasi penelitian berbeda, metode penelitian yang digunakan berbeda
15	Albasher dkk. (2024)	Analisis Kinerja Operasional dan Karakteristik Penumpang Teman Bus Jogja pada Rute K1, K2A, dan K1A	Kota Yogyakarta	<i>Ordinal Logistic Regression Model</i>	Metode sama (regresi ordinal); evaluasi kinerja operasional; gunakan standar SK.687/2002	Objek dan lokasi penelitian

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Transportasi

Menurut Munawar (2011) transportasi didefinisikan sebagai proses pemindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan memanfaatkan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh masyarakat dengan dikenakan tarif. Jenis kendaraan umum meliputi mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Salah satu jenis layanan angkutan umum penumpang adalah trayek tetap dan teratur, di mana angkutan penumpang dilakukan menggunakan kendaraan umum pada jalur yang telah ditentukan.

3.1.1 Bus Rapid Transit (BRT) Trans Cirebon

Menurut ITDP (2016) *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan sistem transportasi berbasis bus yang berkapasitas dan berkecepatan tinggi, serta memiliki kualitas layanan yang baik dengan biaya yang relatif murah. BRT juga mengombinasikan beberapa elemen seperti jalur khusus yang bus yang pada umumnya berada pada median jalan, penarikan tarif *off-board*, *level boarding*, prioritas bus pada persimpangan, dan elemen kualitas layanan lainnya (seperti teknologi informasi serta *branding* yang kuat serta mengembangkan sistem transportasi publik yang efektif dan efisien (BRT Standard, 2016). BRT Trans Cirebon merupakan salah satu transportasi umum yang terintegrasi yang diusulkan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon. Jumlah armada yang dimiliki BRT Trans Cirebon Koridor II sebanyak 3 unit.

Kegiatan operasional yang dilakukan pada BRT Trans Cirebon Koridor II yaitu sebagai berikut.

1. Menggunakan jalur mix traffic / tanpa jalur khusus.
2. Sistem pembayaran dapat dilakukan di halte atau di dalam bus.
3. Memiliki jadwal operasional yang teratur.
4. Pengemudi hanya dituntut sesuai jadwal dalam perjalanan.

3.1.2 Trayek

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 , trayek merujuk pada jalur yang digunakan oleh kendaraan umum untuk memberikan layanan transportasi penumpang dengan bus, yang memiliki titik awal dan tujuan perjalanan yang tetap, jalur tetap serta jadwal yang bisa tetap atau tidak. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, jaringan trayek mengacu pada kumpulan trayek yang membentuk suatu system layanan transportasi penumpang yang terintegrasi. Adapun jenis-jenis jaringan trayek yang terbagi menjadi 5, yaitu:

1. Trayek lintas batas negara.
2. Trayek antar kota antar provinsi.
3. Trayek antar kota dalam provinsi.
4. Trayek perkotaan.
5. Trayek pedesaan.

3.1.3 Tempat Perhentian Bus (TPB) atau Halte

Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah area bagi kendaraan umum untuk menaikkan ataupun menurunkan penumpang. TPKPU sendiri dibagi menjadi dua yaitu halte dan tempat perhentian bus.

1. Halte menyediakan fasilitas utama, seperti:
 - a. identitas halte berupa nama atau nomor,
 - b. rambu petunjuk,
 - c. papan informasi,
 - d. lampu penerangan, dan
 - e. tempat duduk.
2. Tempat Perhentian Bus (TPB) menyediakan fasilitas utama, seperti:
 - a. rambu petunjuk,
 - b. papan informasi trayek, dan
 - c. identitas TPB berupa nomor atau nama.

Adapun fasilitas tambahan yang dapat disediakan di tiap halte atau tempat perhentian bus (TPB), yaitu

1. Telepon umum.

2. Tempat sampah.
3. Pagar.
4. Papan iklan atau pengumuman.

3.2 Kinerja Operasional Angkutan Umum

Kinerja operasional merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat performa suatu armada. Penilaian parameter kinerja operasional dalam penelitian ini mengacu pada SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Adapun indikator yang dimaksud seperti yang dijabarkan dibawah ini.

1. Faktor Muat (*Load factor*)

Faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara jumlah penumpang actual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dinyatakan dalam persen (%). Menurut SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 faktor muat yang disarankan adalah >70% untuk layanan transportasi massal. Untuk menentukan faktor muat (*load factor*) digunakan Persamaan 3.1.

$$Lf = \frac{P}{C} \times 100\% \quad (3.1)$$

Dengan :

Lf = *load factor*,

P = jumlah penumpang, dan

C = kapasitas.

2. Waktu Antara (*headway*)

Waktu antara (*headway*) merupakan interval waktu dimana kendaraan melalui satu titik sampai kendaraan berikut melalui titik yang sama. *Headway* menurut SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 menggunakan Persamaan 3.2.

$$H = T_2 - T_1 \quad (3.2)$$

Dengan :

H = waktu antara/*headway* (menit),

T_2 = waktu kedatangan kendaraan kedua (menit),

T_1 = waktu kedatangan kendaraan pertama (menit).

3. Jarak ke Perhentian (halte)

Jarak ke perhentian adalah jarak antara lokasi pengguna atau calon penumpang dengan titik perhentian bus atau halte terdekat. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, jarak maksimal dari Lokasi pengguna ke halte adalah ≤ 500 meter.

4. Waktu Perjalanan Bus

Waktu perjalanan adalah total waktu yang dibutuhkan bus dalam menyelesaikan perjalanan dari titik awal ke titik akhir rute.

$$t = \frac{v}{s} \quad (3.3)$$

Dengan:

v = kecepatan (km/jam)

s = jarak tempuh (km)

t = waktu perjalanan (jam)

5. Kecepatan Minimal Bus

Kecepatan minimal adalah kecepatan rata-rata terendah yang dicapai oleh bus selama perjalanan dari terminal awal ke terminal akhir pada suatu rute. Menurut SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002, kecepatan minimal bus untuk daerah perkotaan adalah 20 - 30 km/jam.

$$v = \frac{s}{t} \quad (3.4)$$

Dengan:

v = kecepatan (km/jam)

s = jarak tempuh (km)

t = waktu perjalanan (jam)

6. Ketersediaan

Ketersediaan armada adalah persentase jumlah kendaraan yang siap beroperasi dibandingkan dengan total armada yang dimiliki operator.

Tingkat ketersediaan armada minimal yang disarankan menurut SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah $\geq 80\%$ dari total armada.

3.2.1 Standar Penilaian Indikator Kinerja Operasional Angkutan Umum

Indikator kinerja angkutan umum merupakan parameter yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Menteri Perhubungan. Indikator kinerja operasional angkutan umum dijabarkan pada Tabel 3.1 dibawah ini.

Tabel 3.1 Standar Indikator rja Angkutan Umum

No	Parameter	Standar	Sumber Standar Peraturan
1	Faktor Muat (<i>load factor</i>)	70% - 100%	SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002
2	Waktu Antara (<i>headway</i>)	5 – 15 menit (untuk jalur perkotaan)	
3	Jarak ke Perhentian	≤ 500 meter	Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012
4	Kecepatan Minimal Bus	20 – 30 km/jam untuk area perkotaan	
5	Waktu Perjalanan	Konsisten dengan jadwal operasional dengan toleransi keterlambatan minimal	SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002
6	Ketersediaan	Minimal 80% armada tersedia untuk operasi	SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002

3.3 Teknik Sampling

Teknik sampling merupakan salah satu aspek penting dalam penelitian, terutama yang melibatkan data kuantitatif maupun kualitatif. Sampling adalah proses pemilihan sebagian individu atau unit dari populasi yang lebih besar untuk

digunakan sebagai representasi dari populasi tersebut. Teknik ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang dapat menggambarkan karakteristik populasi secara akurat, tanpa harus menyelidiki setiap anggota populasi secara langsung.

Menurut Sugiyono (2019), sampling merupakan teknik pengambilan sampel yang dilakukan untuk menentukan jumlah dan karakteristik sampel yang representatif dari suatu populasi. Dalam hal ini, representasi populasi menjadi aspek penting agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan secara tepat. Pendapat serupa dikemukakan oleh Kerlinger (2006), yang mendefinisikan sampling sebagai proses memilih individu, kelompok, atau objek dari populasi sehingga sampel yang dihasilkan dapat mewakili karakteristik populasi tersebut. Artinya, teknik ini tidak hanya berfokus pada jumlah, tetapi juga pada kualitas representasi yang dihasilkan.

Teknik sampling terbagi menjadi dua kategori, yaitu *probability sampling* dan *non-probability sampling*. *Probability sampling* adalah metode pemilihan sampel di mana anggota populasi dipilih secara acak, sehingga setiap anggota memiliki peluang yang sama untuk terpilih sebagai sampel penelitian. Sebaliknya, dalam *non-probability sampling*, tidak semua anggota populasi memiliki kesempatan yang setara untuk dipilih. Terdapat empat jenis teknik dalam *probability sampling*, yaitu:

1. *Simple Random Sampling*

Simple random sampling adalah metode pengambilan sampel secara acak di mana setiap individu dalam populasi memiliki peluang yang sama untuk dipilih. Pemilihan dilakukan tanpa memperhatikan perbedaan karakteristik individu, dan sering kali menggunakan bantuan alat seperti tabel angka acak atau perangkat lunak komputer.

2. *Stratified Random Sampling*

Stratified random sampling dilakukan dengan membagi populasi ke dalam beberapa kelompok atau strata berdasarkan karakteristik tertentu, seperti jenis kelamin, usia, atau tingkat pendidikan. Setelah pembagian strata, sampel dari tiap kelompok diambil secara acak. Teknik ini bertujuan agar semua kelompok dalam populasi mendapatkan representasi yang proporsional dalam sampel.

3. *Cluster Sampling*

Cluster sampling merupakan teknik di mana populasi dibagi menjadi beberapa kelompok atau klaster yang mewakili keseluruhan populasi, kemudian beberapa klaster dipilih secara acak. Semua anggota dalam klaster terpilih dijadikan sampel, atau peneliti dapat mengambil sampel tambahan dari dalam klaster tersebut. Metode ini umumnya digunakan pada populasi yang tersebar secara geografis dan sulit dijangkau secara keseluruhan.

4. *Systematic Sampling*

Systematic sampling adalah teknik pengambilan sampel dengan memilih setiap elemen ke- n dari daftar populasi setelah menentukan titik awal secara acak. Misalnya, jika ingin memilih 100 sampel dari populasi 1.000, maka setiap elemen ke-10 akan dipilih setelah menentukan angka awal secara acak antara 1 hingga 10. Teknik ini lebih praktis dibandingkan *simple random sampling*, namun perlu memastikan bahwa urutan dalam daftar populasi tidak memiliki pola tertentu yang dapat menimbulkan bias.

Pada penelitian ini teknik sampling yang digunakan adalah *simple random sampling*. Responden dipilih secara acak dimana memiliki peluang yang sama untuk dipilih tanpa membedakan karakteristik individu.

3.3.1 Populasi

Populasi merupakan keseluruhan objek penelitian yang memiliki karakteristik tertentu yang menjadi perhatian peneliti untuk diteliti. Menurut Sugiyono (2019), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dapat berupa individu, kelompok, organisasi, atau fenomena tertentu, tergantung pada fokus penelitian. Dalam penelitian ini, populasi mencakup seluruh Masyarakat Kota Cirebon yang pernah menggunakan layanan Bus Trans Cirebon Koridor II. Dilansir dari media About Cirebon, Kepala Bidang Angkutan dan Multi Moda Dishub Kota Cirebon, Catur Wulan Anggraeni menjelaskan bahwa BRT Trans Cirebon melayani sebanyak 76.460 penumpang pada tahun 2024.

3.3.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil untuk mewakili keseluruhan populasi dalam penelitian. Menurut Arikunto (2010), sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti. Pemilihan sampel dilakukan untuk mempermudah proses penelitian, terutama jika cakupan populasi terlalu luas untuk diteliti secara keseluruhan. Sampel harus dipilih dengan metode yang tepat agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan ke populasi. Metode yang digunakan dalam pengambilan sampel penelitian ini adalah Metode Krejcie & Morgan. Metode ini dirancang untuk memberikan pendekatan yang efisien dalam menghitung ukuran sampel secara statistik, tanpa perlu melakukan perhitungan manual yang rumit. Perhitungan jumlah sampel dalam Metode Krejcie & Morgan dapat dihitung dengan menggunakan Persamaan 3.5.

$$n = \frac{X^2 \times N \times P(1-P)}{(N-1) \times d^2 + X^2 \times P(1-P)} \quad (3.5)$$

dengan :

n = Ukuran sampel

N = Ukuran populasi

X^2 = Nilai Chi kuadrat untuk 1 derajat kebebasan dengan confidence
(1,96 x 1,96 = 3,841)

P = Proporsi populasi

d = galat pendugaan / Tingkat akurasi (0,05)

Saat ini, perhitungan rumus ukuran sampel tersebut tidak lagi diperlukan, karena Krejcie & Morgan telah menyusun rumus tersebut dalam bentuk tabel yang praktis untuk digunakan. Jumlah sampel berdasarkan ukuran populasi dapat ditentukan dengan merujuk pada Tabel 3.2.

Tabel 3. 2 Penentuan Jumlah Sampel

Populasi (N)	Sampel (n)	Populasi (N)	Sampel (n)	Populasi (N)	Sampel (n)
10	10	220	140	1200	291
15	14	230	144	1300	297
20	19	240	148	1400	302
25	24	250	152	1500	306
30	28	260	155	1600	310
35	32	270	159	1700	313
40	36	280	162	1800	317
45	40	290	165	1900	320
50	44	300	169	2000	322
55	48	320	175	2200	327
60	52	340	181	2400	331
65	56	360	186	2600	335
70	59	380	191	2800	338
75	63	400	196	3000	341
80	66	420	201	3500	346
85	70	440	205	4000	351
90	73	460	210	4500	354
95	76	480	214	5000	357
100	80	500	217	6000	361
110	86	550	226	7000	364
120	92	600	234	8000	367
130	97	650	242	9000	368
130	97	650	242	9000	368
140	103	700	248	10000	370
150	108	750	254	15000	375
160	113	800	260	20000	377
170	118	850	265	30000	379
180	123	900	269	40000	380
190	127	950	274	50000	381
200	132	1000	278	75000	382
210	136	1100	285	100000	384

Sumber: Krejcie and Morgan (1970)

Dari banyaknya populasi yang diketahui dari jumlah penumpang BRT Trans Cirebon Koridor II tahun 2024 yaitu 76.460 pengguna didapatkan 381 sampel yang mewakili keseluruhan populasi penelitian.

3.4 Uji Validitas

Pengujian validitas model dapat dilakukan dengan melihat validitas konvergen, yang tercermin melalui nilai *loading factor* (λ). Nilai dari loading factor menunjukkan keterkaitan antara variabel laten dan indikator. Jika nilai loading factor lebih besar dari 0,5, maka indikator tersebut dianggap ideal dalam mengukur variabel laten. Namun, jika nilai loading factor kurang dari 0,5, indikator tersebut dapat dikeluarkan (Ghozali, 2014). Nilai *loading factor* dapat dihitung menggunakan Persamaan 3.6.

Hipotesis :

1. Hipotesis Nol (H_0)

Indikator yang digunakan tidak valid dalam mengukur variabel latensinya

2. Hipotesis Alternatif (H_1)

Indikator yang digunakan berlaku dalam mengukur variabel latensi

Statistik Uji :

$$\lambda_{ik} = (Z^T Z)^{-1} Z^T X = \frac{cov(x_{ik}, Z_i)}{var(Z_i^2)} = \mathbf{W}_{ik} \quad (3.6)$$

3.5 Uji Realibilitas

Uji keaslian model dapat dilakukan dengan menggunakan nilai *composite reliability*. *Composite reliability* adalah indikator yang digunakan untuk mengevaluasi konstruk berdasarkan konsistensi internal. Nilai *composite reliability* dapat dihitung menggunakan Persamaan 3.7.

Hipotesis :

1. Hipotesis Nol (H_0)

Variabel latensi tidak dapat diandalkan

2. Hipotesis Alternatif (H_1)

Variabel latensi dapat diandalkan

Statistik Uji :

$$\rho_c = \frac{(\sum_{j=1}^n \lambda_{jh})^2}{(\sum_{j=1}^n \lambda_{jh})^2 + \sum_{j=1}^n var(\varepsilon_{jh})} \quad (3.7)$$

3.6 Regresi Logistik Ordinal

Analisis regresi logistik ordinal merupakan salah satu metode statistik yang digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel respon dan variabel prediktor. Variabel respon pada regresi logistik ordinal bersifat polikotomus dengan skala ordinal (Hosmer & Lemeshow, 2000). Model yang digunakan untuk regresi logistik ordinal adalah model logit. Model tersebut adalah model logit kumulatif, pada model ini terdapat sifat ordinal dari respon Y yang dituangkan dalam peluang kumulatif. Model logit kumulatif merupakan model yang didapatkan dengan cara membandingkan peluang kumulatif yaitu peluang kurang dari atau sama dengan kategori respon ke- j pada p variabel prediktor yang dinyatakan dalam vector x dengan peluang lebih besar daripada kategori respon ke- j , $P(Y > j|x)$ (Agresti, 2007). Berikut adalah peluang kumulatif $P(Y \leq j | x)$ yang merupakan persamaan umum dalam regresi logistik ordinal.

$$\gamma_j(X) = P(Y \leq j | X = x) = \frac{e^{(a_j + x^T \beta)}}{1 + e^{(a_j + x^T \beta)}} \quad (3.8)$$

Penggunaan uji regresi logistik ordinal dalam penelitian ini didasarkan pada karakteristik variabel dependen yang berskala ordinal yaitu persepsi responden terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Menurut Hosmer dkk. (2013), regresi logistik ordinal tepat digunakan untuk menganalisis hubungan antara satu atau lebih variabel independen dengan variabel dependen yang terdiri atas kategori berurutan tetapi tidak memiliki jarak yang sama. Pada penelitian ini, model regresi logistik ordinal digunakan untuk menganalisis pengaruh variabel sosiodemografi terhadap preferensi pengguna terhadap atribut layanan transportasi umum (Agresti, 2010). Adapun aspek layanan seperti aksesibilitas, kenyamanan, tarif, kecepatan, dan keselamatan. Selain itu, regresi logistik ordinal cocok diterapkan ketika data tidak memenuhi asumsi normalitas yang umum terjadi pada data survei berbasis kuesioner (Hair dkk., 2019).

3.6.1 Uji Serentak (Uji Likelihood)

Pengujian serentak dilakukan untuk memeriksa signifikansi koefisien β secara keseluruhan (Hosmer & Lemeshow, 2000).

Hipotesis :

3. Hipotesis Nol (H_0)

Tidak ada variabel prediktor yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel respon ($\beta_1 = \beta_2 = \dots = \beta_j = 0$).

4. Hipotesis Alternatif (H_1)

Minimal ada satu variabel prediktor yang berpengaruh signifikan terhadap variabel respon ($\beta_j \neq 0$ untuk minimal satu j).

Daerah penolakan : H_0 ditolak jika $G > \chi^2_{(p,\alpha)}$

Statistik Uji :

$$G = -2 \ln \left[\frac{\left(\frac{n_1}{n}\right)^{n_1} \left(\frac{n_0}{n}\right)^{n_0}}{\prod_{i=1}^n \hat{\pi}_i^{y_i} (1-\hat{\pi})^{(1-y_i)}} \right] \quad (3.9)$$

3.6.2 Uji Parsial (Uji Wald)

Pengujian secara parsial dilakukan untuk mengetahui signifikansi setiap parameter terhadap variabel respon. Pengujian signifikansi parameter menggunakan uji *Wald* (Hosmer & Lemeshow, 2000).

Hipotesis :

1. Hipotesis Nol (H_0)

Koefisien regresi untuk variabel predictor ke- j sama dengan nol ($\beta_j = 0$), yang berarti variabel tersebut tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel respon.

2. Hipotesis Alternatif (H_1)

Koefisien regresi untuk variabel predictor ke- j tidak sama dengan nol ($\beta_j \neq 0$), yang berarti variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel respon.

Daerah penolakan : H_0 ditolak jika $G > \chi^2(p,\alpha)$

Statistik Uji :

$$W = \left(\frac{\hat{\beta}_j}{SE(\hat{\beta}_j)} \right)^2 \quad (3.10)$$

3.6.3 Uji Kesesuaian Model

Pengujian ini dilakukan untuk menguji apakah model yang dihasilkan berdasarkan regresi logistik ordinal sudah layak. Dengan kata lain tidak terdapat perbedaan antara hasil pengamatan dan kemungkinan hasil prediksi model. Pengujian kesesuaian model dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut (Hosmer & Lemeshow, 2000).

1. H_0 : Model sesuai
2. H_1 : Model tidak sesuai

Daerah penolakan : H_0 ditolak jika $\hat{C}_{hitung} > X^2_{(db,\alpha)}$ atau $p\text{-value} < \alpha$

Statistik Uji :

$$\hat{C} = \sum_{j=1}^J \frac{(o_j - n_j \bar{\pi}_j)^2}{n_j \bar{\pi}_j (1 - \bar{\pi}_j)} \quad (3.11)$$

3.6.4 Ketepatan Klasifikasi

Menurut Johnson, R. d. (2007) Ketepatan klasifikasi dari analisis regresi ordinal dapat diketahui dari perhitungan *APER* (*Apparent Error Rate*). *APER* merupakan suatu nilai yang digunakan untuk melihat peluang kesalahan dalam mengklasifikasikan objek. Perhitungan nilai *APER* adalah

$$APER = \frac{n_{12} + n_{13} + n_{21} + n_{23} + n_{31} + n_{32}}{n_{11} + n_{12} + n_{13} + n_{21} + n_{22} + n_{23} + n_{31} + n_{32} + n_{33}} \times 100\% \quad (3.12)$$

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif kuantitatif sesuai dengan masing-masing tujuannya. Tujuan pertama yaitu menilai kinerja operasional Bus Trans Cirebon koridor II dengan analisis kuantitatif berdasarkan parameter seperti faktor muat, waktu antara, jarak menuju pemberhentian bus, waktu perjalanan, dan kecepatan perjalanan kemudian dinilai dan menyesuaikan pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002. Tujuan berikutnya yaitu mengetahui faktor-faktor pengaruh penggunaan angkutan umum oleh responden (penumpang). Hasil analisis akan disajikan secara deskriptif melalui narasi, tabel, dan gambar agar mudah dipahami yang selanjutnya digunakan untuk merumuskan strategi dan solusi.

4.2 Lokasi Penelitian

Wilayah studi dalam penelitian ini mencakup daerah layanan Bus BRT Trans Cirebon Koridor II yang berangkat dan pulang dari Terminal Harjamukti (Lampiran 4).

4.3 Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2019), variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel merupakan konsep yang memiliki nilai atau karakteristik yang dapat diukur. Variabel penelitian dapat dibedakan menjadi dua yaitu variabel independen (bebas) dan variabel dependen (terikat).

4.3.1 Variabel Terikat

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel bebas. Variabel-variabel terikat dalam penelitian ini disusun berdasarkan indikator layanan angkutan umum yang telah digunakan dalam penelitian-penelitian terdahulu. Adapun referensi yang menjadi dasar pemilihan variabel tersebut telah

dijabarkan pada Bab II (Tinjauan Pustaka), sehingga setiap variabel memiliki landasan teoritis yang kuat dan relevan dengan konteks penelitian ini. Pada penelitian ini variabel terikatnya:

1. Dimensi pelayanan BRT Trans Cirebon sebagai berikut:

Y1: Aksesibilitas

Y2: Kenyamanan

Y3: Tarif

Y4: Kecepatan

Y5: Keselamatan

Y6: Cuaca

Y7: Polusi

Y8: Ketepatan waktu

Y9: Rute;

Y10: Informasi layanan

2. Skenario Peningkatan Pelayanan

Y11: Jalur khusus

Y12: Penambahan armada

Variabel terikat dalam penelitian ini ditetapkan berdasarkan kajian literatur dan penelitian terdahulu yang relevan. Setiap variabel memiliki rujukan ilmiah yang mendukung validitasnya sebagai komponen yang memengaruhi keputusan penggunaan layanan BRT. Adapun rujukan dari masing-masing variabel adalah sebagai berikut:

- a. Variabel aksesibilitas diadaptasi dari penelitian yang dilakukan oleh Setyawan dan Handayani (2021) mengenai faktor-faktor yang memengaruhi minat penggunaan BRT Trans Jateng.
- b. Variabel kenyamanan mengacu pada penelitian Sheila (2018) yang meneliti pengaruh kenyamanan dan keamanan terhadap minat masyarakat untuk menggunakan BRT di Kota Batu.
- c. Variabel tarif merujuk pada studi Tazaruwah (2019) yang menganalisis pengaruh harga dan waktu tempuh terhadap keputusan penggunaan Trans Semarang.

- d. Variabel kecepatan diambil dari penelitian Nugroho (2020) yang mengevaluasi kinerja dan preferensi kecepatan pengguna terhadap layanan BRT Trans Jogja.
- e. Variabel keselamatan mengacu pada penelitian Prasetyo dan Putra (2020) yang meneliti faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan transportasi umum di Jakarta, termasuk persepsi terhadap keselamatan.
- f. Variabel cuaca berdasarkan penelitian Nurcholis (2017) yang membahas pengaruh faktor cuaca terhadap minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Bogor.
- g. Variabel polusi diadaptasi dari penelitian Handayani (2019) yang menganalisis pengaruh polusi udara terhadap perilaku transportasi masyarakat di lingkungan perkotaan.
- h. Variabel ketepatan waktu mengacu pada penelitian Yusuf (2018) yang menilai ketepatan waktu sebagai indikator keandalan layanan BRT Trans Semarang.
- i. Variabel rute diambil dari studi Putri (2021) yang menganalisis pengaruh cakupan rute dan aksesibilitas terhadap minat penggunaan BRT di Yogyakarta.
- j. Variabel informasi layanan merujuk pada penelitian Purnomo dan Herijanto (2021) yang mengevaluasi efektivitas informasi pelayanan di halte dan aplikasi BRT Trans Jateng.

4.3.2 Variabel Bebas

Variabel bebas adalah variabel yang memperkuat atau memperlemah hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Pada penelitian ini variabel bebas mencakup

1. Faktor sosiodemografi
 - X_1 : Jenis kelamin
 - X_2 : Usia
 - X_3 : Pekerjaan
 - X_4 : Pendapatan per bulan
 - X_5 : Kepemilikan sepeda motor
 - X_6 : Kepemilikan mobil
 - X_7 : Kepemilikan SIM
 - X_8 : Kepemilikan sepeda

2. Faktor karakteristik perjalanan

X_9 : Moda transportasi utama

X_{10} : Jarak perjalanan

X_{11} : Waktu perjalanan

Variabel bebas dalam penelitian ini ditetapkan berdasarkan kajian literatur dan penelitian terdahulu yang relevan. Semua variabel bebas pada penelitian ini merujuk pada penelitian Irawan (2019) yang berjudul “*Exploring the Performance of TransJogja Bus and the Behavior of Its Passengers*”.

4.4 Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah proses sistematis untuk memperoleh informasi atau fakta yang relevan dengan tujuan penelitian dari berbagai sumber, baik melalui observasi, wawancara, kuesioner, eksperimen, maupun dokumentasi untuk mengumpulkan data yang valid, reliabel, dan dapat dianalisis guna menjawab pertanyaan penelitian atau menguji hipotesis yang telah dirumuskan. Menurut Sugiyono (2017), pengumpulan data adalah langkah strategis dalam penelitian, karena kualitas hasil penelitian sangat bergantung pada data yang dikumpulkan dan metode yang digunakan untuk mendapatkannya. Oleh karena itu, pemilihan metode pengumpulan data harus disesuaikan dengan jenis penelitian dan sifat data yang diperlukan.

4.4.1 Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dari sumber pertama tanpa melalui perantara. Data primer dihasilkan dari aktivitas pengumpulan data secara langsung di lapangan untuk tujuan penelitian yang spesifik, sehingga bersifat asli dan relevan dengan kebutuhan studi. Pengambilan data primer mencakup data kinerja bus dan data persepsi pengguna bus.

A. Data Kinerja Operasional Bus

Data-data pada bagian ini disesuaikan untuk analisis kinerja operasional berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang mencakup:

1. Waktu antara (*headway*).
2. Jarak ke perhentian

3. Waktu perjalanan
4. Kecepatan minimal bus
5. Faktor muat (*load factor*)
6. Ketersediaan.

Data-data dilakukan dengan

B. Data Persepsi dan Pengalaman Pengguna Bus

Data-data pada bagian ini Survei dinamis *on board* yang dilakukan untuk memperoleh data sebagai berikut:

- a. Jumlah penumpang naik dan turun pada setiap TPB atau halte yang digunakan sebagai data untuk melakukan analisis *load factor*/faktor muat,
- b. Kapasitas tempat duduk pada bus yang digunakan sebagai data untuk melakukan analisis *load factor*/faktor muat,
- c. Waktu tempuh perjalanan pada tiap TPB atau halte sebagai data untuk melakukan analisis waktu perjalanan dan kecepatan perjalanan,
- d. Jarak antar halte atau panjang rute yang dilalui oleh Bus BRT Trans Cirebon koridor II sebagai data untuk melakukan analisis waktu perjalanan dan kecepatan perjalanan.

1. Survei Kuesioner

Survei kuesioner dilakukan dengan memberikan angket berisi daftar pertanyaan mengenai aspek sosio-ekonomi, demografi dan karakteristik perjalanan kepada responden. Tujuannya adalah untuk memperoleh informasi mengenai penilaian faktor pengaruh penggunaan.

4.4.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah dikumpulkan, diolah, dan dipublikasikan sebelumnya oleh pihak lain, bukan langsung oleh peneliti yang sedang melakukan penelitian. Data ini biasanya tersedia dalam bentuk dokumen, laporan, statistik, atau publikasi, sehingga penggunaannya lebih bersifat sebagai referensi atau pelengkap. Data sekunder yang dimaksud adalah:

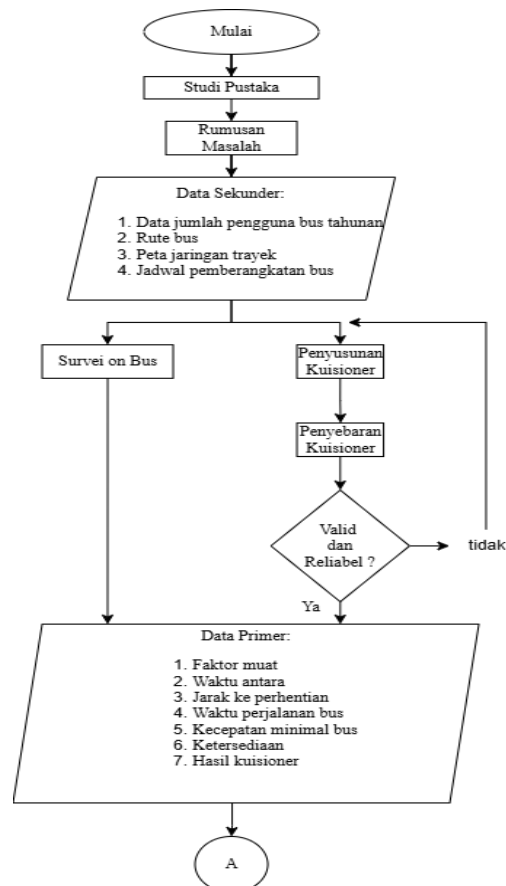
1. Data jumlah pengguna Bus BRT Trans Cirebon Koridor II tahun 2024.
2. Rute Bus Trans Cirebon Koridor II untuk mengetahui Kawasan yang dilalui oleh Bus Trans Cirebon Koridor II.

3. Peta jaringan trayek untuk mengetahui dimana saja bus akan berhenti.
4. Jadwal pemberangkatan bus.

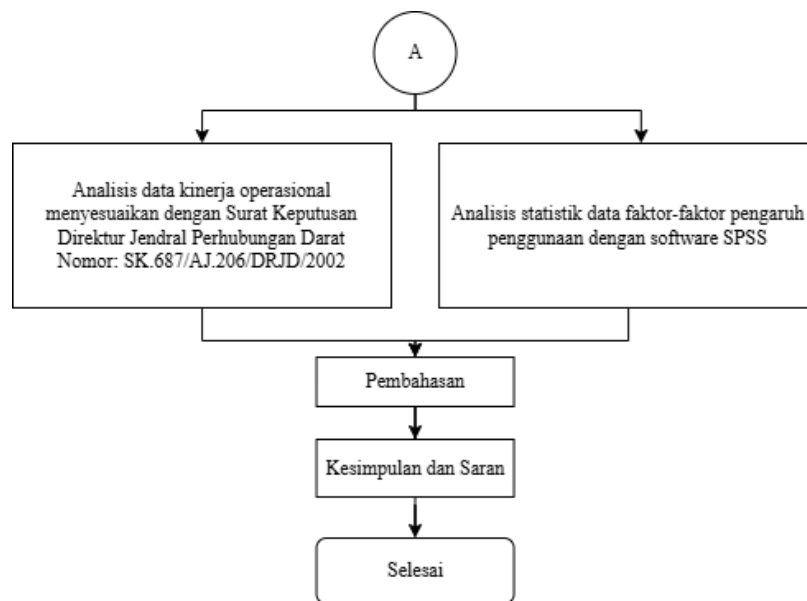
4.5 Alur Penelitian

Alur penelitian disusun untuk memberikan gambaran sistematis mengenai tahapan-tahapan yang dilakukan selama proses penelitian ini berlangsung. Setiap langkah dalam alur ini dirancang agar saling terhubung secara logis, mulai dari identifikasi masalah hingga kesimpulan akhir.

Dengan menyajikan alur penelitian dalam bentuk bagan, diharapkan pembaca dapat memahami proses penelitian secara menyeluruh dan terstruktur, serta mempermudah dalam menelusuri setiap tahap yang telah dilakukan oleh peneliti. Berikut adalah gambar dari alur penelitian ini:



Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian



Lanjutan Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian

BAB V

PEMBAHASAN

5.1 Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam analisis ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya dalam rangka mencapai tujuan penelitian, yang meliputi jumlah penumpang, jarak tempuh, waktu perjalanan, kecepatan kendaraan, waktu tunggu, serta pola operasi bus. Data sekunder diperoleh dari instansi yang berkompeten dan berkaitan dengan penelitian ini, seperti data jumlah armada, jadwal operasional, serta kebijakan yang diterapkan terhadap sistem transportasi publik di Cirebon.

Survei untuk mendapatkan data primer dilakukan pada hari Minggu, 23 Februari 2025, dan Senin, 24 Februari 2025. Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi langsung pada *on-board* Bus Trans Cirebon Koridor II. Data yang dikumpulkan mencakup jumlah penumpang naik dan turun di setiap halte, waktu kedatangan dan keberangkatan bus di setiap halte, waktu tunggu penumpang, serta ritase bus dalam sehari. Sistem perjalanan Bus Trans Cirebon Koridor II menerapkan pola operasi *looping* dengan total 45 halte yang dilayani. Armada yang beroperasi dalam sistem ini berjumlah 3 unit dengan jam operasional mulai pukul 06.00 WIB hingga 18.00 WIB. Pada hari Minggu, 23 Februari 2025 untuk merepresentasikan operasional akhir pekan (*weekend*) dan Senin, 24 Februari 2025 untuk merepresentasikan operasional akhir pekan (*weekdays*) masing-masing bus melakukan 6 rit dalam sehari. Penentuan waktu pengambilan data dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada salah satu staf PD Pembangunan Kota Cirebon terkait hari operasional terpadat BRT serta sudah dipertimbangkan untuk mengurangi bias data dengan tanpa adanya gangguan hari libur dan kebijakan yang bersifat temporer.

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini akan dianalisis untuk mengidentifikasi efisiensi operasional Bus Trans Cirebon Koridor II serta faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan penggunaan layanan oleh masyarakat.

5.2 Analisis Kinerja Operasional

Analisis kinerja operasional Bus Trans Cirebon Koridor II dilakukan dengan mengacu pada parameter dalam SK Dirjen 687/2002 mencakup tingkat keterisian (*load factor*), frekuensi layanan, kecepatan rata-rata, serta waktu tunggu dan *headway* antarbus. Hasil analisis ini bertujuan untuk menilai efisiensi operasional dan memberikan rekomendasi untuk peningkatan layanan transportasi publik di Cirebon.

5.2.1 Evaluasi Tingkat Keterisian (*Load Factor*)

Faktor muat (*load factor*) dihitung berdasarkan perbandingan jumlah penumpang di dalam bus terhadap kapasitas total bus, kemudian dikalikan 100%. Bus Trans Cirebon Koridor II memiliki kapasitas 30 orang, terdiri dari 20 tempat duduk dan 10 tempat berdiri, sehingga analisis dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat keterisian optimal untuk kenyamanan dan efisiensi layanan. Rumus perhitungan *load factor* disajikan pada persamaan 3.1, adapun contoh perhitungan disajikan untuk armada 1 rit ke-2 pada hari Senin, 24 Februari 2025 di antara halte Kelurahan Argasunya dan halte pertigaan kopi luhur:

Jumlah penumpang *on board* sebelumnya = 6 penumpang

Jumlah penumpang naik = 1 penumpang (di Halte Kelurahan Argasunya)

Jumlah penumpang turun = 1 penumpang (di Halte Kelurahan Argasunya)

$$\begin{aligned}
 \text{Load Factor} &= \frac{\text{Jumlah Penumpang}}{\text{Kapasitas}} \times 100\% \\
 &= \frac{(6-1+1)}{30} \times 100\% \\
 &= \frac{6}{30} \times 100\% \\
 &= 20\%
 \end{aligned}$$

Perhitungan yang sama dilakukan untuk setiap segmen perjalanan di sepanjang rute Bus Trans Cirebon Koridor II. Pada setiap segmen, jumlah penumpang yang naik dan turun di setiap halte diperhitungkan untuk mendapatkan

jumlah penumpang *on board* pada segmen berikutnya. Adapun rekapitulasi hasil analisis *load factor* disajikan pada Tabel 5.1 untuk *weekday* dan Tabel 5.2 untuk *weekend*.

Tabel 5. 1 Rekapitulasi *Load Factor* pada Weekday

Periode	Armada	Rit-ke	LF (%)		LF (%) rata-rata
			Rata-rata	Tertinggi	
<i>Weekday</i>	1	1	12	20	21
		2	14	27	
		3	31	43	
		4	35	53	
		5	25	40	
		6	6	13	
	2	1	14	23	
		2	11	17	
		3	37	53	
		4	48	57	
		5	37	57	
		6	8	23	
	3	1	16	27	
		2	12	23	
		3	22	37	
		4	33	43	
		5	17	30	
		6	5	13	

Berdasarkan hasil rekapitulasi *load factor* pada *weekday*, terlihat bahwa tingkat keterisian bus bervariasi cukup signifikan antar rit dan armada. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002, nilai *load factor* yang optimal berkisar antara $\geq 70\%$. Pada hasil observasi menunjukkan nilai *load factor weekday* rata-rata sebesar 21% dengan nilai *load factor* rata-rata yang paling tinggi mencapai 48% dan nilai *load factor* tertinggi mencapai 57% pada armada 2 rit ke-4, sementara *load factor* rata-rata terendah bahkan hanya 5% dan *load factor* terendah sebesar 13% pada armada 3 rit ke-6. Hal ini menunjukkan bahwa layanan Bus Trans Cirebon Koridor II masih belum mencapai tingkat keterisian yang optimal, yang dapat mengindikasikan rendahnya tingkat permintaan. Peningkatan *load factor* terjadi pada rit ke-3 hingga ke-5 (sekitar pukul 10.00 – 16.00) yang menunjukkan waktu sibuk dengan lebih banyak penumpang akibat aktivitas belanja, perkantoran, atau

perjalanan pulang sekolah. Rit ke-6 yang beroperasi menjelang pukul 18.00 kembali mengalami penurunan *load factor*, yang mengindikasikan bahwa pada waktu tersebut jumlah penumpang mulai berkurang seiring dengan selesainya jam kerja dan aktivitas utama masyarakat.

Tabel 5. 2 Rekapitulasi *Load Factor* pada Weekend

Periode	Armada	Rit-ke	<i>Load Factor</i> (%)		<i>LF</i> (%) rata-rata
			Rata-rata	Tertinggi	
<i>Weekend</i>	1	1	11	23	30
		2	23	37	
		3	50	63	
		4	67	83	
		5	63	80	
		6	17	40	
	2	1	13	20	
		2	22	37	
		3	38	60	
		4	40	50	
		5	39	50	
		6	13	27	
	3	1	12	23	
		2	13	27	
		3	43	67	
		4	56	77	
		5	18	43	
		6	7	13	

Berdasarkan hasil rekapitulasi *load factor* pada *weekend*, terlihat bahwa tingkat keterisian bus lebih tinggi dibandingkan pada *weekday*, terutama pada rit ke-3 hingga ke-5 di beberapa armada. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002, nilai *load factor* yang optimal berkisar antara $\geq 70\%$, dan hasil observasi menunjukkan bahwa nilai *load factor weekend* sebesar 30% dengan nilai *load factor* rata-rata palinggi sebesar 67% dengan *load factor* tertinggi mencapai 83% pada armada 1 rit ke-4, sedangkan *load factor* rata-rata terendah hanya 7% dan *load factor* terendah hanya sebesar 13% pada armada 3 rit ke-6. Hal ini mengindikasikan bahwa permintaan transportasi meningkat pada waktu-waktu tertentu di akhir pekan, terutama pada rit siang hingga sore, kemungkinan akibat aktivitas rekreasi, belanja, dan perjalanan keluarga. Rit ke-4 dan ke-5 menunjukkan *load factor*

mendekati optimal, yang menunjukkan tingginya jumlah penumpang pada rentang waktu 10.00 – 16.00, sedangkan rit ke-6 yang beroperasi menjelang 18.00 kembali mengalami penurunan *load factor*, yang mengindikasikan mulai berkurangnya mobilitas masyarakat di penghujung hari.

5.2.2 Evaluasi Waktu Antara (*Headway*)

Headway diperoleh dengan mencatat waktu kedatangan setiap bus di titik perhentian (*halte*) yang sama dan menghitung selisih waktunya antar bus pada rit yang sama. Rata-rata *headway* dihitung dengan menjumlahkan seluruh selisih waktu antar bus (misalnya antara Bus 1 dan Bus 2, serta Bus 2 dan Bus 3) pada satu rit, kemudian dibagi dengan jumlah pasangan bus (umumnya 2 pasang: Bus 1–2 dan Bus 2–3). Perhitungan *headway* lebih lengkap ada pada Lampiran 22 dan 23. Adapun contoh perhitungan *headway weekday* pada Rit 2, waktu kedatangan bus di halte terakhir adalah sebagai berikut,

Bus 1: 09:15

Bus 2: 09:30

Bus 3: 09:45

1) *Headway* 1 (Bus 1 – Bus 2):

$$09:15 - 09:30 = 15 \text{ menit}$$

2) *Headway* 2 (Bus 2 – Bus 3):

$$09:30 - 09:45 = 15 \text{ menit}$$

Adapun hasil rekapitulasi *headway* rata-rata antar kendaraan pada layanan BRT Trans Cirebon disajikan dalam Tabel 5.3 berikut.

Tabel 5. 3 Rekapitulasi Headway Rata-Rata Antar Kendaraan

Rit-ke	Bus	Headway Rata-Rata (Menit)	
		<i>Weekday</i>	<i>Weekend</i>
Rit 1	Bus 1 - Bus 2	00:20	00:15
	Bus 2 - Bus 3	00:12	00:14
Rit 2	Bus 1 - Bus 2	00:15	00:15
	Bus 2 - Bus 3	00:12	00:15
Rit 3	Bus 1 - Bus 2	00:15	00:15
	Bus 2 - Bus 3	00:15	00:15
Rit 4	Bus 1 - Bus 2	00:14	00:14
	Bus 2 - Bus 3	00:15	00:15
Rit 5	Bus 1 - Bus 2	00:15	00:15
	Bus 2 - Bus 3	00:15	00:15

Lanjutan Tabel 5. 3 Rekapitulasi *Headway* Rata-Rata Antar Kendaraan

Rit-ke	Bus	<i>Headway</i> Rata-Rata (Menit)	
		<i>Weekday</i>	<i>Weekend</i>
Rit 6	Bus 1 - Bus 2	00:15	00:16
	Bus 2 - Bus 3	00:15	00:15

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002 untuk layanan Bus Rapid Transit (BRT) di wilayah perkotaan, *headway* ideal adalah maksimum 15 menit pada jam sibuk maupun tidak sibuk. Sebanyak 83,33% rit memenuhi standar *headway* maksimum 15 menit sebagaimana ditetapkan dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002. Pengecualian terjadi pada Rit 1 (*weekday*) antara Bus 1 dan Bus 2 dengan *headway* 20 menit, dan Rit 6 (*weekend*) antara Bus 1 dan Bus 2 dengan 16 menit.

Salah satu faktor yang diduga turut menyebabkan ketidakteraturan ini adalah praktik operasional bus yang berhenti di luar lokasi TPB (Tempat Perhentian Bus) yang telah ditentukan. Observasi langsung di lapangan menunjukkan bahwa Bus BRT Trans Cirebon Koridor II kerap kali menaikkan dan menurunkan penumpang di luar halte resmi, terutama di wilayah Argasunya. Praktik ini dilakukan sebagai bentuk penyesuaian terhadap kondisi sosial masyarakat setempat yang dinilai masih belum sepenuhnya memahami atau terbiasa dengan sistem BRT yang berbasis halte tetap. Meski dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas layanan, kebiasaan ini justru berdampak pada ketidakkonsistenan waktu tempuh antar segmen perjalanan, serta mempersulit pengendalian jadwal *headway* yang teratur.

Ketidakteraturan dalam pola pemberhentian ini pada akhirnya berkontribusi terhadap meningkatnya variasi *headway* antar bus, yang secara tidak langsung menurunkan efisiensi operasional dan kualitas pelayanan sistem BRT sebagai moda transportasi publik berbasis jadwal dan halte tetap.

5.2.3 Evaluasi Jarak ke Perhentian

Data jarak ke halte/perhentian bus BRT Trans Cirebon diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh 381 responden, dengan pertanyaan berbentuk pilihan

ganda berskala ordinal seperti "<500 meter", "500 m – 1 km", "1–2 km", dan ">2 km". Masing-masing responden memilih satu jawaban yang paling menggambarkan estimasi jarak tempuh ke halte BRT Trans Cirebon terdekat. Adapun hasil rekapitulasi jarak responden menuju halte atau perhentian bus terdekat berdasarkan persepsi pribadi yang diperoleh melalui kuesioner disajikan pada Tabel 5.4 berikut.

Tabel 5. 4 Jarak ke Halte/Perhentian Bus

Jarak ke TPB/Halte BRT	Frekuensi	Persentase (%)	Persentase Valid (%)	Persentase Kumulatif (%)
< 500 meter	30	7,90	7,90	7,90
500 meter – 1 km	111	29,10	29,10	37,00
1 – 2 km	211	55,40	55,40	92,40
> 2 km	29	7,60	7,60	100,00
Total	381	100,00	100,00	100,00

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, Jarak ideal antara tempat tinggal pengguna ke halte/TPB adalah maksimal 500 meter. Sebanyak 92,10% responden memiliki jarak lebih dari 500 meter ke halte BRT, yang berarti mayoritas pengguna tidak memenuhi ketentuan standar aksesibilitas. Hal ini menunjukkan bahwa penempatan halte BRT Trans Cirebon masih perlu ditinjau ulang atau didukung dengan sistem angkutan pengumpan (*feeder*) agar lebih mendekatkan layanan ke permukiman warga.

5.2.4 Evaluasi Kecepatan Minimal Bus

Data kecepatan perjalanan diperoleh melalui survei *on-bus* dengan cara mencatat waktu tempuh antar halte secara langsung menggunakan *stopwatch* atau aplikasi pencatat waktu. Setiap bus dicatat berdasarkan rit (perjalanan pulang-pergi) dengan pengukuran dilakukan pada hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*). Adapun hasil rekapitulasi kecepatan rata-rata perjalanan armada BRT Trans Cirebon disajikan dalam Tabel 5.5 untuk *weekday* dan Tabel 5.6 untuk *weekend*.

Tabel 5. 5 Kecepatan Rata-Rata Armada pada Weekday

Armada	Rit-ke	Waktu Perjalanan		Kecepatan (km/jam)
		Jam	Menit	
1	1	1,25	75	18,29
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,75	105	18,29
2	1	1,63	98	19,59
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,73	104	18,50
3	1	1,83	110	17,45
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,76	106	18,15

Berdasarkan Tabel 5.5, kecepatan rata-rata seluruh armada pada hari kerja (*weekday*) berkisar antara 18,15 hingga 19,59 km/jam dengan rata-rata keseluruhan sebesar 18,31 km/jam. Angka ini masih berada di bawah batas minimum 20 km/jam sebagaimana diatur dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002. Rendahnya kecepatan ini mengindikasikan adanya kemacetan lalu lintas, kepadatan kendaraan, dan terlalu banyak titik pemberhentian sepanjang rute operasional BRT.

Tabel 5. 6 Kecepatan Rata-Rata Armada pada Weekend

Armada	Rit-ke	Waktu Perjalanan		Kecepatan (km/jam)
		Jam	Menit	
1	1	1,25	75	25,60
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,67	100	19,50

Lanjutan Tabel 5. 6 Kecepatan Rata-Rata Armada pada *Weekend*

Armada	Rit-ke	Waktu Perjalanan		Kecepatan (km/jam)
		Jam	Menit	
2	1	1,50	90	21,33
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,71	103	18,79
3	1	1,75	105	18,29
	2	1,75	105	18,29
	3	1,75	105	18,29
	4	1,75	105	18,29
	5	1,75	105	18,29
	6	1,75	105	18,29
	Rata-rata	1,75	105	18,29

Tabel 5.6 menunjukkan bahwa kecepatan rata-rata armada pada akhir pekan (*weekend*) sedikit lebih baik dibanding *weekday* dengan kisaran 18,29 hingga 25,60 km/jam. Rata-rata keseluruhan masih sebesar 18,86 km/jam yang berarti belum mencapai batas minimum kecepatan rata-rata 20 km/jam sebagaimana ditetapkan dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Hanya pada rit pertama armada 1 yang menunjukkan performa optimal dengan kecepatan tertinggi 25,60 km/jam, kemungkinan karena lalu lintas yang masih lengang.

5.2.5 Evaluasi Waktu Perjalanan

Pengambilan data waktu perjalanan dilakukan dengan metode survei on-bus, yaitu mencatat secara langsung waktu keberangkatan dan kedatangan bus dari Terminal Harjamukti (sebagai titik awal) hingga kembali ke Terminal Harjamukti (sebagai titik akhir) untuk setiap rit perjalanan. Waktu mulai dihitung sejak bus berangkat dari terminal pertama pada pukul 06.00 WIB, dan berakhir saat bus kembali ke terminal pada akhir rutenya sesuai jadwal masing-masing rit. Data dicatat untuk setiap armada dan rit sepanjang hari, baik pada hari kerja (*weekday*) maupun akhir pekan (*weekend*) untuk menghitung total waktu tempuh perjalanan per rit. Adapun hasil rekapitulasi waktu perjalanan armada BRT Trans Cirebon

pada hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) disajikan dalam Tabel 5.7 dan Tabel 5.8 berikut.

Tabel 5. 7 Waktu Perjalanan pada Weekday

Armada	Rit-ke	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Perjalanan	
				Jam:Menit	Menit
1	1	06:00	07:15	01:15	75
	2	07:30	09:15	01:45	105
	3	09:30	11:15	01:45	105
	4	11:30	13:15	01:45	105
	5	13:30	15:15	01:45	105
	6	15:30	17:15	01:45	105
	Rata-rata			01:40	105
2	1	06:00	07:38	01:38	98
	2	07:45	09:30	01:45	105
	3	09:45	11:30	01:45	105
	4	11:45	13:30	01:45	105
	5	13:45	15:30	01:45	105
	6	15:45	17:30	01:45	105
	Rata-rata			01:43	104
3	1	06:00	07:50	01:50	110
	2	08:00	09:45	01:45	105
	3	10:00	11:45	01:45	105
	4	12:00	13:45	01:45	105
	5	14:00	15:45	01:45	105
	6	16:00	17:45	01:45	105
	Rata-rata			01:45	106

Waktu perjalanan seluruh armada pada hari kerja berkisar antara 98 hingga 110 menit dengan rata-rata waktu perjalanan sekitar 104–106 menit per rit. Meskipun tidak ada batas waktu tempuh maksimum yang eksplisit dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 kecepatan perjalanan seharusnya tetap memungkinkan tercapainya kecepatan minimum 20 km/jam. Dengan rata-rata waktu tempuh yang mencapai lebih dari 100 menit untuk jarak ± 32 km, maka kecepatan berada di bawah standar.

Tabel 5. 8 Waktu Perjalanan pada Weekend

Armada	Rit-ke	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Perjalanan	
				Jam:Menit	Menit
1	1	06:00	07:15	01:15	75
	2	07:30	09:15	01:45	105
	3	09:30	11:15	01:45	105
	4	11:30	13:15	01:45	105
	5	13:30	15:15	01:45	105
	6	15:30	17:15	01:45	105
	Rata-rata			01:40	100
2	1	06:00	07:30	01:30	90
	2	07:45	09:30	01:45	105
	3	09:45	11:30	01:45	105
	4	11:45	13:30	01:45	105
	5	13:45	15:30	01:45	105
	6	15:45	17:30	01:45	105
	Rata-rata			01:42	103
3	1	06:00	07:45	01:45	105
	2	08:00	09:45	01:45	105
	3	10:00	11:45	01:45	105
	4	12:00	13:45	01:45	105
	5	14:00	15:45	01:45	105
	6	16:00	17:45	01:45	105
	Rata-rata			01:45	105

Waktu perjalanan pada akhir pekan sedikit lebih baik dibanding hari kerja, dengan waktu tempuh berkisar antara 75 hingga 105 menit dan rata-rata 100–105 menit per rit. Hal ini berdampak pada kecepatan perjalanan yang sedikit meningkat, meskipun belum seluruhnya memenuhi batas kecepatan minimal 20 km/jam sebagaimana ditetapkan dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Perbedaan waktu tempuh pada rit-1 armada 1 dan 2 menunjukkan bahwa lalu lintas pagi hari lebih lengang dan lebih efisien.

5.2.6 Evaluasi Ketersediaan

Evaluasi ketersediaan armada dilakukan untuk mengukur proporsi jumlah bus yang dioperasikan dibandingkan dengan total armada yang dimiliki. Standar yang digunakan mengacu pada SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, yang menyatakan bahwa minimal 80% dari total armada harus tersedia untuk operasi. Berikut adalah hasil evaluasi ketersediaan

armada Bus Trans Cirebon Koridor II berdasarkan jumlah unit yang beroperasi di lapangan.

Tabel 5. 9 Ketersediaan BRT Cirebon

Total Armada	Armada Beroperasi	Persentase Ketersediaan
10	3	30%

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa hanya 3 dari 10 armada yang dioperasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon, sehingga tingkat ketersediaan hanya mencapai 30% jauh di bawah standar yang ditentukan. Rendahnya ketersediaan armada ini dapat berdampak pada keterbatasan layanan, peningkatan *headway*, serta menurunnya aksesibilitas bagi masyarakat.

5.2.7 Rekapitulasi Kinerja Operasional

Adapun hasil rekapitulasi kinerja operasional BRT Trans Cirebon berdasarkan berbagai indikator pelayanan seperti *headway*, kecepatan, waktu perjalanan, *load factor*, jarak ke halte, dan ketersediaan armada, disajikan dalam Tabel 5.10 berikut.

Tabel 5. 10 Rekapitulasi Kinerja Operasional BRT Trans Cirebon

Indikator	Hasil Survei		Standar SPM (SK Dirjen No. 687/2002)	Evaluasi
	Weekday	Weekend		
<i>Load Factor</i> (rata-rata)	21% (tertinggi 57%)	30% (tertinggi 83%)	$\geq 70\%$	Belum Memenuhi
<i>Headway</i> (rata-rata)	15 menit	15 menit	≤ 15 menit	Memenuhi
Kecepatan Rata-rata	18,31 km/jam	18,86 km/jam	≥ 20 km/jam	Belum Memenuhi
Waktu Perjalanan Rata-rata	105 menit	103 menit	Tidak ditentukan secara eksplisit, mendukung kecepatan ≥ 20 km/jam	Belum Memenuhi
Jarak ke Halte (<500 m)	7,9% responden		$\geq 80\%$ responden dalam jarak ≤ 500 m	Belum Memenuhi
Ketersediaan Armada	3 dari 10 unit (30%)		Ideal $\geq 70\%$ dari total armada tersedia	Belum Memenuhi

5.3 Analisis Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon

Analisis faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan BRT Trans Cirebon didasarkan pada data hasil kuesioner yang dikumpulkan dari 381 responden. Kuesioner mencakup tiga aspek yaitu karakteristik sosiodemografi, karakteristik perjalanan harian, serta penilaian terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Data terlebih dahulu melalui proses uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan instrumen yang digunakan memenuhi standar pengukuran. Selanjutnya dilakukan analisis *chi-square* untuk mengidentifikasi hubungan antar variabel, serta analisis regresi logistik ordinal untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh terhadap preferensi penggunaan BRT.

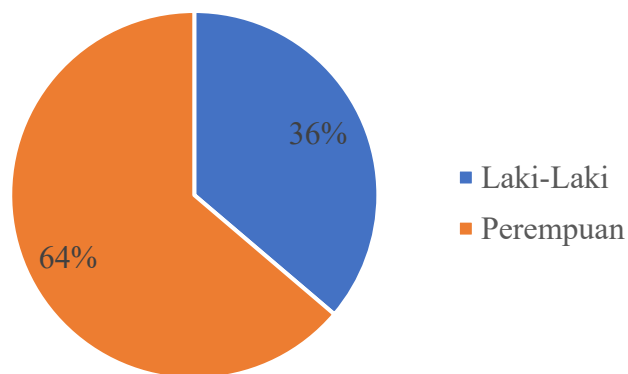
5.3.1 Karakteristik Sosiodemografi Responden

Data sosiodemografi diperlukan untuk memahami latar belakang pengguna BRT Trans Cirebon yang dapat memengaruhi preferensi dan perilaku dalam menggunakan transportasi publik. Adapun data sosiodemografi yang digunakan dalam penelitian ini meliputi jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan bulanan, dan kepemilikan SIM.

1. Jenis Kelamin

Jenis kelamin yang paling dominan adalah perempuan, yaitu sebanyak 243 orang (63,8%) dari total 381 responden. Hasil ini menunjukkan bahwa perempuan merupakan kelompok pengguna yang paling banyak terlibat dalam penggunaan atau persepsi terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Tingginya partisipasi perempuan dapat mencerminkan ketergantungan yang lebih besar terhadap transportasi publik, terutama pada kelompok yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Hal ini selaras dengan temuan Rahman, dkk. (2021) yang menyatakan bahwa perempuan di kawasan urban cenderung lebih mengandalkan moda transportasi umum karena alasan ekonomi dan aksesibilitas. Selain itu, faktor kenyamanan dan keamanan menjadi pertimbangan penting bagi perempuan dalam memilih moda transportasi, sebagaimana dijelaskan oleh Ardiansyah & Novianty (2020).

Adapun distribusi jenis kelamin responden dalam penelitian ini disajikan pada Gambar 5. 1 berikut.

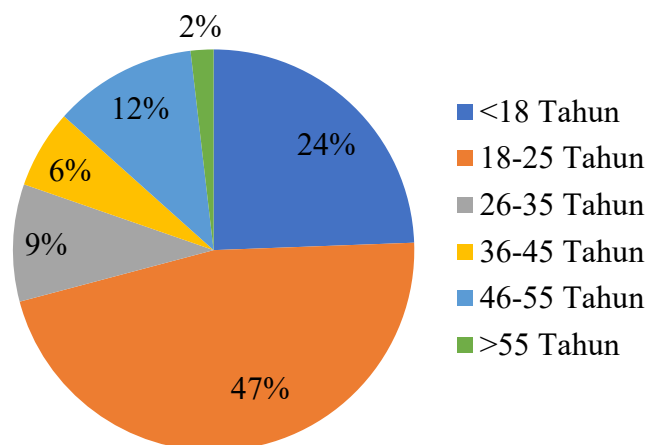


Gambar 5. 1 Distribusi Jenis Kelamin Responden

2. Usia

Pada penelitian ini, kelompok usia 18–25 tahun merupakan yang dominan, sebesar 46,5% dari total responden. Tingginya proporsi responden usia 18–25 tahun mencerminkan bahwa pengguna BRT Trans Cirebon didominasi oleh kalangan muda yang umumnya masih berstatus pelajar, mahasiswa, atau pekerja pemula. Kelompok usia ini memiliki mobilitas tinggi namun keterbatasan kepemilikan kendaraan pribadi. Temuan ini selaras dengan penelitian Putra & Amelia (2021) yang menunjukkan bahwa generasi muda lebih terbuka terhadap penggunaan transportasi umum yang terjangkau dan mudah diakses.

Adapun distribusi usia responden dalam penelitian ini disajikan pada Gambar 5. 2 berikut ini.

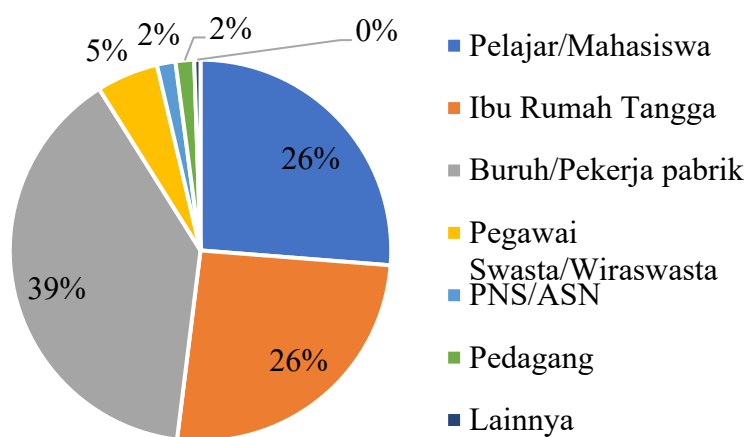


Gambar 5. 2 Distribusi Usia Responden

3. Pekerjaan

Pada penelitian ini, mayoritas responden bekerja sebagai buruh/pekerja pabrik, yaitu sebanyak 149 orang (39,1%) dari total 381 responden. Dominasi buruh atau pekerja pabrik sebagai pengguna BRT mencerminkan bahwa layanan ini banyak digunakan oleh kelompok masyarakat berpenghasilan rendah hingga menengah yang membutuhkan moda transportasi dengan biaya terjangkau. Temuan ini sejalan dengan penelitian Wijaya & Setiawan (2022) yang menyatakan bahwa pekerja sektor informal dan buruh cenderung menjadi pengguna setia transportasi publik jika waktu tempuh dan tarifnya efisien.

Adapun distribusi pekerjaan responden dalam penelitian ini disajikan pada Gambar 5. 3 berikut.



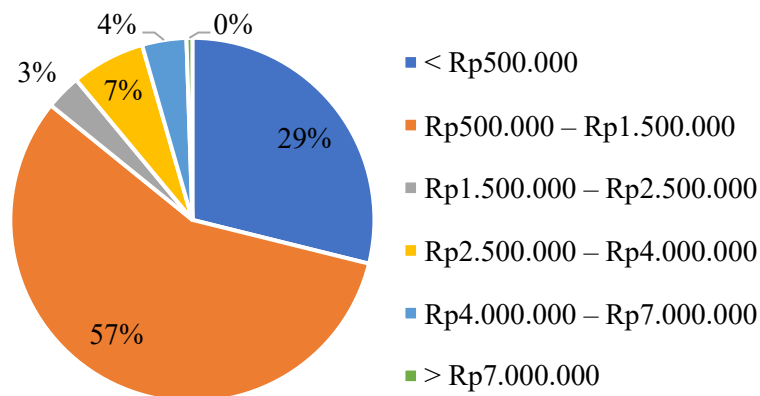
Gambar 5. 3 Distribusi Pekerjaan Responden

4. Pendapatan atau Uang Saku per Bulan

Kelompok pendapatan Rp500.000 – Rp1.500.000 merupakan yang dominan pada penelitian ini yaitu sebesar 57,0% dari total 381 responden. Mayoritas responden memiliki pendapatan di bawah Rp1.500.000 per bulan, yang menunjukkan bahwa pengguna BRT Trans Cirebon didominasi oleh kelompok masyarakat berpenghasilan rendah. Kondisi ini mencerminkan pentingnya keberadaan layanan transportasi publik yang terjangkau dan efisien, khususnya untuk kalangan pelajar, buruh, dan masyarakat berdaya beli rendah. Temuan ini sesuai dengan hasil penelitian oleh Khaq, Saputra dan Nurhidayati (2022) yang

menegaskan bahwa keterjangkauan tarif menjadi faktor utama dalam keputusan menggunakan angkutan umum di daerah perkotaan.

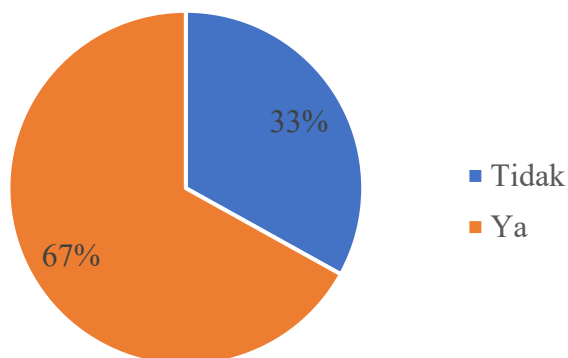
Adapun distribusi pendapatan atau uang saku per bulan responden dalam penelitian ini disajikan pada Gambar 5. 4 berikut.



Gambar 5. 4 Distribusi Pendapatan atau Uang Saku per Bulan Responden

5. Kepemilikan Sepeda Motor

Sebagian besar responden memiliki sepeda motor yaitu sebanyak 255 orang (66,9%) dari total 381 responden. Tingginya tingkat kepemilikan sepeda motor mencerminkan bahwa sepeda motor masih menjadi moda transportasi utama masyarakat di Cirebon karena fleksibilitas dan efisiensi biaya operasionalnya. Nurhadi dkk. (2021) dalam studi mereka menemukan bahwa di kota-kota sekunder di Indonesia, lebih dari 70% masyarakat memilih sepeda motor untuk mobilitas harian karena keterjangkauannya serta kemampuannya menembus jalan-jalan sempit dan padat. Penelitian sebelumnya menegaskan bahwa biaya operasional yang rendah dan kecepatan tempuh yang relatif efisien menjadikan sepeda motor sebagai solusi mobilitas yang praktis, terutama bagi kelompok usia produktif dan pekerja informal. Adapun distribusi kepemilikan sepeda motor responden dalam penelitian ini ditampilkan pada Gambar 5. 5 berikut.

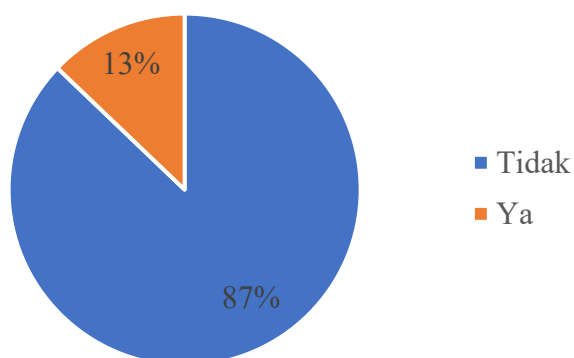


Gambar 5. 5 Distribusi Kepemilikan Sepeda Motor Responden

6. Kepemilikan Mobil

Sebagian besar responden tidak memiliki mobil yaitu sebanyak 332 orang (87,1%) dari total 381 responden. Rendahnya tingkat kepemilikan mobil mengindikasikan bahwa mayoritas masyarakat belum memiliki akses terhadap moda transportasi pribadi yang lebih mahal. Selain faktor ekonomi, mobil juga memiliki keterbatasan akses, terutama untuk menembus jalan-jalan dengan lebar minim yang umum ditemukan di kawasan permukiman padat dan lingkungan tradisional di Kota Cirebon.

Adapun distribusi kepemilikan mobil responden dalam penelitian ini ditampilkan pada Gambar 5.6

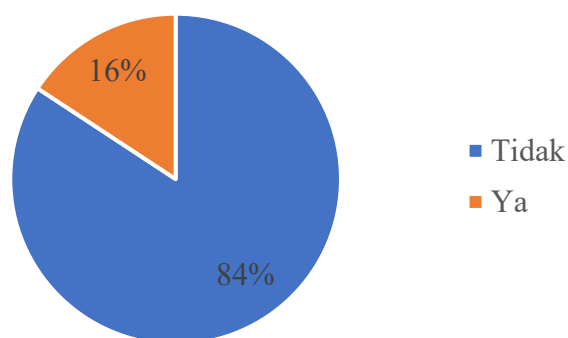


Gambar 5. 6 Distribusi Kepemilikan Mobil Responden

7. Kepemilikan Sepeda

Sebagian besar responden tidak memiliki sepeda yaitu sebanyak 321 orang (84,3%) dari total 381 responden. Tingginya persentase responden yang tidak memiliki sepeda menunjukkan bahwa sepeda belum menjadi moda transportasi yang populer untuk aktivitas harian di Kota Cirebon. Faktor-faktor seperti keterbatasan jalur sepeda, keamanan berlalu lintas, dan jarak tempuh kemungkinan menjadi penyebab rendahnya penggunaan sepeda sebagai moda utama. Temuan ini didukung oleh studi Syafrina & Nugroho (2021) yang menyatakan bahwa rendahnya infrastruktur pendukung seperti jalur khusus sepeda menghambat minat masyarakat untuk beralih ke moda ramah lingkungan seperti sepeda.

Adapun distribusi kepemilikan sepeda responden disajikan pada Gambar 5.7 berikut.

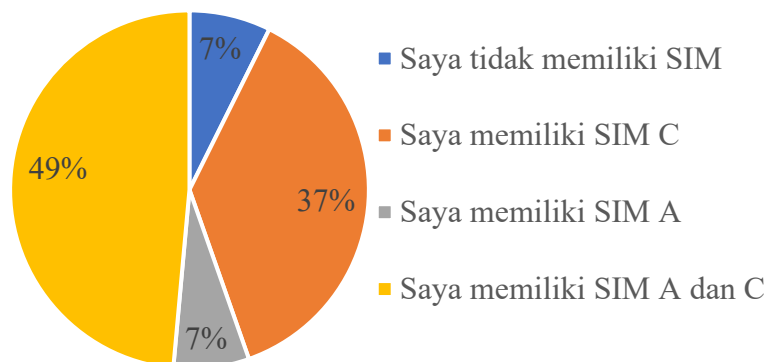


Gambar 5. 7 Distribusi Kepemilikan Sepeda Responden

8. Kepemilikan SIM

Mayoritas responden memiliki SIM A dan SIM C sekaligus yaitu sebanyak 185 orang (48,6%) dari total 381 responden. Proporsi terbesar kepemilikan SIM A dan C menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki akses legal untuk mengendarai mobil maupun sepeda motor, yang menandakan fleksibilitas tinggi dalam pilihan moda transportasi. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No. 5 Tahun 2021 menjelaskan bahwa SIM C diperlukan untuk sepeda motor dan SIM A untuk mobil pribadi yang mengindikasikan bahwa mayoritas responden memenuhi persyaratan hukum untuk berkendara secara mandiri. Adapun distribusi

kepemilikan SIM responden dalam penelitian ini disajikan pada Gambar 5. 8 berikut.



Gambar 5. 8 Distribusi Kepemilikan SIM Responden

5.3.2 Karakteristik Perjalanan Responden

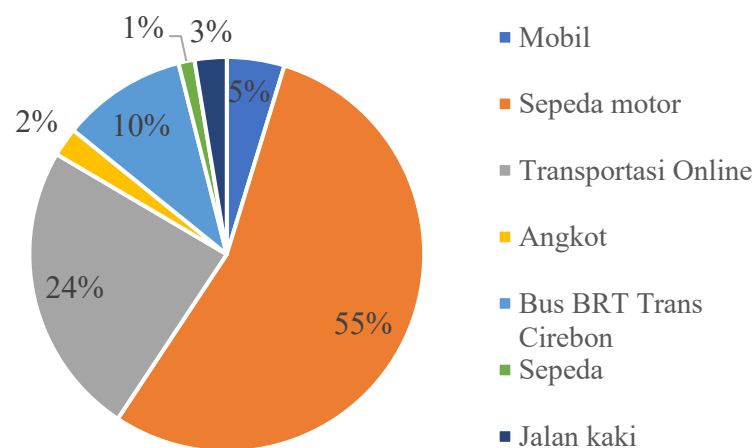
Karakteristik perjalanan responden digunakan untuk memahami pola mobilitas harian masyarakat, termasuk jarak, durasi, dan moda transportasi utama harian yang digunakan.

1. Moda Transportasi Harian

Mayoritas responden menggunakan sepeda motor, yaitu sebanyak 208 orang (54,6%) dari total 381 responden. Tingginya penggunaan sepeda motor sebagai moda harian mencerminkan bahwa aksesibilitas, fleksibilitas, dan efisiensi biaya masih menjadi alasan dominan dalam pemilihan moda transportasi di Kota Cirebon. Hal ini diperkuat dengan temuan bahwa hanya 10,2% responden yang menggunakan BRT Trans Cirebon, menandakan bahwa layanan BRT Trans Cirebon masih belum menjadi pilihan utama masyarakat. Transportasi online menempati posisi kedua dengan 24,1%, menunjukkan adanya preferensi terhadap moda berbasis digital yang menawarkan kenyamanan dan layanan pintu ke pintu. Sementara moda berkelanjutan seperti jalan kaki dan sepeda masih minim (kurang dari 3%) yang mencerminkan kurangnya dukungan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda. Temuan ini selaras dengan studi Alamsyah & Nugroho (2018) yang menyebutkan bahwa peralihan moda ke transportasi publik baru akan meningkat

signifikan jika sistem angkutan massal menawarkan keunggulan kompetitif dari segi waktu tempuh, harga, dan integrasi.

Adapun distribusi moda transportasi harian responden disajikan pada Gambar 5. 9 berikut.

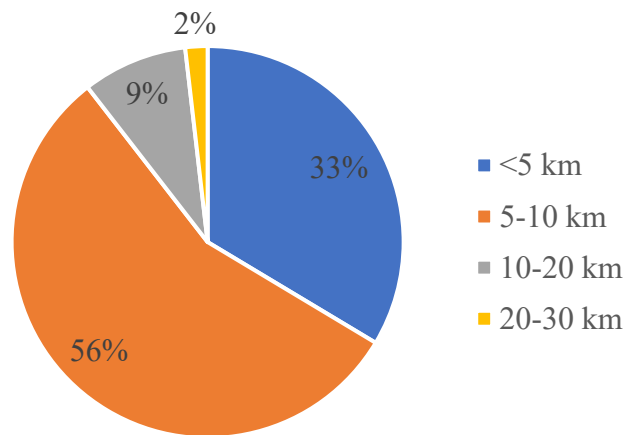


Gambar 5. 9 Distribusi Moda Transportasi Harian Responden

2. Jarak Perjalanan Harian

Sebagian besar responden melakukan perjalanan dalam jarak 5–10 km, yaitu sebanyak 213 orang (55,9%) dari total 381 responden. Jarak tempuh harian yang dominan pada rentang 5–10 km menunjukkan bahwa aktivitas utama masyarakat Kota Cirebon seperti bekerja atau sekolah masih berada dalam lingkup kawasan kota atau sub-urban terdekat. Hal ini menjadikan moda transportasi yang praktis dan cepat seperti sepeda motor dan transportasi online lebih diminati. Sebanyak 33,6% responden hanya menempuh perjalanan kurang dari 5 km yang seharusnya dapat didukung oleh moda transportasi *non-motorized* seperti jalan kaki atau sepeda namun rendahnya infrastruktur pendukung masih menjadi kendala. Penelitian (Suryani *et al.*, 2022) menegaskan bahwa dalam jarak <10 km, angkutan massal yang terjangkau dan terjadwal baik berpotensi menggantikan penggunaan kendaraan pribadi jika akses dan kenyamanan ditingkatkan.

Adapun distribusi jarak perjalanan rata-rata per hari disajikan pada Gambar 5. 10 berikut.

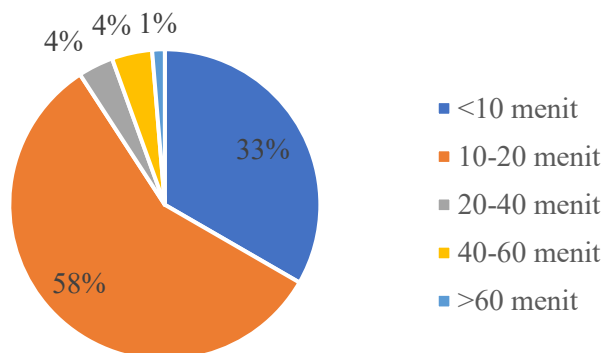


Gambar 5. 10 Distribusi Jarak Perjalanan Harian Responden

3. Waktu Perjalanan Harian

Sebagian besar responden memiliki waktu perjalanan 10–20 menit, yaitu sebanyak 219 orang (57,5%) dari total 381 responden. Dominasi waktu tempuh 10–20 menit menunjukkan bahwa aktivitas harian mayoritas responden berada dalam jarak dan waktu tempuh yang relatif singkat, sehingga efisiensi dan kecepatan moda transportasi menjadi faktor penentu utama dalam pemilihan moda. Selain itu, 33,3% responden bahkan memiliki waktu perjalanan kurang dari 10 menit yang mengindikasikan potensi penggunaan moda ramah lingkungan seperti jalan kaki, sepeda atau angkutan umum jarak pendek. Namun kenyataannya, pilihan tersebut masih belum menjadi dominan karena kemungkinan faktor kenyamanan, keamanan, dan keterbatasan rute.

Adapun distribusi waktu perjalanan rata-rata per hari disajikan pada Gambar 5. 11.



Gambar 5. 11 Distribusi Waktu Perjalanan Harian Responden

5.3.3 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif dilakukan terhadap data hasil survei kuesioner yang diberikan kepada 381 responden pengguna layanan Bus Trans Cirebon Koridor II dengan menyajikan persentase persetujuan responden terhadap suatu pernyataan yang merefleksikan sebuah faktor layanan dari Bus Trans Cirebon Koridor II berbentuk *pie chart* (diagram lingkaran). Penilaian terhadap kinerja pelayanan didasarkan pada sepuluh dimensi yaitu aksesibilitas, kenyamanan, tarif, kecepatan, keselamatan, cuaca, polusi, ketepatan waktu, rute, dan informasi layanan. Setiap dimensi dinilai menggunakan skala Likert 5 tingkat, mulai dari Sangat Tidak Setuju (STS) hingga Sangat Setuju (SS). Berikut uraian hasil analisis statistik deskriptif setiap dimensi.

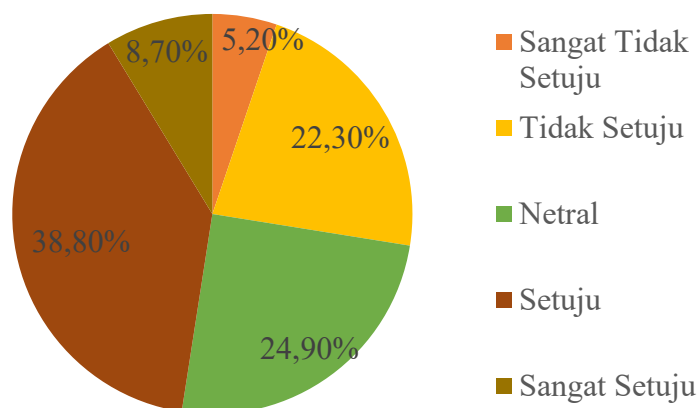
1. Penilaian Aksesibilitas Halte/TPB

Pada dimensi aksesibilitas terdapat 83,8 % responden yang memilih kategori Setuju karena merasa lokasi halte atau titik pemberhentian Bus Trans Cirebon Koridor II dekat dan mudah dijangkau dengan berjalan kaki tanpa hambatan berarti. Hal ini didukung oleh Halte Bus Trans Cirebon Koridor II tersebar di berbagai fasilitas umum seperti perkantoran, mal, pasar, rumah sakit, sekolah, dan terminal yang berada di kawasan perkotaan.

Sebanyak 5,20% responden yang menyatakan Sangat Tidak Setuju karena mengalami kesulitan dalam mengakses halte, baik dari segi jarak yang terlalu jauh, kurangnya fasilitas pendukung seperti penyeberangan dan trotoar, maupun kondisi lingkungan yang tidak ramah bagi pejalan kaki. Beberapa responden juga tinggal di

area yang tidak dilayani secara langsung oleh koridor II, sehingga membutuhkan moda lain untuk mencapai halte.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap aksesibilitas disajikan dalam bentuk diagram lingkaran yang dapat dilihat pada Gambar 5. 12 berikut.



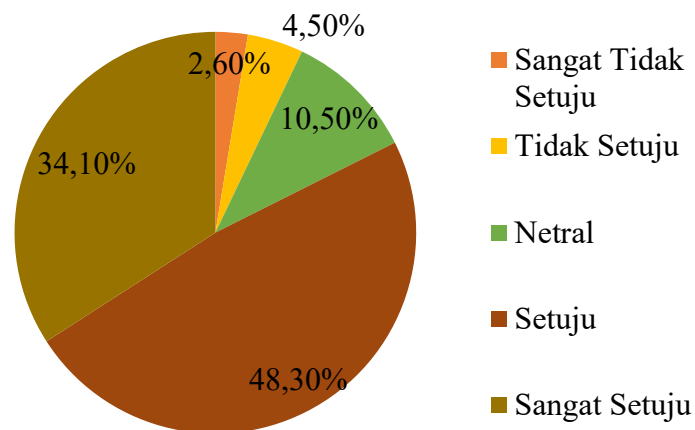
Gambar 5. 12 *Pie Chart* Aksesibilitas

2. Penilaian Kenyamanan Armada Bus

Pada dimensi Kenyamanan, sebanyak 48,30% responden memilih kategori Setuju karena mereka merasa bahwa kondisi Bus Trans Cirebon Koridor II sudah nyaman untuk digunakan. Hal ini disebabkan oleh interior bus yang bersih, tempat duduk yang layak, serta suasana di dalam bus yang tertib dan tidak terlalu padat. Kebersihan yang terjaga dan perawatan rutin terhadap fasilitas dalam bus menjadi faktor yang membuat pengguna merasa sangat nyaman selama perjalanan.

Sementara itu, terdapat 2,60% responden yang memilih kategori Sangat Tidak Setuju, karena mereka mungkin pernah mengalami kondisi bus yang kurang bersih, ventilasi yang tidak memadai dan kondisi tempat duduk yang rusak sehingga menurunkan tingkat kenyamanan penumpang.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap kenyamanan bus disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 13 berikut.



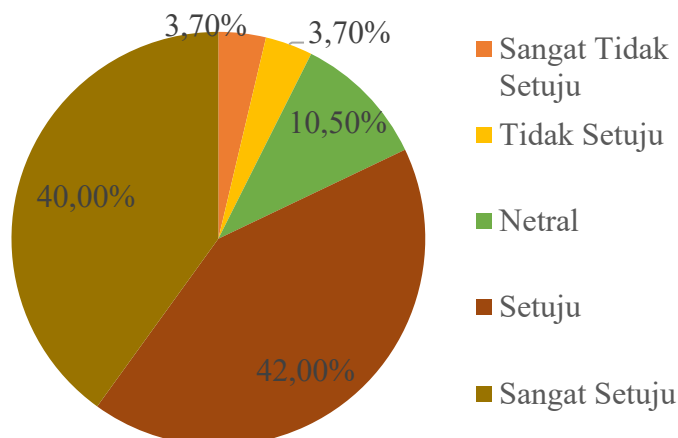
Gambar 5. 13 Pie Chart Kenyamanan

3. Penilaian Tarif

Pada dimensi Tarif, sebanyak 42,00% responden memilih kategori Setuju karena menilai tarif BRT Trans Cirebon tergolong terjangkau untuk berbagai kalangan masyarakat. Dengan biaya sebesar Rp 5.000 untuk masyarakat umum dan Rp 3.000 untuk pelajar, BRT Trans Cirebon dianggap ekonomis dan mampu bersaing dengan moda transportasi lain seperti angkot atau ojek online. Terjangkaunya harga juga memberikan keuntungan bagi pengguna rutin (*commuters*) terutama pelajar dan pekerja yang menggunakan bus setiap hari.

Sebaliknya, terdapat 3,70% responden yang memilih kategori Sangat Tidak Setuju karena tarif dirasa masih kurang sebanding dengan fasilitas yang diperoleh bila dibandingkan di daerah lain dan berasal dari kelompok ekonomi rentan yang merasa beban biaya transportasi masih cukup berat.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap tarif disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 14 berikut.

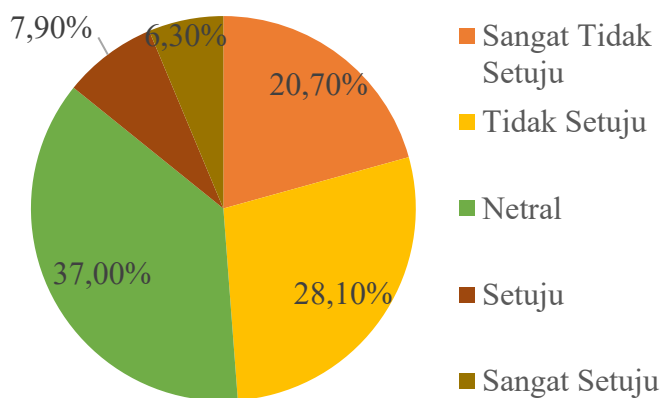


Gambar 5. 14 Pie Chart Tarif

4. Penilaian Kecepatan

Pada dimensi kecepatan sebanyak 37% responden memilih kategori Netral diikuti 28% responden memilih kategori Tidak Setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden tidak memiliki persepsi positif terhadap kecepatan perjalanan BRT Trans Cirebon. Tingginya proporsi responden yang bersikap netral dan tidak setuju mencerminkan adanya keraguan atau menilai bahwa waktu tempuh menggunakan BRT justru lebih lama dibandingkan kendaraan pribadi. Hal ini disebabkan oleh sistem rute yang berputar (*looping*) dan fakta bahwa Koridor II merupakan satu-satunya koridor BRT yang tersedia di Kota Cirebon sehingga belum mampu melayani seluruh wilayah secara optimal.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap kecepatan disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 15 berikut.



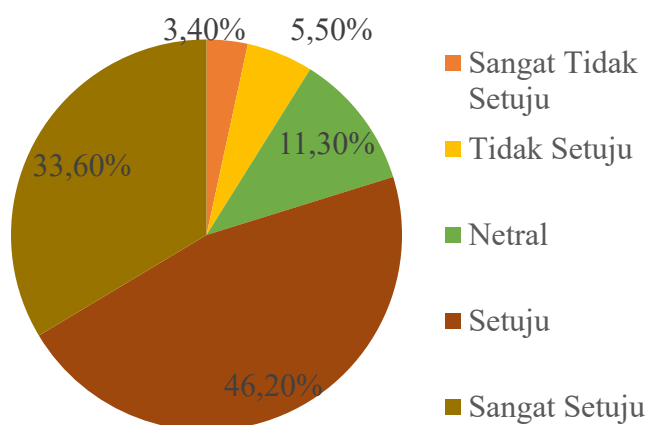
Gambar 5. 15 Pie Chart Kecepatan

5. Penilaian Keselamatan

Pada dimensi keselamatan, sebanyak 46,20% responden memilih kategori Setuju karena merasa penggunaan BRT Trans Cirebon memberikan jaminan keamanan selama perjalanan. Tingkat keselamatan dianggap baik karena adanya pengemudi yang profesional, kecepatan kendaraan yang terkontrol, serta adanya sistem pemberhentian di halte-halte resmi yang meminimalisir potensi kecelakaan. Selain itu, suasana di dalam bus yang tertib dan pengawasan yang memadai melalui CCTV juga meningkatkan rasa aman bagi para pengguna.

Sementara itu, 3,40% responden menyatakan Sangat Tidak Setuju karena memiliki pengalaman atau persepsi bahwa keselamatan masih kurang optimal, misalnya kurangnya petugas pengawas di dalam bus dan kondisi jalan yang dilalui bus tidak sepenuhnya aman.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap keselamatan disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 16 berikut.



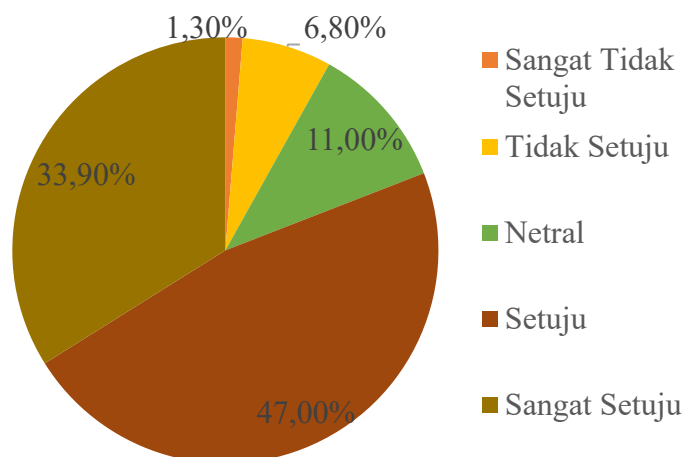
Gambar 5. 16 Pie Chart Penilaian Keselamatan

6. Penilaian Cuaca

Pada dimensi cuaca, sebanyak 47,00% responden memilih kategori Setuju karena menggunakan BRT Trans Cirebon dapat memberikan perlindungan dari kondisi cuaca ekstrem seperti panas terik atau hujan. Hal ini menjadi pertimbangan penting terutama di wilayah Cirebon yang dikenal sebagai salah satu kota panas di jalur Pantura sehingga moda transportasi yang nyaman dan tertutup seperti BRT menjadi pilihan logis untuk menghindari paparan langsung terhadap cuaca.

Sementara itu, hanya 1,30% responden yang memilih kategori Sangat Tidak Setuju, karena mereka mungkin merasa bahwa perlindungan terhadap cuaca belum sepenuhnya optimal seperti beberapa halte yang belum memiliki peneduh memadai.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap cuaca disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 17 berikut.



Gambar 5. 17 Pie Chart Penilaian Cuaca

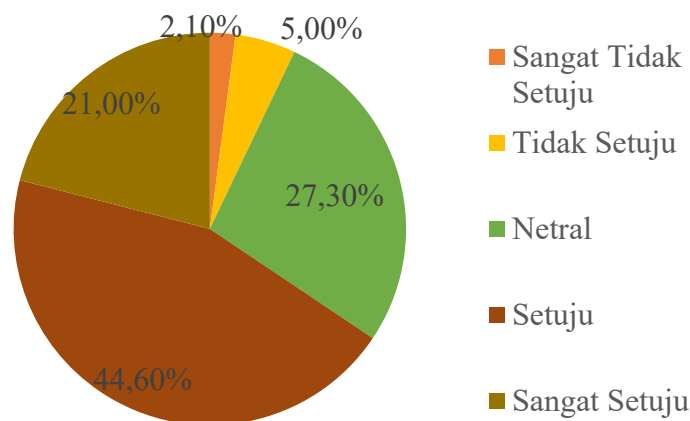
7. Penilaian Polusi

Pada dimensi polusi, sebanyak 44,60% responden memilih kategori Setuju karena meyakini bahwa penggunaan BRT Trans Cirebon dapat membantu mengurangi tingkat polusi udara dan kepadatan kendaraan di jalan raya. Sebagai moda transportasi massal, BRT berkontribusi dalam mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang beroperasi sehingga emisi gas buang di wilayah perkotaan dapat ditekan. Responden yang sadar akan pentingnya kualitas udara dan kelestarian lingkungan cenderung memilih BRT sebagai alternatif yang lebih ramah lingkungan.

Di sisi lain, 2,10% responden memilih kategori Sangat Tidak Setuju, karena merasa bahwa kehadiran BRT belum memberikan dampak nyata terhadap pengurangan polusi maupun kemacetan. Hal ini bisa disebabkan oleh masih terbatasnya jumlah armada dan rute BRT, sehingga kendaraan pribadi tetap menjadi pilihan utama masyarakat. Selain itu, sebagian responden mungkin menilai bahwa

kualitas udara di sekitar jalur BRT tetap buruk akibat banyaknya kendaraan lain yang berbagi jalan terutama di area pusat kota Cirebon yang padat.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap polusi disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 18 berikut.



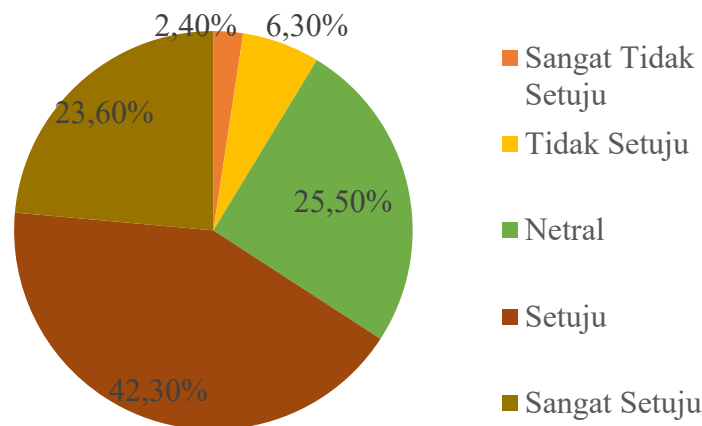
Gambar 5. 18 Pie Chart Penilaian Polusi

8. Penilaian Ketepatan Waktu

Pada dimensi ketepatan waktu, sebanyak 42,30% responden memilih kategori Setuju karena menilai BRT Trans Cirebon memiliki jadwal keberangkatan dan kedatangan yang relatif tepat waktu. Ketepatan waktu membuat pengguna merasa lebih percaya diri dalam merencanakan perjalanan, terutama bagi pengguna yang memiliki rutinitas harian seperti bekerja atau bersekolah. Selain itu, sistem operasional yang terjadwal dan rute yang konsisten membantu memperkuat persepsi bahwa BRT adalah moda yang dapat diandalkan di Kota Cirebon.

Sementara itu, 2,40% responden menyatakan Sangat Tidak Setuj, karena pernah mengalami keterlambatan bus, waktu tunggu yang tidak sesuai jadwal dan tidak adanya informasi waktu kedatangan yang jelas di halte. Hal ini bisa terjadi akibat jumlah armada yang terbatas dan kurangnya sistem informasi waktu nyata (*real-time*) yang memudahkan penumpang memantau keberangkatan. Ketidakpastian inilah yang membuat sebagian kecil responden menilai bahwa aspek ketepatan waktu masih perlu ditingkatkan.

Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap ketepatan waktu disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 19 berikut.

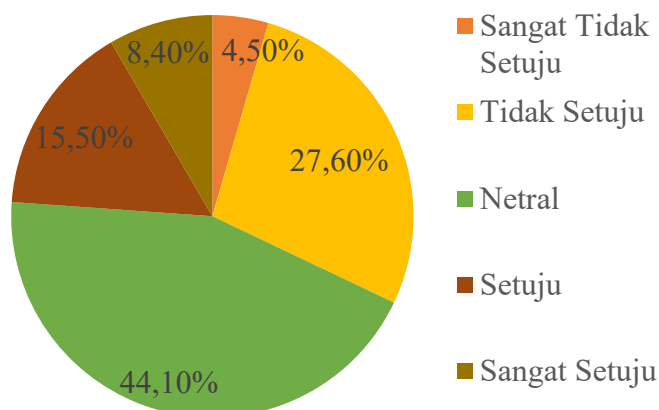


Gambar 5. 19 *Pie Chart* Penilaian Ketepatan Waktu

9. Penilaian Rute

Pada dimensi rute, sebanyak 44,10% responden memilih kategori Netral. Tingginya persentase responden yang memilih Netral menunjukkan bahwa banyak pengguna belum memiliki persepsi yang kuat—baik positif maupun negatif—terhadap cakupan rute BRT Trans Cirebon. Hal ini dapat disebabkan oleh kurangnya informasi mengenai cakupan layanan atau karena rute yang saat ini tersedia belum sepenuhnya menjangkau titik-titik penting perjalanan mereka. Di sisi lain, sebanyak 27,60% responden memilih kategori Tidak Setuju karena menilai bahwa rute BRT belum mencakup area yang dibutuhkan. Hal ini bisa disebabkan oleh keterbatasan jumlah koridor (saat ini hanya tersedia satu koridor utama) sehingga belum menjangkau seluruh wilayah kota Cirebon secara merata. Masyarakat masih harus melakukan perjalanan tambahan untuk mencapai titik tujuan yang membuat rute yang ada dirasa kurang efisien atau tidak sesuai dengan kebutuhan mobilitas.

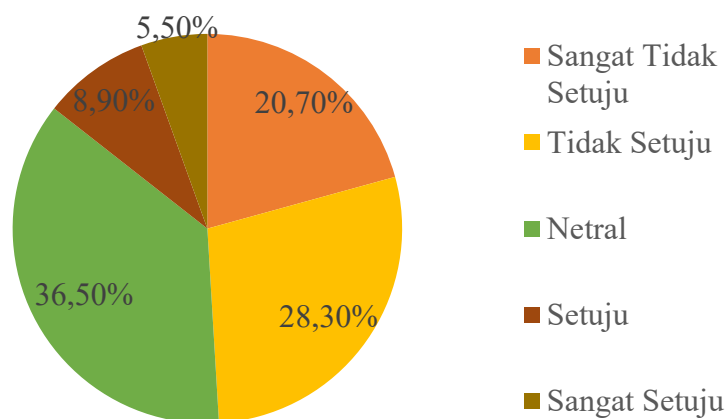
Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap rute disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 20 berikut.



Gambar 5. 20 Pie Chart Penilaian Rute

10. Penilaian Informasi Layanan

Pada dimensi penilaian informasi layanan, sebanyak 36,50% responden memilih kategori Netral. Diikuti dengan 28,30% yang memilih kategori Tidak Setuju. Hal ini dikarenakan responden menilai bahwa informasi layanan masih belum tersampaikan secara merata dan efektif. Kurangnya petunjuk visual, ketiadaan jadwal *real-time*, serta keterbatasan informasi digital menjadi alasan utama persepsi negatif tersebut. Beberapa responden juga bingung dalam menggunakan layanan karena minimnya panduan yang jelas baik di halte maupun di dalam bus. Visualisasi data mengenai rekapitulasi persepsi terhadap informasi layanan disajikan dalam bentuk *pie chart* yang dapat dilihat pada Gambar 5. 21 berikut.



Gambar 5. 21 Pie Chart Penilaian Informasi Layanan

Jumlah responden sebanyak 381 orang, maka nilai r-tabel pada $df = 379$ ($n-2$) dengan tingkat signifikansi 5% adalah 0,1007. Berdasarkan *output* SPSS, seluruh nilai *Pearson Correlation* (r-hitung) menunjukkan angka di atas r-tabel dan seluruh nilai *Sig. (2-tailed)* berada di bawah 0,005. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh konstruk dan indikator yang digunakan dalam instrumen penelitian ini dinyatakan valid.

5.3.5 Uji Reliabilitas

Setelah dilakukan uji validitas, pengujian reliabilitas dilakukan untuk mengetahui tingkat konsistensi internal dari instrumen penelitian menggunakan metode Cronbach's Alpha yang dilakukan dengan bantuan perangkat lunak IBM SPSS Statistics. Adapun hasil uji reliabilitas disajikan pada Tabel 5.12 sebagai berikut.

Tabel 5. 12 Hasil Uji Reliabilitas

Cronbach's Alpha	N of Items
0,949	10

Menurut Hair dkk. (2021) nilai Cronbach's Alpha $\geq 0,70$ dianggap memadai untuk menunjukkan reliabilitas instrumen, maka nilai Cronbach's Alpha adalah sebesar 0,949 dianggap reliabel.

5.3.6 Uji *Chi-Square*

Uji *Chi-Square* dilakukan untuk menguji hubungan antara faktor sosiodemografi dan karakteristik perjalanan harian masyarakat Kota Cirebon terhadap dua skenario peningkatan layanan, yaitu ketersediaan jalur khusus dan penambahan jumlah armada BRT Trans Cirebon. Pengujian dilakukan melalui menu *Crosstabs* di SPSS dengan memasukkan variabel sosiodemografi (jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan) dan karakteristik perjalanan (moda utama, jarak, waktu tempuh) sebagai variabel independen, dan respons terhadap skenario sebagai variabel dependen. Hasil uji menunjukkan *p-value* untuk melihat ada tidaknya hubungan yang bermakna antara karakteristik responden dan dukungan terhadap skenario layanan.

1. Skenario Tersedia Jalur Khusus

- a. Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara jenis kelamin dan skenario ketersediaan jalur khusus dapat dilihat pada Tabel 5.13 berikut.

Tabel 5. 13 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jenis Kelamin terhadap

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus			Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya	Total		
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	4	134	138	4,204	0,040
		%	2,9	97,1	100,0		
	Perempuan	Count	1	242	243		
		%	0,4	99	100		
Total		Count	5	376	381	4,204	0,040
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan Tabel 5.11, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 4,204 dengan nilai *p-value* sebesar 0,040. Derajat kebebasan (df) dalam uji ini adalah 1 karena masing-masing variabel terdiri dari dua kategori (2×2). Mengacu pada tabel distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada df = 1 dan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$) adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (4,204) > χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,040) < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dan respons terhadap skenario penyediaan jalur khusus.

- b. Pengaruh Usia terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kategori usia dan kesiediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.14 berikut.

Tabel 5. 14 Hasil Crosstab dan Chi-Square Usia terhadap

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Usia	<18	Count	0	93	93	13,107	0,022
		%	0	100	100		
	18-25	Count	3	174	177		
		%	1,7	98,3	100		
	26-35	Count	0	36	36		
		%	0	100	100		
	36-45	Count	1	23	24		
		%	4,2	95,8	100		
	46-55	Count	0	44	44		
		%	0	100	100		
>55	Count	1	6	7			
	%	14,3	85,7	100			
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 13,107 dengan nilai *p-value* sebesar 0,022. Jumlah kategori usia sebanyak 6 sedangkan pilihan respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) dihitung sebagai $(6 - 1) \times (2 - 1) = 5$. Berdasarkan tabel distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada $df = 5$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 11,070. Karena χ^2 hitung (13,107) > χ^2 tabel (11,070) dan *p-value* 0,022 < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara usia dan kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus.

c. Pengaruh Pekerjaan terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara pekerjaan responden dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.15 berikut.

Tabel 5. 15 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pekerjaan terhadap

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Pekerjaan	Pelajar/ Mahasiswa	Count	0	100	100	7,889	0,246
		%	0	100	100		
	Ibu Rumah Tangga	Count	0	98	98		
		%	0	100	100		
	Buruh/Pekerja pabrik	Count	5	144	149		
		%	3,4	96,6	100		
	Pegawai Swasta/ Wiraswasta	Count	0	20	20		
		%	0	100	100		
	PNS/ASN	Count	0	6	6		
		%	0	100	100		
	Pedagang	Count	0	6	6		
		%	0	100	100		
	Lainnya	Count	0	2	2		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 7,889 dengan nilai p-value sebesar 0,246. Jumlah kategori pekerjaan terdiri dari 7 kategori, dan pilihan respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) adalah $(7 - 1) \times (2 - 1) = 6$. Berdasarkan distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada df = 6 dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 12,592. Karena χ^2 hitung (7,889) < χ^2 tabel (12,592) dan *p-value* (0,246) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara jenis pekerjaan dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

- d. Pengaruh Pendapatan per Bulan terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara pendapatan atau uang saku per bulan dengan kesediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus ditampilkan pada Tabel 5.16 berikut.

Tabel 5. 16 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pendapatan/Uang Saku per Bulan terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Pendapatan / Uang Saku per Bulan	<Rp500.000	Count	0	110	110	3,829	0,574
		%	0	100	100		
	Rp500.000–Rp1.500.000	Count	5	212	217		
		%	2,3	97,7	100		
	Rp1.500.000 – Rp2.500.000	Count	0	12	12		
		%	0	100	100		
	Rp2.500.000 – Rp4.000.000	Count	0	25	25		
		%	0	100	100		
	Rp4.000.000 – Rp7.000.000	Count	0	15	15		
		%	0	100	100		
	>Rp7.000.000	Count	0	2	2		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 3,829 dengan nilai *p-value* sebesar 0,574. Variabel pendapatan terdiri dari 6 kategori, dan respons terhadap skenario terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(6 - 1) \times (2 - 1) = 5$. Merujuk pada tabel distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada $df = 5$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 11,070. Karena χ^2 hitung (3,829) < χ^2 tabel (11,070) dan *p-value* (0,574) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendapatan atau uang saku responden dan kesiediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

- e. Pengaruh Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan sepeda motor dan kesediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.17 berikut.

Tabel 5. 17 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Sepeda Motor	Tidak	Count	0	126	126	2,503	0,114
		%	0	100	100		
	Ya	Count	5	250	255		
		%	2	98	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 2,503 dengan *p-value* sebesar 0,114. Kedua variabel masing-masing terdiri dari dua kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(2 - 1) \times (2 - 1) = 1$. Berdasarkan distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (2,503) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,114) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan sepeda motor dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

- f. Pengaruh Kepemilikan Mobil terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan mobil dan kesediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.18 berikut.

Tabel 5. 18 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Mobil terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	<i>p-value</i>
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Mobil	Tidak	Count	5	327	332	0,748	0,387
		%	1,5	98,5	100		
	Ya	Count	0	49	49		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,748 dengan *p-value* sebesar 0,387. Kedua variabel terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak) sehingga derajat kebebasan (df) adalah $(2 - 1) \times (2 - 1) = 1$. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah 3,841. Karena χ^2 hitung (0,748) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,387) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan mobil dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

g. Pengaruh Kepemilikan Sepeda terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan sepeda dan kesediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.19 berikut.

Tabel 5. 19 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Sepeda	Tidak	Count	4	317	321	0,069	0,793
		%	1,2	98,8	100		
	Ya	Count	1	59	60		
		%	1,7	98,3	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100,0		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,069 dengan *p-value* sebesar 0,793. Kedua variabel memiliki dua kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(2 - 1) \times (2 - 1) = 1$. Mengacu pada tabel distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (0,069) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,793) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan sepeda dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

h. Pengaruh Kepemilikan SIM terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan SIM dan kesediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.20 berikut.

Tabel 5. 20 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan SIM terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan SIM	Tidak memiliki	Count	0	28	28	0,865	0,834
		%	0	100	100		
	SIM C	Count	2	140	142		
		%	1,4	98,6	100		
	SIM A	Count	0	26	26		
		%	0	100	100		
	SIM A dan C	Count	3	182	185		
		%	1,6	98,4	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,865 dengan *p-value* sebesar 0,834. Variabel kepemilikan SIM terdiri dari 4 kategori (Tidak memiliki, SIM C, SIM A, dan SIM A & C), dan respons terhadap skenario terdiri dari 2 kategori, sehingga derajat kebebasan (df) = $(4 - 1) \times (2 - 1) = 3$. Berdasarkan distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 3$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 7,815. Karena χ^2 hitung (0,865) < χ^2 tabel (7,815) dan *p-value* (0,834) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

- i. Pengaruh Moda Transportasi Utama terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara moda transportasi harian dan kesiediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.21 berikut.

Tabel 5. 21 Hasil Crosstab dan Chi-Square Moda Transportasi Utama terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Moda Transportasi Harian	Mobil	Count	0	18	18	4,214	0,648
		%	0	100	100		
	Sepeda motor	Count	5	203	208		
		%	2,4	97,6	100		
	Transportasi Online	Count	0	92	92		
		%	0	100	100		
	Angkot	Count	0	9	9		
		%	0	100	100		
	BRT Trans Cirebon	Count	0	39	39		
		%	0	100	100		
	Sepeda	Count	0	5	5		
		%	0	100	100		
	Jalan kaki	Count	0	10	10		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100,0		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 4,214 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,648. Variabel moda transportasi harian terdiri dari 7 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(7 - 1) \times (2 - 1) = 6$. Berdasarkan tabel distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 6$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 12,592. Karena χ^2 hitung (4,214) < χ^2 tabel (12,592) dan *p-value* (0,648) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara moda transportasi harian dan kesiediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus.

- j. Pengaruh Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Ketersediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara jarak perjalanan rata-rata per hari dan ketersediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.22 berikut.

Tabel 5. 22 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	<5 km	Count	3	125	128	1,813	0,612
		%	2,3	97,7	100		
	5-10 km	Count	2	211	213		
		%	0,9	99,1	100		
	10-20 km	Count	0	33	33		
		%	0	100	100		
	20-30 km	Count	0	7	7		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 1,813 dengan *p-value* sebesar 0,612. Variabel jarak perjalanan terdiri dari 4 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(4 - 1) \times (2 - 1) = 3$. Mengacu pada distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada $df = 3$ dan $\alpha = 0,05$ adalah 7,815. Karena χ^2 hitung (1,813) < χ^2 tabel (7,815) dan *p-value* (0,612) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jarak perjalanan rata-rata per hari dan ketersediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

- k. Pengaruh Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Ketersediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara waktu perjalanan rata-rata per hari dan ketersediaan menggunakan BRT apabila tersedia jalur khusus disajikan pada Tabel 5.23 berikut.

Tabel 5. 23 Hasil Crosstab dan Chi-Square Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Jalur Khusus

Kriteria			bila tersedia Jalur Khusus		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	<10 menit	Count	3	124	127	1,816	0,770
		%	2,4	97,6	100		
	10-20 menit	Count	2	217	219		
		%	0,9	99,1	100		
	20-40 menit	Count	0	14	14		
		%	0	100	100		
	40-60 menit	Count	0	16	16		
		%	0	100	100		
	>60 menit	Count	0	5	5		
		%	0	100	100		
Total		Count	5	376	381		
		%	1,3	98,7	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 1,816 dengan *p-value* sebesar 0,770. Variabel waktu perjalanan terdiri dari 5 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(5 - 1) \times (2 - 1) = 4$. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 4$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 9,488. Karena χ^2 hitung (1,816) < χ^2 tabel (9,488) dan *p-value* (0,770) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu perjalanan rata-rata per hari dan kesediaan menggunakan BRT jika tersedia jalur khusus.

2. Skenario Penambahan Armada

- Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara jenis kelamin dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.24 berikut.

Tabel 5. 24 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jenis Kelamin terhadap Penambahan Armada

Kriteria			bila tersedia armada ditambahkan			Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya	Total		
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	26	112	138	1,289	0,256
		%	18,8	81,2	100		
	Perempuan	Count	35	208	243		
		%	14,4	85,6	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 1,289 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,256. Karena kedua variabel terdiri dari dua kategori, derajat kebebasan (*df*) adalah $(2 - 1) \times (2 - 1) = 1$. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada *df* = 1 dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (1,289) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,256) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dan kesediaan menggunakan BRT jika armada ditambahkan.

b. Pengaruh Usia terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kategori usia responden dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.25 berikut.

Tabel 5. 25 Hasil Crosstab dan Chi-Square Usia terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria		bila armada ditambahkan			Total	Pearson Chi-Square	p-value
		Tidak	Ya				
Usia	<18	Count	12	81	93	5,372	0,372
		%	12,9	87,1	100		
	18-25	Count	34	143	177		
		%	19,2	80,8	100		
	26-35	Count	2	34	36		
		%	5,6	94,4	100		
	36-45	Count	5	19	24		
		%	20,8	79,2	100		

Lanjutan Tabel 5. 25 Hasil Crosstab dan Chi-Square Usia terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Usia	46-55	Count	7	37	44	5,372	0,372
		%	15,9	84,1	100		
	>55	Count	1	6	7		
		%	14,3	85,7	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16,0	84	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 5,372 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,372. Variabel usia terdiri dari 6 kategori, dan respons terhadap skenario terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(6 - 1) \times (2 - 1) = 5$. Mengacu pada distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada $df = 5$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 11,070. Karena χ^2 hitung (5,372) < χ^2 tabel (11,070) dan *p-value* (0,372) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia dan kesiediaan menggunakan BRT jika armada ditambahkan.

c. Pengaruh Pekerjaan terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji Chi-Square antara jenis pekerjaan responden dan kesiediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.26 berikut.

Tabel 5. 26 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pekerjaan terhadap Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Pekerjaan	Pelajar/ Mahasiswa	Count	12	88	100	7,043	0,317
		%	12	88	100		
	Ibu Rumah Tangga	Count	16	82	98		
		%	16,3	83,7	100		

Lanjutan Tabel 5. 26 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Pekerjaan terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Pekerjaan	Buruh/Pekerja pabrik	Count	25	124	149	7,043	0,317
		%	16,8	83,2	100		
	Pegawai Swasta/ Wiraswasta	Count	6	14	20		
		%	30	70	100		
	PNS/ASN	Count	0	6	6		
		%	0	100	100		
	Pedagang	Count	2	4	6		
		%	33,3	66,7	100		
	Lainnya	Count	0	2	2		
		%	0	100	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 7,043 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,317. Variabel pekerjaan terdiri dari 7 kategori, dan respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan ($df = (7 - 1) \times (2 - 1) = 6$). Merujuk pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 6$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 12,592. Karena χ^2 hitung (7,043) < χ^2 tabel (12,592) dan *p-value* (0,317) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis pekerjaan dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan.

- d. Pengaruh Pendapatan per Bulan terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara pendapatan atau uang saku per bulan dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.27 berikut.

Tabel 5. 27 Hasil Crosstab dan Chi-Square Pendapatan/Uang Saku per Bulan terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Pendapatan / Uang Saku per Bulan	<Rp500.000	Coun t	14	96	110	14,654	0,012
		%	12,7	87,3	100		
	Rp500.000–Rp1.500.000	Coun t	35	182	217		
		%	16,1	83,9	100		
	Rp1.500.000 – Rp2.500.000	Coun t	1	11	12		
		%	8,3	91,7	100		
	Rp2.500.000 – Rp4.000.000	Coun t	7	18	25		
		%	28	72	100		
	Rp4.000.000 – Rp7.000.000	Coun t	2	13	15		
		%	13,3	86,7	100		
	>Rp7.000.000	Coun t	2	0	2		
		%	100	0	100		
Total		Coun t	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 14,654 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,012. Variabel pendapatan terdiri dari 6 kategori, dan respons terhadap skenario terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(6 - 1) \times (2 - 1) = 5$. Merujuk pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 5$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 11,070. Karena χ^2 hitung (14,654) > χ^2 tabel (11,070) dan *p-value* (0,012) < 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendapatan dan kesediaan menggunakan BRT jika jumlah armada ditambahkan.

- e. Pengaruh Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan sepeda motor dan kesiediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.28 berikut.

Tabel 5. 28 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda Motor terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Sepeda Motor	Tidak	Count	20	106	126	0,003	0,959
		%	15,9	84,1	100		
	Ya	Count	41	214	255		
		%	16,1	83,9	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,003 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,959. Kedua variabel terdiri dari dua kategori, sehingga derajat kebebasan ($df = (2 - 1) \times (2 - 1) = 1$). Merujuk pada tabel distribusi Chi-Square, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (0,003) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,959) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan sepeda motor dan kesiediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan.

- f. Pengaruh Kepemilikan Mobil terhadap Kesiediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan mobil dan kesiediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.29 berikut.

Tabel 5. 29 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Mobil terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Mobil	Tidak	Count	52	280	332	0,232	0,640
		%	15,7	84,3	100		
	Ya	Count	9	40	49		
		%	18,4	81,6	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,232 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,640. Karena kedua variabel terdiri dari dua kategori (ya dan tidak), maka derajat kebebasan (df) = $(2 - 1) \times (2 - 1) = 1$. Berdasarkan distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (0,232) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,640) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan mobil dan kesediaan menggunakan BRT jika jumlah armada ditambahkan.

g. Pengaruh Kepemilikan Sepeda terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila tersedia jalur khusus

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan sepeda dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.30 berikut.

Tabel 5. 30 Hasil Crosstab dan Chi-Square Kepemilikan Sepeda terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Kepemilikan Sepeda	Tidak	Count	53	268	321	0,380	0,538
		%	16,5	83,5	100		
	Ya	Count	8	52	60		
		%	13,3	86,7	100		

Lanjutan Tabel 5. 30 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Kepemilikan Sepeda terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria		Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	<i>p-value</i>
		Tidak	Ya			
Total	Count	61	320	381	0,380	0,538
	%	16	84	100		

Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 0,380 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,538. Karena kedua variabel terdiri dari dua kategori (ya dan tidak), maka derajat kebebasan (df) = 1. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 1$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 3,841. Karena χ^2 hitung (0,380) < χ^2 tabel (3,841) dan *p-value* (0,538) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan sepeda dan kesediaan menggunakan BRT jika jumlah armada ditambahkan.

h. Pengaruh Kepemilikan SIM terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.31 berikut.

Tabel 5. 31 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Kepemilikan SIM terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			bila armada ditambahkan		Total	<i>Pearson Chi-Square</i>	<i>p-value</i>
			Tidak	Ya			
Kepemilikan SIM	Tidak memiliki	Count	3	25	28	2,698	0,441
		%	10,7	89,3	100		
	SIM C	Count	28	114	142		
		%	19,7	80,3	100		
	SIM A	Count	3	23	26		
		%	11,5	88,5	100		
	SIM A dan C	Count	27	158	185		
		%	14,6	85,4	100		

Lanjutan Tabel 5. 31 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Kepemilikan SIM terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria		bila armada ditambahkan		Total	Pearson <i>Chi-Square</i>	<i>p-value</i>
		Tidak	Ya			
Total	Count	61	320	381	2,698	0,441
	%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 2,698 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,441. Variabel kepemilikan SIM terdiri dari 4 kategori (Tidak memiliki, SIM C, SIM A, dan SIM A & C), sedangkan respons terhadap skenario terdiri dari 2 kategori, sehingga derajat kebebasan (df) = $(4 - 1) \times (2 - 1) = 3$. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 3$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 7,815. Karena χ^2 hitung (2,698) < χ^2 tabel (7,815) dan *p-value* (0,441) > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM dan kesediaan menggunakan BRT jika jumlah armada ditambahkan.

- i. Pengaruh Moda Transportasi Utama terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila penambahan armada

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara moda transportasi utama yang digunakan sehari-hari dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.32 berikut.

Tabel 5. 32 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Moda Transportasi Utama terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson <i>Chi-Square</i>	<i>p-value</i>
			Tidak	Ya			
Moda Transportasi Harian	Mobil	Count	5	13	18	11,795	0,067
		%	27,8	72,2	100		
	Sepeda motor	Count	36	172	208		
		%	17,3	82,7	100		

Lanjutan Tabel 5. 32 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Moda Transportasi Utama terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Moda Transportasi Harian	Transportasi Online	Count	18	74	92	11,795	0,067
		%	19,6	80,4	100		
	Angkot	Count	1	8	9		
		%	11,1	88,9	100		
	BRT Trans Cirebon	Count	0	39	39		
		%	0	100	100		
	Sepeda	Count	0	5	5		
		%	0	100	100		
	Jalan kaki	Count	1	9	10		
		%	10	90	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 11,795 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,067. Variabel moda transportasi utama terdiri dari 7 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan ($df = (7 - 1) \times (2 - 1) = 6$). Berdasarkan distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 6$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 12,592. Karena χ^2 hitung (11,795) < χ^2 tabel (12,592) dan *p-value* (0,067) > 0,05 maka secara statistik tidak terdapat hubungan yang signifikan antara moda transportasi utama dan kesediaan menggunakan BRT jika armada ditambahkan. Namun demikian, nilai p yang mendekati 0,05 menunjukkan bahwa hubungan tersebut mendekati signifikan, sehingga patut diperhatikan lebih lanjut secara praktis.

j. Pengaruh Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara jarak perjalanan rata-rata per hari dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.33 berikut.

Tabel 5. 33 Hasil Crosstab dan Chi-Square Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	<5 km	Count	11	117	128	20,282	<0,001
		%	8,6	91,4	100		
	5-10 km	Count	37	176	213		
		%	17,4	82,6	100		
	10-20 km	Count	13	20	33		
		%	39,4	60,6	100		
	20-30 km	Count	0	7	7		
		%	0	100	100		
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai Pearson *Chi-Square* sebesar 20,282 dengan nilai signifikansi (*p-value*) < 0,001. Variabel jarak perjalanan terdiri dari 4 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan (df) = $(4 - 1) \times (2 - 1) = 3$. Mengacu pada distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 3$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 7,815. Karena χ^2 hitung (20,282) > χ^2 tabel (7,815) dan *p-value* < 0,001 maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang sangat signifikan antara jarak perjalanan harian dan kesediaan menggunakan BRT jika armada ditambahkan.

k. Pengaruh Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Kesediaan menggunakan BRT bila armada ditambahkan

Adapun hasil analisis *crosstab* dan uji *Chi-Square* antara waktu perjalanan rata-rata per hari dan kesediaan menggunakan BRT apabila jumlah armada ditambahkan disajikan pada Tabel 5.34 berikut.

Tabel 5. 34 Hasil Crosstab dan Chi-Square Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari terhadap Skenario Penambahan Armada

Kriteria			Bersedia menggunakan BRT bila armada ditambahkan		Total	Pearson Chi-Square	p-value
			Tidak	Ya			
Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	<10 menit	Count	11	116	127	17,739	0,002
		%	8,7	91,3	100		
	10-20 menit	Count	39	180	219		
		%	17,8	82,2	100		
	20-40 menit	Count	4	10	14		
		%	28,6	71,4	100		
	40-60 menit	Count	7	9	16		
		%	43,8	56,3	100		
>60 menit	Count	0	5	5			
	%	0	100	100			
Total		Count	61	320	381		
		%	16	84	100		

Berdasarkan hasil uji *Chi-Square*, diperoleh nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 17,739 dengan nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,002. Variabel waktu perjalanan terdiri dari 5 kategori, dan variabel respons terdiri dari 2 kategori (ya dan tidak), sehingga derajat kebebasan ($df = (5 - 1) \times (2 - 1) = 4$). Mengacu pada tabel distribusi *Chi-Square*, nilai χ^2 tabel pada $df = 4$ dan $\alpha = 0,05$ adalah sebesar 9,488. Karena χ^2 hitung (17,739) > χ^2 tabel (9,488) dan *p-value* (0,002) < 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara waktu perjalanan rata-rata per hari dan kesediaan menggunakan BRT jika jumlah armada ditambahkan.

3. Rekapitulasi Hasil Uji *Chi-Square*

Adapun hasil rekapitulasi uji *Chi-Square* terhadap dua skenario peningkatan layanan BRT Trans Cirebon disajikan pada Tabel 5.35 berikut.

Tabel 5. 35 Rekapitulasi Hasil Uji Chi-Square

Variabel	Jalur Khusus			Penambahan Armada		
	χ^2 Hitung	<i>p</i> - <i>value</i>	Signifikan ($\alpha = 0,05$)	χ^2 Hitung	<i>p</i> - <i>value</i>	Signifikan ($\alpha = 0,05$)
Jenis Kelamin	4,204	0,040	Ya	1,289	0,256	Tidak
Usia	13,107	0,022	Ya	5,372	0,372	Tidak
Pekerjaan	7,889	0,246	Tidak	7,043	0,317	Tidak
Pendapatan	3,829	0,574	Tidak	14,654	0,012	Ya
Kepemilikan Sepeda Motor	2,503	0,114	Tidak	0,003	0,959	Tidak
Kepemilikan Mobil	0,748	0,387	Tidak	0,232	0,64	Tidak
Kepemilikan Sepeda	0,069	0,793	Tidak	0,38	0,538	Tidak
Kepemilikan SIM	0,865	0,834	Tidak	2,698	0,441	Tidak
Moda Transportasi	4,214	0,648	Tidak	11,795	0,067	Tidak
Jarak Perjalanan	1,289	0,256	Tidak	20,282	<0,001	Ya
Waktu Perjalanan	5,372	0,372	Tidak	17,739	0,002	Ya

Berdasarkan hasil uji Chi-Square, terdapat lima variabel yang berpengaruh signifikan terhadap kesediaan menggunakan BRT, yaitu jenis kelamin dan usia (pada skenario jalur khusus), serta pendapatan, jarak perjalanan dan waktu perjalanan (pada skenario penambahan armada). Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor tersebut secara statistik memengaruhi respons masyarakat terhadap peningkatan layanan BRT Trans Cirebon.

5.3.7 Uji Regresi Logistik Ordinal

Analisis regresi logistik ordinal digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen yang berskala ordinal yaitu variabel dengan urutan tetapi tanpa jarak numerik yang pasti antar kategorinya. Analisis dilakukan untuk menguji pengaruh karakteristik sosiodemografi dan karakteristik perjalanan terhadap persepsi terhadap layanan BRT Trans Cirebon.

Kriteria statistik yang digunakan meliputi *Chi-Square* pada *Model Fitting Information* untuk menilai signifikansi model secara keseluruhan ($p < 0,05$

menunjukkan model signifikan), *Goodness of Fit* ($p\text{-value} > 0,05$) untuk melihat kecocokan model, serta *Pseudo R-Square* (Nagelkerke) sebagai indikasi kekuatan prediksi model. Selain itu, *Estimate Parameters* diperhatikan untuk menilai arah dan signifikansi masing-masing variabel independen. Apabila $p\text{-value} < 0,05$ maka menunjukkan pengaruh signifikan.

1. Faktor Aksesibilitas

Adapun hasil evaluasi model regresi logistik ordinal terhadap faktor aksesibilitas ditunjukkan pada Tabel 5.36 berikut

Tabel 5. 36 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Aksesibilitas

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
Model Fitting Information	Chi-Square (Final vs. Intercept)	35,146
	df	36
	Sig.	0,509
Goodness-of-Fit	Pearson Chi-Square	903,982
	df	888
	Sig.	0,347
	Deviance Chi-Square	671,285
	df	888
	Sig.	1
Pseudo R-Square	Cox and Snell	0,088
	Nagelkerke	0,094
	McFadden	0,033

Berdasarkan uji kecocokan model regresi, nilai Chi-Square sebesar 35,146 dengan derajat bebas 36 dan signifikansi 0,509 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada taraf kepercayaan 95% yang artinya penambahan variabel prediktor belum secara signifikan meningkatkan kecocokan model dibandingkan model dasar (*intercept only*). Uji *Goodness-of-Fit* melalui *Pearson Chi-Square* dan *Deviance* menunjukkan nilai signifikansi masing-masing sebesar 0,347 dan 1,000 yang lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa model memiliki kecocokan yang baik dengan data empiris. Nilai Nagelkerke sebesar 0,094 dan McFadden sebesar 0,033 menunjukkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 3,3% hingga 9,4% variabilitas data (Hair dkk., 2020).

Berikut adalah hasil regresi ordinal yang tertera pada Tabel 5.37

Tabel 5. 37 Hasil Regresi Ordinal Faktor Aksesibilitas

	Kriteria	Estimate	Std. Error	<i>p-value</i>
Threshold	[AksesibilitasTPB = 1]	-1,559	2,659	0,558
	[AksesibilitasTPB = 2]	0,434	2,661	0,871
	[AksesibilitasTPB = 3]	1,575	2,663	0,554
	[AksesibilitasTPB = 4]	3,969	2,663	0,136
Location	[JenisKelamin=1]	0,196	0,267	0,464
	[Usia=1]	1,676	1,164	0,150
	[Usia=2]	-0,214	0,724	0,768
	[Usia=3]	-0,313	0,788	0,691
	[Usia=4]	-0,096	0,827	0,907
	[Usia=5]	-0,952	0,797	0,232
	[Pekerjaan=1]	2,166	1,509	0,151
	[Pekerjaan=2]	3,795	1,467	0,010
	[Pekerjaan=3]	3,725	1,440	0,010
	[Pekerjaan=4]	2,280	1,503	0,129
	[Pekerjaan=5]	3,299	1,630	0,043
	[Pekerjaan=6]	3,824	1,880	0,042
	[Pendapatan=1]	-0,931	2,021	0,645
	[Pendapatan=2]	-0,323	1,950	0,868
	[Pendapatan=3]	0,339	1,990	0,865
	[Pendapatan=4]	1,061	1,872	0,571
	[Pendapatan=5]	-0,175	1,774	0,921
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	0,087	0,621	0,889
	[KepemilikanMobil=0]	-0,754	0,530	0,155
	[KepemilikanSepeda=0]	0,167	0,307	0,587
	[KepemilikanSIM=1]	0,781	0,417	0,061
	[KepemilikanSIM=2]	-0,035	0,253	0,889
	[KepemilikanSIM=3]	-0,800	0,613	0,192
	[ModaUtama=1]	-0,257	1,024	0,802
	[ModaUtama=2]	0,333	0,832	0,689
	[ModaUtama=3]	0,241	0,610	0,693
	[ModaUtama=4]	0,288	0,853	0,736
	[ModaUtama=5]	0,678	0,745	0,363
	[ModaUtama=6]	1,078	1,227	0,380
	[JarakPerjalanan=1]	2,511	1,625	0,122
	[JarakPerjalanan=2]	1,975	1,444	0,171
	[JarakPerjalanan=3]	2,211	1,418	0,119
	[WaktuPerjalanan=1]	-3,981	1,866	0,033
	[WaktuPerjalanan=2]	-3,434	1,708	0,044
	[WaktuPerjalanan=3]	-2,993	1,691	0,077
	[WaktuPerjalanan=4]	-3,780	1,671	0,024

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel pekerjaan serta variabel waktu perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi aksesibilitas terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini ditunjukkan oleh nilai signifikansi (*p-value*) di bawah 0,05 yang mengindikasikan bahwa variabel-variabel tersebut secara statistik berkontribusi dalam membentuk penilaian responden. Sebaliknya, variabel jenis kelamin, usia, pendapatan, kepemilikan kendaraan, moda utama, dan jarak perjalanan harian tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi aksesibilitas.

2. Faktor Kenyamanan

Adapun Tabel 5.38 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 38 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Kenyamanan

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	37,078
	df	36
	Sig.	0,419
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	849,886
	df	888
	Sig.	0,816
	Deviance Chi-Square	593,485
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,093
	Nagelkerke	0,102
	McFadden	0,041

Berdasarkan uji kecocokan model regresi, nilai Chi-Square sebesar 37,078 dengan derajat bebas 36 dan signifikansi 0,419 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada taraf kepercayaan 95%, yang berarti bahwa penambahan variabel prediktor belum memberikan peningkatan kecocokan model secara signifikan dibandingkan model dasar (*intercept only*). Hasil uji *Goodness-of-Fit* menggunakan *Pearson Chi-Square* dan *Deviance* masing-masing menghasilkan nilai signifikansi 0,816 dan 1,000 yang keduanya lebih besar dari 0,05 menunjukkan model memiliki kecocokan yang baik dengan data empiris. Nilai Nagelkerke R^2 sebesar 0,102, Cox and Snell sebesar 0,093 dan McFadden sebesar

0,041 menunjukkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 4,1% hingga 10,2% variasi dari variabel dependen.

Berikut Tabel 5.39 merupakan yang menampilkan hasil estimasi parameter dan nilai signifikansi (*p-value*) dari masing-masing variabel dalam model regresi ordinal terhadap persepsi kenyamanan layanan BRT Trans Cirebon.

Tabel 5. 39 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kenyamanan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[KenyamananBRT = 1]	-5,539	2,867	0,053
	[KenyamananBRT = 2]	-4,487	2,856	0,116
	[KenyamananBRT = 3]	-3,411	2,852	0,232
	[KenyamananBRT = 4]	-1,038	2,848	0,716
Location	[JenisKelamin=1]	-0,075	0,280	0,788
	[Usia=1]	1,513	1,204	0,209
	[Usia=2]	-0,266	0,755	0,725
	[Usia=3]	-0,655	0,820	0,424
	[Usia=4]	-0,684	0,860	0,427
	[Usia=5]	-1,306	0,832	0,117
	[Pekerjaan=1]	-0,755	1,673	0,652
	[Pekerjaan=2]	0,435	1,610	0,787
	[Pekerjaan=3]	0,168	1,586	0,916
	[Pekerjaan=4]	-0,454	1,685	0,788
	[Pekerjaan=5]	0,508	1,844	0,783
	[Pekerjaan=6]	0,682	2,053	0,740
	[Pendapatan=1]	-1,431	2,097	0,495
	[Pendapatan=2]	-0,473	2,022	0,815
	[Pendapatan=3]	0,060	2,064	0,977
	[Pendapatan=4]	0,981	1,945	0,614
	[Pendapatan=5]	-0,432	1,839	0,814
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	0,460	0,643	0,475
	[KepemilikanMobil=0]	-0,658	0,553	0,234
	[KepemilikanSepeda=0]	0,812	0,323	0,012
	[KepemilikanSIM=1]	0,209	0,431	0,627
	[KepemilikanSIM=2]	-0,120	0,264	0,651
	[KepemilikanSIM=3]	-1,094	0,644	0,089
	[ModaUtama=1]	-0,114	1,073	0,916
	[ModaUtama=2]	0,100	0,870	0,908
	[ModaUtama=3]	-0,297	0,645	0,645
	[ModaUtama=4]	0,790	0,925	0,393
	[ModaUtama=5]	-0,235	0,781	0,764
	[ModaUtama=6]	1,072	1,275	0,400
	[JarakPerjalanan=1]	-0,352	1,792	0,844
	[JarakPerjalanan=2]	-1,451	1,627	0,372

Lanjutan Tabel 5. 39 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kenyamanan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[JarakPerjalanan=3]	-1,256	1,607	0,434
	[WaktuPerjalanan=1]	-0,938	2,044	0,646
	[WaktuPerjalanan=2]	0,263	1,899	0,890
	[WaktuPerjalanan=3]	-0,570	1,870	0,761
	[WaktuPerjalanan=4]	0,595	1,882	0,752

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan sepeda memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi kenyamanan terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini ditunjukkan oleh nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,012 yang berada di bawah batas 0,05, sehingga variabel ini secara statistik berkontribusi dalam membentuk penilaian responden. Sebaliknya, variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan bermotor lain (mobil, sepeda motor), kepemilikan SIM, moda utama, jarak perjalanan, dan waktu perjalanan harian tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi kenyamanan.

3. Faktor Tarif

Adapun Tabel 5.40 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 40 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Tarif

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	26,726
	df	36
	Sig.	0,869
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	845,155
	df	888
	Sig.	0,846
	Deviance Chi-Square	552,807
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,068
	Nagelkerke	0,074
	McFadden	0,029

Berdasarkan uji kecocokan model regresi, nilai Chi-Square sebesar 26,726 dengan derajat bebas 36 dan signifikansi 0,869 menunjukkan bahwa penambahan

variabel prediktor tidak memberikan peningkatan signifikan terhadap model dasar (*intercept only*). Artinya, secara statistik, model belum cukup kuat menjelaskan variasi yang ada dalam variabel dependen. Uji *Goodness-of-Fit* menunjukkan bahwa nilai signifikansi Pearson sebesar 0,846 dan Deviance sebesar 1,000, yang keduanya lebih besar dari 0,05, menandakan bahwa model secara umum sesuai atau cocok dengan data empiris. Nilai pseudo R-square Cox and Snell sebesar 0,068, Nagelkerke sebesar 0,074, dan McFadden sebesar 0,029 mengindikasikan bahwa kemampuan model dalam menjelaskan variabilitas data masih tergolong rendah, yakni hanya antara 2,9% hingga 7,4% (Hair dkk., 2020).

Berikut Tabel 5.41 merupakan yang menampilkan hasil estimasi parameter dan nilai signifikansi (*p-value*) dari masing-masing variabel dalam model regresi ordinal terhadap persepsi tarif BRT Trans Cirebon.

Tabel 5. 41 Hasil Regresi Ordinal Faktor Tarif

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[TarifBRT = 1]	-1,631	2,709	0,547
	[TarifBRT = 2]	-0,890	2,703	0,742
	[TarifBRT = 3]	0,153	2,700	0,955
	[TarifBRT = 4]	2,185	2,703	0,419
Location	[JenisKelamin=1]	0,322	0,279	0,248
	[Usia=1]	0,961	1,192	0,420
	[Usia=2]	0,320	0,736	0,663
	[Usia=3]	-0,174	0,801	0,828
	[Usia=4]	-0,289	0,840	0,731
	[Usia=5]	-0,196	0,810	0,809
	[Pekerjaan=1]	-0,526	1,558	0,736
	[Pekerjaan=2]	-0,159	1,502	0,916
	[Pekerjaan=3]	-0,240	1,475	0,871
	[Pekerjaan=4]	0,020	1,559	0,990
	[Pekerjaan=5]	-0,296	1,680	0,860
	[Pekerjaan=6]	0,545	1,932	0,778
	[Pendapatan=1]	1,596	2,028	0,431
	[Pendapatan=2]	1,927	1,953	0,324
	[Pendapatan=3]	1,886	1,995	0,344
	[Pendapatan=4]	2,092	1,872	0,264
	[Pendapatan=5]	1,210	1,767	0,493
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-0,019	0,648	0,976
	[KepemilikanMobil=0]	-0,450	0,549	0,413
	[KepemilikanSepeda=0]	0,306	0,316	0,333
	[KepemilikanSIM=1]	0,455	0,432	0,292

Lanjutan Tabel 5. 41 Hasil Regresi Ordinal Faktor Tarif

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[KepemilikanSIM=2]	-0,021	0,262	0,937
	[KepemilikanSIM=3]	-1,153	0,636	0,070
	[ModaUtama=1]	-0,336	1,060	0,751
	[ModaUtama=2]	0,153	0,864	0,860
	[ModaUtama=3]	0,274	0,631	0,664
	[ModaUtama=4]	-0,169	0,876	0,847
	[ModaUtama=5]	0,558	0,773	0,471
	[ModaUtama=6]	1,526	1,309	0,244
	[JarakPerjalanan=1]	-18,424	1,372	0,000
	[JarakPerjalanan=2]	-18,961	1,126	0,000
	[JarakPerjalanan=3]	-18,745	1,044	0,000
	[WaktuPerjalanan=1]	18,051	1,035	0,000
	[WaktuPerjalanan=2]	18,779	0,665	0,000
	[WaktuPerjalanan=3]	18,808	0,793	0,000
	[WaktuPerjalanan=4]	18,201	0,000	0,000

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan SIM serta variabel jarak perjalanan dan waktu perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi keterjangkauan tarif layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikansi (*p-value*) di bawah 0,05 yang menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut secara statistik memengaruhi penilaian tarif oleh responden. Di sisi lain, variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan moda utama perjalanan tidak memberikan kontribusi signifikan terhadap persepsi keterjangkauan tarif.

4. Faktor Kecepatan

Adapun Tabel 5.42 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 42 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Kecepatan

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	46,675
	df	36
	Sig.	0,11
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	980,952
	df	888
	Sig.	0,016
	Deviance Chi-Square	710,403
	df	888

	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,115
	Nagelkerke	0,122
	McFadden	0,043

Berdasarkan uji kecocokan model regresi, nilai Chi-Square sebesar 46,675 dengan derajat bebas 36 dan signifikansi 0,110 menunjukkan bahwa model tidak memberikan peningkatan yang signifikan dibandingkan dengan model dasar (*intercept only*) pada tingkat signifikansi 5%. Dengan kata lain, penambahan variabel prediktor tidak membawa kontribusi signifikan terhadap peningkatan kecocokan model. Uji *Goodness-of-Fit* menunjukkan bahwa nilai signifikansi Pearson sebesar 0,016 lebih kecil dari 0,05, yang mengindikasikan bahwa model tidak sepenuhnya cocok dengan data, meskipun ada beberapa indikasi kecocokan pada uji deviance dengan nilai 1,000. Nilai *pseudo R-square Cox and Snell* sebesar 0,115, Nagelkerke sebesar 0,122, dan McFadden sebesar 0,043 menunjukkan bahwa model ini mampu menjelaskan sekitar 4,3% hingga 12,2% variabilitas data.

Tabel 5. 43 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kecepatan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[KecepatanBRT = 1]	-3,267	2,619	0,212
	[KecepatanBRT = 2]	-1,879	2,619	0,473
	[KecepatanBRT = 3]	0,158	2,615	0,952
	[KecepatanBRT = 4]	1,124	2,614	0,667
Location	[JenisKelamin=1]	0,122	0,267	0,646
	[Usia=1]	0,355	1,151	0,758
	[Usia=2]	0,456	0,716	0,524
	[Usia=3]	0,444	0,780	0,569
	[Usia=4]	0,436	0,818	0,594
	[Usia=5]	-0,194	0,788	0,805
	[Pekerjaan=1]	-0,503	1,479	0,734
	[Pekerjaan=2]	-0,909	1,424	0,523
	[Pekerjaan=3]	-0,976	1,398	0,485
	[Pekerjaan=4]	-1,136	1,476	0,441
	[Pekerjaan=5]	-0,649	1,596	0,684
	[Pekerjaan=6]	0,081	1,858	0,965
	[Pendapatan=1]	0,488	1,992	0,806
	[Pendapatan=2]	1,060	1,922	0,581
	[Pendapatan=3]	1,829	1,965	0,352
	[Pendapatan=4]	1,430	1,846	0,438

Lanjutan Tabel 5. 43 Hasil Regresi Ordinal Faktor Kecepatan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[Pendapatan=5]	0,320	1,741	0,854
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-0,164	0,617	0,791
	[KepemilikanMobil=0]	-1,347	0,526	0,010
	[KepemilikanSepeda=0]	0,240	0,307	0,435
	[KepemilikanSIM=1]	1,236	0,416	0,003
	[KepemilikanSIM=2]	-0,321	0,254	0,205
	[KepemilikanSIM=3]	-1,740	0,615	0,005
	[ModaUtama=1]	-0,402	1,024	0,695
	[ModaUtama=2]	0,487	0,831	0,558
	[ModaUtama=3]	0,308	0,613	0,615
	[ModaUtama=4]	0,252	0,853	0,767
	[ModaUtama=5]	0,994	0,746	0,183
	[ModaUtama=6]	1,259	1,220	0,302
	[JarakPerjalanan=1]	-1,432	1,607	0,373
	[JarakPerjalanan=2]	-2,099	1,430	0,142
	[JarakPerjalanan=3]	-1,356	1,400	0,333
	[WaktuPerjalanan=1]	-0,137	1,829	0,940
	[WaktuPerjalanan=2]	0,445	1,673	0,790
	[WaktuPerjalanan=3]	0,286	1,657	0,863
	[WaktuPerjalanan=4]	-0,279	1,632	0,864

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan mobil, kepemilikan SIM A, dan kepemilikan SIM A dan C berpengaruh signifikan terhadap persepsi kecepatan layanan BRT Trans Cirebon. Ketiga variabel tersebut memiliki nilai signifikansi (*p-value*) kurang dari 0,05 sehingga secara statistik memengaruhi penilaian kecepatan oleh responden. Sebaliknya, variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan sepeda, moda utama, jarak perjalanan, dan waktu perjalanan tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap persepsi kecepatan.

5. Faktor Keselamatan

Adapun Tabel 5.44 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 44 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Keselamatan

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	39,237
	df	36
	Sig.	0,327
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	844,014
	df	888
	Sig.	0,852
	Deviance Chi-Square	592,285
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,098
	Nagelkerke	0,107
	McFadden	0,041

Berdasarkan hasil uji kecocokan model regresi logistik ordinal, nilai Chi-Square sebesar 39,237 dengan derajat bebas 36 dan signifikansi 0,327 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada tingkat kepercayaan 95%, yang berarti bahwa penambahan variabel bebas belum meningkatkan kecocokan model dibandingkan model awal (*intercept only*). Hasil uji Goodness-of-Fit melalui Pearson Chi-Square dan Deviance masing-masing memiliki nilai signifikansi 0,852 dan 1,000 yang lebih besar dari 0,05, sehingga menunjukkan bahwa model memiliki kecocokan yang memadai terhadap data observasi. Nilai pseudo R-Square yang ditunjukkan oleh Cox and Snell sebesar 0,098, Nagelkerke sebesar 0,107, dan McFadden sebesar 0,041 mengindikasikan bahwa model ini hanya menjelaskan sekitar 4,1% hingga 10,7% variasi dalam data, yang tergolong rendah menurut pedoman evaluasi model oleh Hair dkk. (2020).

Tabel 5. 45 Hasil Regresi Ordinal Faktor Keselamatan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[KeselamatanBRT = 1]	-6,555	2,860	0,022
	[KeselamatanBRT = 2]	-5,523	2,852	0,053
	[KeselamatanBRT = 3]	-4,532	2,850	0,112
	[KeselamatanBRT = 4]	-2,321	2,844	0,415
Location	[JenisKelamin=1]	-0,082	0,278	0,768
	[Usia=1]	1,013	1,192	0,395
	[Usia=2]	-0,030	0,741	0,967
	[Usia=3]	-0,296	0,807	0,713
	[Usia=4]	0,187	0,847	0,825
	[Usia=5]	-0,162	0,816	0,843

Lanjutan Tabel 5. 45 Hasil Regresi Ordinal Faktor Keselamatan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[Pekerjaan=1]	-1,288	1,558	0,408
	[Pekerjaan=2]	-0,728	1,504	0,628
	[Pekerjaan=3]	-1,012	1,478	0,494
	[Pekerjaan=4]	0,530	1,561	0,734
	[Pekerjaan=5]	0,444	1,686	0,792
	[Pekerjaan=6]	0,386	1,942	0,843
	[Pendapatan=1]	0,807	2,089	0,699
	[Pendapatan=2]	1,246	2,015	0,536
	[Pendapatan=3]	0,766	2,057	0,710
	[Pendapatan=4]	0,719	1,937	0,711
	[Pendapatan=5]	-0,341	1,835	0,853
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-0,400	0,639	0,531
	[KepemilikanMobil=0]	-0,714	0,548	0,193
	[KepemilikanSepeda=0]	0,579	0,318	0,068
	[KepemilikanSIM=1]	0,473	0,426	0,267
	[KepemilikanSIM=2]	0,281	0,264	0,288
	[KepemilikanSIM=3]	-1,146	0,640	0,073
	[ModaUtama=2]	-0,697	0,864	0,420
	[ModaUtama=3]	-0,482	0,640	0,451
	[ModaUtama=4]	-0,789	0,890	0,375
	[ModaUtama=5]	-0,703	0,773	0,363
	[ModaUtama=6]	-0,156	1,292	0,904
	[JarakPerjalanan=1]	-18,357	1,558	0,000
	[JarakPerjalanan=3]	-18,962	1,283	0,000
	[WaktuPerjalanan=1]	15,689	1,036	0,000
	[WaktuPerjalanan=2]	16,732	0,667	0,000
	[WaktuPerjalanan=4]	16,019	0,000	

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel waktu perjalanan harian secara signifikan memengaruhi persepsi keselamatan terhadap layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikansi (*p-value*) variabel waktu perjalanan yang berada di bawah 0,05 mengindikasikan adanya hubungan yang kuat antara durasi perjalanan dengan tingkat persepsi keselamatan. Sebaliknya, variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, moda utama, dan jarak perjalanan harian tidak menunjukkan hubungan yang signifikan secara statistik terhadap persepsi keselamatan.

6. Faktor Cuaca

Adapun Tabel 5.46 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 46 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Cuaca

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	44,855
	df	36
	Sig.	0,148
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	1195,15
	df	888
	Sig.	< 0,001
	Deviance Chi-Square	544,725
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,111
	Nagelkerke	0,122
	McFadden	0,049

Berdasarkan hasil uji kecocokan model regresi logistik ordinal, nilai Chi-Square sebesar 44,855 dengan derajat bebas (df) 36 dan signifikansi (Sig.) sebesar 0,148 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada taraf kepercayaan 95%, yang berarti penambahan variabel prediktor belum secara signifikan meningkatkan kecocokan model dibandingkan dengan model dasar (intercept only). Berdasarkan uji Goodness-of-Fit, nilai Pearson Chi-Square sebesar 1195,150 dengan Sig. <0,001 menunjukkan bahwa model tidak cocok dengan data karena nilai signifikansinya kurang dari 0,05. Berdasarkan nilai Deviance Chi-Square sebesar 544,725 dengan Sig. 1,000, model dapat dianggap sesuai dengan data observasi karena nilai signifikansi lebih dari 0,05. Berdasarkan nilai Cox and Snell sebesar 0,111, Nagelkerke sebesar 0,122, dan McFadden sebesar 0,049, model hanya mampu menjelaskan antara 4,9% hingga 12,2% variasi dalam data.

Tabel 5. 47 Hasil Regresi Ordinal Faktor Cuaca

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[CuacaBRT = 1]	-6,499	2,864	0,023
	[CuacaBRT = 2]	-4,585	2,834	0,106
	[CuacaBRT = 3]	-3,559	2,830	0,209
	[CuacaBRT = 4]	-1,262	2,826	0,655
Location	[JenisKelamin=1]	0,266	0,280	0,343

Lanjutan Tabel 5. 47 Hasil Regresi Ordinal Faktor Cuaca

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[Usia=1]	2,100	1,220	0,085
	[Usia=2]	0,101	0,745	0,892
	[Usia=3]	0,173	0,812	0,831
	[Usia=4]	-0,088	0,851	0,918
	[Usia=5]	-0,286	0,820	0,727
	[Pekerjaan=1]	-1,268	1,571	0,419
	[Pekerjaan=2]	-0,457	1,509	0,762
	[Pekerjaan=3]	-0,337	1,482	0,820
	[Pekerjaan=4]	-0,216	1,565	0,890
	[Pekerjaan=5]	-0,923	1,682	0,583
	[Pekerjaan=6]	-0,523	1,952	0,789
	[Pendapatan=1]	-1,252	2,130	0,557
	[Pendapatan=2]	-0,085	2,056	0,967
	[Pendapatan=3]	-0,199	2,096	0,924
	[Pendapatan=4]	-0,103	1,976	0,959
	[Pendapatan=5]	-0,719	1,879	0,702
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	0,742	0,666	0,266
	[KepemilikanMobil=0]	-0,730	0,548	0,183
	[KepemilikanSepeda=0]	0,225	0,320	0,482
	[KepemilikanSIM=1]	0,503	0,434	0,247
	[KepemilikanSIM=2]	-0,291	0,265	0,272
	[KepemilikanSIM=3]	-1,202	0,643	0,061
	[ModaUtama=1]	0,407	1,095	0,710
	[ModaUtama=2]	0,012	0,888	0,989
	[ModaUtama=3]	-0,547	0,648	0,398
	[ModaUtama=4]	-1,543	0,894	0,084
	[ModaUtama=5]	0,289	0,799	0,718
	[ModaUtama=6]	2,061	1,406	0,143
	[JarakPerjalanan=1]	-17,131	1,445	0,000
	[JarakPerjalanan=2]	-18,643	1,205	0,000
	[JarakPerjalanan=3]	-18,135	1,126	0,000
	[WaktuPerjalanan=1]	16,027	1,054	0,000
	[WaktuPerjalanan=2]	17,446	0,671	0,000
	[WaktuPerjalanan=3]	17,624	0,804	0,000
	[WaktuPerjalanan=4]	17,120	0,000	0,000

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel jarak perjalanan dan waktu perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi kenyamanan cuaca dalam penggunaan layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini terlihat dari nilai signifikansi (*p-value*) kedua variabel tersebut

yang lebih kecil dari 0,05 menunjukkan kontribusi statistik yang nyata terhadap pembentukan persepsi. Sebaliknya variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan moda utama tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap persepsi cuaca.

7. Faktor Polusi

Adapun Tabel 5.48 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 48 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Polusi

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	37,233
	df	36
	Sig.	0,412
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	855,76
	df	888
	Sig.	0,776
	Deviance Chi-Square	606,15
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,093
	Nagelkerke	0,101
	McFadden	0,038

Berdasarkan hasil uji kecocokan model, nilai Chi-Square sebesar 37,233 dengan derajat bebas (df) 36 dan signifikansi (Sig.) sebesar 0,412 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada tingkat kepercayaan 95%, sehingga penambahan variabel prediktor belum secara berarti meningkatkan kecocokan model dibandingkan model dasar (*intercept only*). Berdasarkan uji *Goodness-of-Fit*, nilai *Pearson Chi-Square* sebesar 855,760 dan *Deviance Chi-Square* sebesar 606,150 masing-masing dengan Sig. 0,776 dan 1,000, menunjukkan bahwa model memiliki kecocokan yang baik dengan data karena nilai signifikansi keduanya lebih besar dari 0,05. Berdasarkan nilai *pseudo R-square*, Cox and Snell sebesar 0,093, Nagelkerke sebesar 0,101, dan McFadden sebesar 0,038, menunjukkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 3,8% hingga 10,1% variasi dalam data.

Tabel 5. 49 Hasil Regresi Ordinal Faktor Polusi

	Kriteria	Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[PolusiBRT = 1]	-6,575	2,860	0,021
	[PolusiBRT = 2]	-5,294	2,844	0,063
	[PolusiBRT = 3]	-3,294	2,839	0,246
	[PolusiBRT = 4]	-1,166	2,835	0,681
Location	[JenisKelamin=1]	0,075	0,273	0,784
	[Usia=1]	1,245	1,180	0,291
	[Usia=2]	0,181	0,731	0,805
	[Usia=3]	0,034	0,795	0,966
	[Usia=4]	-0,032	0,834	0,969
	[Usia=5]	-0,387	0,805	0,630
	[Pekerjaan=1]	-1,053	1,729	0,542
	[Pekerjaan=2]	-0,496	1,657	0,765
	[Pekerjaan=3]	-0,629	1,637	0,701
	[Pekerjaan=4]	-0,641	1,741	0,713
	[Pekerjaan=5]	-0,986	1,867	0,597
	[Pekerjaan=6]	-0,174	2,079	0,933
	[Pendapatan=1]	-1,121	2,071	0,588
	[Pendapatan=2]	-0,126	1,999	0,950
	[Pendapatan=3]	-0,182	2,039	0,929
	[Pendapatan=4]	1,096	1,923	0,569
	[Pendapatan=5]	-0,757	1,819	0,677
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	0,280	0,632	0,658
	[KepemilikanMobil=0]	-1,405	0,550	0,011
	[KepemilikanSepeda=0]	0,045	0,314	0,887
	[KepemilikanSIM=1]	0,283	0,421	0,501
	[KepemilikanSIM=2]	-0,078	0,259	0,763
	[KepemilikanSIM=3]	-1,261	0,634	0,047
	[ModaUtama=1]	-0,036	1,048	0,973
	[ModaUtama=2]	0,340	0,848	0,689
	[ModaUtama=3]	0,267	0,623	0,669
	[ModaUtama=4]	0,668	0,872	0,444
	[ModaUtama=5]	0,629	0,759	0,407
	[ModaUtama=6]	0,245	1,237	0,843
	[JarakPerjalanan=1]	-1,444	1,686	0,392
	[JarakPerjalanan=2]	-2,278	1,508	0,131
	[JarakPerjalanan=3]	-1,652	1,481	0,265
	[WaktuPerjalanan=1]	0,401	1,912	0,834
	[WaktuPerjalanan=2]	1,154	1,755	0,511
	[WaktuPerjalanan=3]	0,507	1,736	0,770
	[WaktuPerjalanan=4]	0,960	1,719	0,577

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan mobil dan kepemilikan SIM C memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi terhadap polusi udara dalam penggunaan layanan BRT Trans Cirebon. Nilai signifikansi kedua variabel ini berada di bawah 0,05, sehingga secara statistik berkontribusi nyata terhadap pembentukan persepsi responden terhadap polusi. Sementara itu, variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan sepeda, moda utama, jarak perjalanan, dan waktu perjalanan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap persepsi polusi.

8. Faktor Ketepatan Waktu

Adapun Tabel 5.50 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 50 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Ketepatan Waktu

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	27,852
	df	36
	Sig.	0,832
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	924,84
	df	888
	Sig.	0,19
	Deviance Chi-Square	636,343
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,07
	Nagelkerke	0,076
	McFadden	0,028

Berdasarkan hasil uji kecocokan model, nilai Chi-Square sebesar 37,233 dengan derajat bebas (df) 36 dan signifikansi (Sig.) sebesar 0,412 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada tingkat kepercayaan 95%, sehingga penambahan variabel prediktor belum secara berarti meningkatkan kecocokan model dibandingkan model dasar (*intercept only*). Berdasarkan uji Goodness-of-Fit, nilai Pearson Chi-Square sebesar 855,760 dan Deviance Chi-Square sebesar 606,150 masing-masing dengan Sig. 0,776 dan 1,000, menunjukkan bahwa model memiliki kecocokan yang baik dengan data karena nilai signifikansi keduanya lebih besar dari 0,05. Berdasarkan nilai pseudo R-square, Cox and Snell

sebesar 0,093, Nagelkerke sebesar 0,101, dan McFadden sebesar 0,038, menunjukkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 3,8% hingga 10,1% variasi dalam data.

Tabel 5. 51 Hasil Regresi Ordinal Faktor Ketepatan Waktu

	Kriteria	Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[KetepatanWaktuBRT = 1]	-6,416	2,729	0,019
	[KetepatanWaktuBRT = 2]	-5,041	2,714	0,063
	[KetepatanWaktuBRT = 3]	-3,284	2,710	0,225
	[KetepatanWaktuBRT = 4]	-1,342	2,706	0,620
Location	[JenisKelamin=1]	0,137	0,270	0,613
	[Usia=1]	1,034	1,168	0,376
	[Usia=2]	-0,160	0,727	0,826
	[Usia=3]	-0,305	0,791	0,700
	[Usia=4]	-0,418	0,829	0,614
	[Usia=5]	-0,757	0,800	0,344
	[Pekerjaan=1]	-0,625	1,492	0,675
	[Pekerjaan=2]	0,478	1,438	0,740
	[Pekerjaan=3]	0,368	1,411	0,794
	[Pekerjaan=4]	0,369	1,491	0,805
	[Pekerjaan=5]	0,824	1,626	0,612
	[Pekerjaan=6]	0,802	1,874	0,669
	[Pendapatan=1]	-0,715	2,063	0,729
	[Pendapatan=2]	-0,240	1,992	0,904
	[Pendapatan=3]	0,021	2,033	0,992
	[Pendapatan=4]	-0,038	1,916	0,984
	[Pendapatan=5]	-0,986	1,818	0,588
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-0,056	0,626	0,929
	[KepemilikanMobil=0]	-0,984	0,538	0,067
	[KepemilikanSepeda=0]	0,296	0,310	0,341
	[KepemilikanSIM=1]	0,417	0,416	0,316
	[KepemilikanSIM=2]	-0,301	0,257	0,241
	[KepemilikanSIM=3]	-1,064	0,623	0,088
	[ModaUtama=1]	0,108	1,038	0,917
	[ModaUtama=2]	0,011	0,841	0,989
	[ModaUtama=3]	-0,031	0,618	0,960
	[ModaUtama=4]	0,299	0,866	0,730
	[ModaUtama=5]	0,640	0,753	0,395
	[ModaUtama=6]	0,860	1,239	0,488
	[JarakPerjalanan=1]	-0,945	1,618	0,559
	[JarakPerjalanan=2]	-0,867	1,434	0,545
	[JarakPerjalanan=3]	-0,087	1,406	0,951
	[WaktuPerjalanan=1]	-0,804	1,891	0,671
	[WaktuPerjalanan=2]	-0,944	1,734	0,586

Lanjutan Tabel 5. 51 Hasil Regresi Ordinal Faktor Ketepatan Waktu

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[WaktuPerjalanan=3]	-1,656	1,720	0,336
	[WaktuPerjalanan=4]	-1,333	1,694	0,431

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa tidak terdapat variabel independen yang berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketepatan waktu layanan BRT Trans Cirebon. Seluruh nilai signifikansi (p-value) dari variabel-variabel yang diuji berada di atas 0,05 menunjukkan bahwa secara statistik variabel-variabel tersebut tidak cukup kuat untuk menjelaskan variasi dalam persepsi ketepatan waktu. Variabel kepemilikan mobil dan kepemilikan SIM C hampir mendekati tingkat signifikansi namun tetap belum memenuhi kriteria 95% tingkat kepercayaan.

9. Faktor Rute

Adapun Tabel 5.52 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 52 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Rute

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	42,435
	df	36
	Sig.	0,213
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	1080,514
	df	888
	Sig.	< 0,001
	Deviance Chi-Square	653,955
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,105
	Nagelkerke	0,113
	McFadden	0,041

Berdasarkan hasil uji kecocokan model, nilai Chi-Square sebesar 42,435 dengan derajat bebas (df) 36 dan signifikansi (Sig.) sebesar 0,213 menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada tingkat kepercayaan 95%. Ini berarti bahwa penambahan variabel prediktor belum secara signifikan meningkatkan kecocokan model dibandingkan dengan model dasar (intercept

only). Berdasarkan uji Goodness-of-Fit, nilai Pearson Chi-Square sebesar 1080,514 dengan signifikansi $< 0,001$ menunjukkan bahwa model kurang cocok dengan data (karena nilai $p < 0,05$). Sementara itu, nilai Deviance Chi-Square sebesar 653,955 dengan signifikansi 1,000 menunjukkan bahwa model masih dapat diterima dari sisi deviasi. Berdasarkan nilai pseudo R-square, yaitu Cox and Snell sebesar 0,105, Nagelkerke sebesar 0,113, dan McFadden sebesar 0,041, maka dapat disimpulkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 4,1% hingga 11,3% variasi dalam data.

Tabel 5. 53 Hasil Regresi Ordinal Faktor Rute

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[RuteBRT = 1]	-5,960	2,684	0,026
	[RuteBRT = 2]	-3,574	2,676	0,182
	[RuteBRT = 3]	-1,486	2,674	0,578
	[RuteBRT = 4]	-0,132	2,669	0,960
Location	[JenisKelamin=1]	-0,073	0,271	0,787
	[Usia=1]	0,022	1,171	0,985
	[Usia=2]	-0,287	0,727	0,693
	[Usia=3]	-0,707	0,792	0,372
	[Usia=4]	-0,639	0,831	0,442
	[Usia=5]	-0,908	0,801	0,257
	[Pekerjaan=1]	-1,491	1,554	0,337
	[Pekerjaan=2]	-1,765	1,501	0,240
	[Pekerjaan=3]	-1,803	1,475	0,222
	[Pekerjaan=4]	-2,359	1,553	0,129
	[Pekerjaan=5]	-1,366	1,664	0,412
	[Pekerjaan=6]	-1,474	1,925	0,444
	[Pendapatan=1]	-0,327	2,010	0,871
	[Pendapatan=2]	0,553	1,937	0,775
	[Pendapatan=3]	1,255	1,979	0,526
	[Pendapatan=4]	1,392	1,859	0,454
	[Pendapatan=5]	-0,527	1,756	0,764
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	0,770	0,624	0,217
	[KepemilikanMobil=0]	-0,282	0,528	0,593
	[KepemilikanSepeda=0]	0,278	0,313	0,374
	[KepemilikanSIM=1]	1,107	0,418	0,008
	[KepemilikanSIM=2]	-0,056	0,258	0,829
	[KepemilikanSIM=3]	-0,583	0,617	0,344
	[ModaUtama=1]	1,591	1,037	0,125
	[ModaUtama=2]	1,025	0,842	0,224
	[ModaUtama=3]	0,111	0,623	0,859
	[ModaUtama=4]	0,102	0,867	0,907

Lanjutan Tabel 5. 53 Hasil Regresi Ordinal Faktor Rute

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Location	[ModaUtama=5]	1,296	0,756	0,086
	[ModaUtama=6]	1,406	1,235	0,255
	[JarakPerjalanan=1]	-0,844	1,609	0,600
	[JarakPerjalanan=2]	-2,225	1,430	0,120
	[JarakPerjalanan=3]	-2,078	1,400	0,138
	[WaktuPerjalanan=1]	-1,275	1,834	0,487
	[WaktuPerjalanan=2]	0,140	1,673	0,933
	[WaktuPerjalanan=3]	-0,013	1,658	0,994
	[WaktuPerjalanan=4]	-0,072	1,629	0,965

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan SIM A dan moda transportasi utama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi keterjangkauan rute layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini ditunjukkan oleh nilai signifikansi (*p-value*) untuk variabel kepemilikan SIM A sebesar 0,008 dan beberapa kategori moda utama mendekati tingkat signifikansi 0,05. Sementara itu, variabel lain seperti jenis kelamin, usia, pendapatan, kepemilikan kendaraan, jarak perjalanan, dan waktu perjalanan harian tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan secara statistik.

10. Faktor Ketersediaan Informasi Layanan

Adapun Tabel 5.54 menyajikan hasil evaluasi statistik dari *model fitting information*, *goodness-of-fit*, dan *pseudo R-square*.

Tabel 5. 54 Evaluasi Parameter Statistik Faktor Informasi Layanan

Komponen Evaluasi	Parameter Statistik	Nilai
<i>Model Fitting Information</i>	Chi-Square (Final vs. Intercept)	45,86
	df	36
	Sig.	0,126
<i>Goodness-of-Fit</i>	Pearson Chi-Square	996,167
	df	888
	Sig.	0,006
	Deviance Chi-Square	712,585
	df	888
	Sig.	1
<i>Pseudo R-Square</i>	Cox and Snell	0,113
	Nagelkerke	0,12
	McFadden	0,042

Berdasarkan hasil uji kecocokan model, nilai Chi-Square sebesar 45,860 dengan derajat bebas (df) 36 dan signifikansi (Sig.) sebesar 0,126, menunjukkan bahwa model tidak signifikan secara statistik pada taraf kepercayaan 95%. Ini berarti penambahan variabel bebas belum memberikan peningkatan kecocokan model yang berarti dibandingkan dengan model tanpa prediktor. Berdasarkan uji *Goodness-of-Fit*, nilai Pearson Chi-Square sebesar 996,167 dengan signifikansi 0,006 yang lebih kecil dari 0,05 menunjukkan bahwa model kurang cocok dengan data secara keseluruhan. Namun, Deviance Chi-Square dengan nilai signifikansi 1,000 menunjukkan kecocokan yang sangat baik. Berdasarkan nilai pseudo R-square, Cox and Snell sebesar 0,113, Nagelkerke sebesar 0,120, dan McFadden sebesar 0,042, model hanya mampu menjelaskan sekitar 4,2% hingga 12% dari variabilitas dalam keputusan pengguna terhadap persepsi kecepatan.

Tabel 5. 55 Hasil Regresi Ordinal Faktor Informasi Layanan

Kriteria		Estimate	Std. Error	Sig.
Threshold	[KetersediaanInformasiLayanan = 1]	-3,621	2,614	0,166
	[KetersediaanInformasiLayanan = 2]	-2,220	2,613	0,396
	[KetersediaanInformasiLayanan = 3]	-0,211	2,608	0,935
	[KetersediaanInformasiLayanan = 4]	0,919	2,607	0,724
Location	[JenisKelamin=1]	0,127	0,266	0,634
	[Usia=1]	0,360	1,150	0,755
	[Usia=2]	0,470	0,716	0,512
	[Usia=3]	0,443	0,779	0,570
	[Usia=4]	0,437	0,817	0,593
	[Usia=5]	-0,202	0,788	0,798
	[Pekerjaan=1]	-0,655	1,472	0,656
	[Pekerjaan=2]	-1,061	1,418	0,454
	[Pekerjaan=3]	-1,112	1,391	0,424
	[Pekerjaan=4]	-1,445	1,469	0,325
	[Pekerjaan=5]	-0,880	1,588	0,579
	[Pekerjaan=6]	-0,166	1,851	0,928
	[Pendapatan=1]	0,119	1,988	0,952
	[Pendapatan=2]	0,704	1,918	0,714
	[Pendapatan=3]	1,284	1,961	0,512
	[Pendapatan=4]	1,219	1,842	0,508
	[Pendapatan=5]	0,070	1,738	0,968
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-0,288	0,618	0,640
	[KepemilikanMobil=0]	-1,053	0,524	0,044
	[KepemilikanSepeda=0]	0,269	0,307	0,381
	[KepemilikanSIM=1]	1,277	0,416	0,002

Lanjutan Tabel 5. 55 Hasil Regresi Ordinal Faktor Informasi Layanan

Kriteria	Estimate	Std. Error	Sig.
[KepemilikanSIM=2]	-0,282	0,253	0,265
[KepemilikanSIM=3]	-1,518	0,612	0,013
[ModaUtama=1]	-0,429	1,024	0,675
[ModaUtama=2]	0,329	0,831	0,693
[ModaUtama=3]	0,339	0,613	0,580
[ModaUtama=4]	0,257	0,853	0,763
[ModaUtama=5]	0,903	0,745	0,225
[ModaUtama=6]	1,151	1,219	0,345
[JarakPerjalanan=1]	-1,864	1,607	0,246
[JarakPerjalanan=2]	-2,143	1,429	0,134
[JarakPerjalanan=3]	-1,379	1,398	0,324
[WaktuPerjalanan=1]	0,247	1,828	0,893
[WaktuPerjalanan=2]	0,455	1,671	0,786
[WaktuPerjalanan=3]	0,171	1,655	0,917
[WaktuPerjalanan=4]	-0,284	1,630	0,862

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik ordinal, diketahui bahwa variabel kepemilikan mobil, kepemilikan SIM A, dan kepemilikan SIM A dan C memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi ketersediaan informasi layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini ditunjukkan oleh nilai signifikansi (*p-value*) masing-masing yang lebih kecil dari 0,05, sehingga secara statistik berkontribusi terhadap pembentukan penilaian responden terhadap aspek tersebut. Sementara itu, variabel lainnya seperti jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan sepeda motor, kepemilikan sepeda, moda utama perjalanan, jarak perjalanan, dan waktu perjalanan tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap persepsi ketersediaan informasi layanan.

Tabel 5. 56 Rekapitulasi Hasil Uji Regresi Logistik Ordinal

Variabel Layanan	Variabel Independen yang Signifikan	Signifikansi (<i>p-value</i>)
Aksesibilitas	Pekerjaan 2 (Ibu Rumah Tangga)	0,010
	Pekerjaan 3 (Buruh/Pekerja Pabrik)	0,010
	Pekerjaan 5 (Pegawai Swasta/Wiraswasta)	0,043
	Pekerjaan 6 (PNS/ASN)	0,042
	Waktu Perjalanan 1 (<10 menit)	0,033
	Waktu Perjalanan 2 (10-20 menit)	0,044

Lanjutan Tabel 5. 56 Rekapitulasi Hasil Uji Regresi Logistik Ordinal

Variabel Layanan	Variabel Independen yang Signifikan	Signifikansi (<i>p-value</i>)
Aksesibilitas	Waktu Perjalanan 4 (40-60 menit)	0,024
Kenyamanan	Kepemilikan Sepeda (Tidak)	0,012
Tarif	Kepemilikan SIM 2 (Memiliki SIM C)	0,006
Kecepatan	Kepemilikan Mobil (Tidak)	0,010
	Kepemilikan SIM 1 (Memiliki SIM A)	0,003
	Kepemilikan SIM 3 (Memiliki SIM A dan C)	0,005
Keselamatan	Threshold [KeselamatanBRT=1]	0,022
Cuaca	Threshold [CuacaBRT=1]	0,023
Polusi	Threshold [PolusiBRT=1]	0,021
Ketepatan Waktu	Threshold [KetepatanWaktuBRT=1]	0,019
Rute	Threshold [RuteBRT=1]	0,026
Ketersediaan Informasi Layanan	Kepemilikan Mobil (Tidak)	0,044
	Kepemilikan SIM 1 (Memiliki SIM A)	0,002
	Kepemilikan SIM 3 (Memiliki SIM A dan C)	0,013

Berdasarkan hasil analisis regresi logistik ordinal terhadap berbagai dimensi layanan BRT Trans Cirebon, ditemukan bahwa terdapat beberapa variabel independen yang berpengaruh signifikan terhadap persepsi responden. Pada dimensi aksesibilitas, variabel pekerjaan (kategori ibu rumah tangga, buruh/pabrik, pegawai swasta/wiraswasta, dan ASN) serta variabel waktu perjalanan harian menunjukkan pengaruh yang signifikan. Sementara itu, pada dimensi kenyamanan, tarif, dan kecepatan, faktor kepemilikan kendaraan seperti sepeda, mobil, dan SIM juga berperan penting dalam membentuk persepsi pengguna. Temuan ini memperlihatkan bahwa karakteristik sosiodemografi dan kondisi kepemilikan kendaraan berkontribusi dalam menentukan tingkat kenyamanan, kemudahan akses, serta biaya layanan yang dirasakan.

Pada dimensi keselamatan, cuaca, polusi, dan ketepatan waktu lebih banyak dipengaruhi oleh persepsi pengguna terhadap aspek internal layanan, yang tercermin dari signifikansi pada *threshold* di masing-masing kategori penilaian. Hal ini mengindikasikan bahwa perubahan kualitas nyata dari layanan (bukan hanya karakteristik pengguna) akan berdampak terhadap persepsi tersebut. Semakin kecil nilai signifikansi (*p-value*) yang dihasilkan dalam uji statistik, maka semakin kuat

bukti bahwa variabel independen tersebut memang berpengaruh terhadap variabel dependen pada tingkat kepercayaan 95%. Dengan kata lain, *p-value* yang kecil memperkuat kesimpulan bahwa hubungan antara variabel bebas dan persepsi pengguna terhadap layanan adalah nyata secara statistik.

Dimensi ketersediaan informasi layanan, kepemilikan mobil dan SIM A/SIM A & C ditemukan memiliki pengaruh signifikan, yang menunjukkan bahwa pengguna dengan aksesibilitas kendaraan pribadi tertentu mungkin lebih memperhatikan kejelasan informasi perjalanan publik yang tersedia. Hasil ini mempertegas pentingnya pengembangan layanan informasi berbasis kebutuhan pengguna untuk meningkatkan daya tarik BRT.

5.3.8 Penghitungan Nilai *Odds Ratio*

Selanjutnya dilakukan perhitungan *odds ratio* untuk mengetahui seberapa besar pengaruh atau kekuatan hubungan antara suatu variabel independen (faktor penyebab) terhadap kemungkinan terjadinya suatu kejadian atau outcome (variabel dependen), terutama dalam model regresi logistik. Perhitungan odds ratio hanya dilakukan untuk variabel-variabel yang signifikan saja. Menurut (Ghozali, 2014) Interpretasi nilai Odds Ratio memiliki ketentuan sebagai berikut:

- Jika $OR > 1$, maka variabel independen tersebut meningkatkan peluang terjadinya peristiwa (efek positif).
- Jika $OR < 1$, maka variabel tersebut menurunkan peluang terjadinya peristiwa (efek negatif).
- Jika $OR = 1$, berarti tidak ada pengaruh atau peluang terjadinya peristiwa sama antara kelompok referensi dan kelompok pembanding.

Rekapitulasi hasil perhitungan odds ratio dapat dilihat pada tabel 5.57.

Tabel 5. 57 Rekapitulasi Perhitungan Odds Ratio

Variabel Layanan	Variabel Independen yang Signifikan	B	OR
Aksesibilitas	Pekerjaan 2 (Ibu Rumah Tangga)	3,795	44,478236
	Pekerjaan 3 (Buruh/Pekerja Pabrik)	3,725	41,471233
	Pekerjaan 5 (Pegawai Swasta/Wiraswasta)	3,299	27,08554

Lanjutan Tabel 5. 57 Rekapitulasi Perhitungan Odds Ratio

Variabel Layanan	Variabel Independen yang Signifikan	B	OR
Aksesibilitas	Pekerjaan 6 (PNS/ASN)	3,824	45,7869
	Waktu Perjalanan 1 (<10 menit)	-3,981	0,01866
	Waktu Perjalanan 2 (10-20 menit)	-3,434	0,03225
	Waktu Perjalanan 4 (40-60 menit)	-3,78	0,02282
Kenyamanan	Kepemilikan Sepeda (Tidak)	0,812	2,25240
Tarif	Kepemilikan SIM 2 (Memiliki SIM C)	-0,021	0,97921
Kecepatan	Kepemilikan Mobil (Tidak)	-1,347	0,26001
	Kepemilikan SIM 1 (Memiliki SIM A)	1,236	3,44181
	Kepemilikan SIM 3 (Memiliki SIM A dan C)	-1,74	0,17552
Keselamatan	Threshold [KeselamatanBRT=1]	-6,555	0,00142
Cuaca	Threshold [CuacaBRT=1]	-6,499	0,00150
Polusi	Threshold [PolusiBRT=1]	-6,575	0,00139
Ketepatan Waktu	Threshold [KetepatanWaktuBRT=1]	-6,416	0,00163
Rute	Threshold [RuteBRT=1]	-5,96	0,00257
Ketersediaan Informasi Layanan	Kepemilikan Mobil (Tidak)	-0,288	0,74976
	Kepemilikan SIM 1 (Memiliki SIM A)	1,277	3,58586
	Kepemilikan SIM 3 (Memiliki SIM A dan C)	-1,518	0,21914

Berdasarkan tabel 5.57 maka interpretasi model adalah sebagai berikut.

1. Nilai *odds ratio* untuk variabel ibu rumah tangga sebesar 44,48. Artinya, Ibu rumah tangga memiliki kemungkinan 44,48 kali lebih besar daripada kategori lain karena jarak halte/ TPB dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik), sehingga mau menggunakan BRT.
2. Nilai *odds ratio* untuk variabel buruh/pekerja pabrik sebesar 41,47, Artinya, buruh/pekerja pabrik memiliki kemungkinan 41,47 kali lebih besar daripada

kategori lain karena jarak halte/ TPB dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik), sehingga mau menggunakan BRT.

3. Nilai *odds ratio* untuk variabel pegawai swasta/wiraswasta sebesar 27,09. Artinya, pegawai swasta/wiraswasta memiliki kemungkinan 27,09 kali lebih besar daripada kategori lain karena jarak halte/ TPB dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik), sehingga mau menggunakan BRT.
4. Nilai *odds ratio* untuk variabel PNS/ASN sebesar 45,79. Artinya, PNS/ASN memiliki kemungkinan 45,79 kali lebih besar daripada kategori lain karena jarak halte/ TPB dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik), sehingga mau menggunakan BRT.
5. Nilai *odds ratio* untuk variabel waktu perjalanan <10 menit sebesar 0,019. Artinya, responden yang memiliki waktu perjalanan <10 menit dengan jarak halte/ TPB yang dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik) memiliki kemungkinan 0,019 lebih kecil (sebesar 0,019 kali) dibandingkan kategori lainnya.
6. Nilai *odds ratio* untuk variabel waktu perjalanan 10-20 menit sebesar 0,032. Artinya, responden yang memiliki waktu perjalanan 10-20 menit dengan jarak halte/ TPB yang dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik) memiliki kemungkinan 0,032 lebih kecil (sebesar 0,032 kali) menggunakan BRT dibandingkan kategori lainnya.
7. Nilai *odds ratio* untuk variabel waktu perjalanan 40-60 menit sebesar 0,022. Artinya, responden yang memiliki waktu perjalanan 40-60 menit dengan jarak halte/ TPB yang dekat dengan tempat tinggal (memiliki aksesibilitas yang baik) memiliki kemungkinan 0,022 lebih kecil (sebesar 0,022 kali) menggunakan BRT dibandingkan kategori lainnya.
8. Nilai *odds ratio* untuk variabel tidak memiliki sepeda sebesar 2,25. Artinya, responden yang tidak memiliki sepeda memiliki kemungkinan 2,25 kali lebih besar pada kondisi bus yang bersih dan terawat untuk menggunakan BRT dibandingkan yang memiliki sepeda.
9. Nilai *odds ratio* untuk variabel kepemilikan SIM C sebesar 0,98. Artinya, responden dengan kepemilikan SIM C memiliki kemungkinan 0,98 kali lebih

kecil (sebesar 0,98 kali) pada tarif bus yang terjangkau untuk menggunakan BRT dibandingkan kategori lainnya.

10. Nilai *odds ratio* untuk variabel tidak memiliki mobil sebesar 0,26. Artinya, responden yang tidak memiliki mobil memiliki kemungkinan 0,26 lebih kecil (sebesar 0,26 kali) untuk setuju bahwa menggunakan BRT Trans Cirebon dapat menghemat waktu tempuh perjalanan, dibandingkan dengan responden yang memiliki mobil.
11. Nilai *odds ratio* untuk variabel kepemilikan SIM A sebesar 3,44. Artinya, responden yang memiliki SIM A memiliki kemungkinan 3,44 kali lebih besar untuk setuju bahwa menggunakan BRT Trans Cirebon dapat menghemat waktu tempuh perjalanan, dibandingkan kategori lainnya.
12. Nilai *odds ratio* untuk variabel kepemilikan SIM A dan SIM C sebesar 0,18. Artinya, responden yang memiliki SIM A dan SIM C memiliki kemungkinan 0,18 lebih kecil (sebesar 0,18 kali) untuk setuju bahwa menggunakan BRT Trans Cirebon dapat menghemat waktu tempuh perjalanan, dibandingkan kategori lainnya.
13. Nilai *odds ratio* untuk variabel tidak memiliki mobil sebesar 0,75. Artinya responden yang tidak memiliki mobil memiliki kemungkinan 0,75 lebih kecil (sebesar 0,75 kali) untuk setuju bahwa informasi layanan BRT telah dipromosikan dan disosialisasikan dengan baik, dibandingkan dengan responden yang memiliki mobil.
14. Nilai *odds ratio* untuk variabel kepemilikan SIM A sebesar 3,59. Artinya, responden dengan kepemilikan SIM A memiliki kemungkinan 3,59 kali lebih besar untuk setuju bahwa informasi layanan BRT telah dipromosikan dan disosialisasikan dengan baik, dibandingkan kategori lainnya.
15. Nilai *odds ratio* untuk variabel kepemilikan SIM A dan C sebesar 0,22. Artinya, responden yang memiliki SIM A dan C memiliki kemungkinan 0,22 lebih kecil (sebesar 0,22 kali) untuk setuju bahwa informasi layanan BRT telah dipromosikan dan disosialisasikan dengan baik, dibandingkan kategori lainnya.

5.4 Strategi Peningkatan Penggunaan Bus

Berdasarkan temuan permasalahan di lapangan terkait *load factor*, kecepatan, dan penurunan penumpang yang tidak sesuai halte, strategi utama yang dapat diterapkan meliputi beberapa pendekatan spesifik berikut:

1. Penyediaan Jalur Khusus BRT

Analisis kecepatan rata-rata menunjukkan bahwa kecepatan bus pada hari kerja hanya mencapai 18,29 km/jam, masih di bawah standar minimum 20 km/jam menurut SK Dirjen 687/2002. Kondisi ini dipengaruhi oleh lalu lintas campuran di koridor II yang padat. Pembuatan jalur khusus untuk BRT di koridor utama perkotaan menjadi langkah strategis guna meningkatkan kecepatan rata-rata perjalanan dan memastikan ketepatan waktu operasional bus. Karakteristik jaringan jalan di Cirebon yang melintasi kawasan pusat kegiatan seperti pasar, terminal, rumah sakit, dan sekolah, penyediaan jalur eksklusif BRT di koridor II ini mampu mengurangi hambatan lalu lintas campuran (*mixed traffic*).

Hasil uji regresi juga menunjukkan bahwa persepsi terhadap dimensi kecepatan dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan pribadi (SIM A: OR = 3,44), mengindikasikan bahwa pengguna dengan SIM A akan lebih memilih moda pribadi bila kecepatan BRT tidak kompetitif. Strategi ini diharapkan menurunkan tingkat keterlambatan dan meningkatkan ketepatan jadwal layanan, sekaligus meningkatkan persepsi pengguna terhadap efisiensi transportasi publik termasuk BRT Trans Cirebon.

Referensi dari Purnomo dan Herijanto (2021) menyatakan bahwa jalur khusus efektif dalam meningkatkan kinerja operasional dan kepuasan pengguna pada BRT Trans Jateng.

2. Optimalisasi Penyebaran Informasi Layanan

Analisis odds ratio menunjukkan bahwa kepemilikan SIM A memiliki OR sebesar 3,59 pada variabel ketersediaan informasi layanan, menandakan bahwa pengguna dengan SIM A lebih mungkin menggunakan BRT jika informasi layanan tersedia dengan baik.

Peningkatan promosi informasi layanan BRT Trans Cirebon harus dilakukan secara intensif baik melalui media digital seperti media sosial, website, maupun

platform berbasis aplikasi, serta media konvensional seperti baliho, spanduk, dan brosur di area strategis (halte, pusat keramaian, sekolah, dan kantor pemerintahan). Informasi yang disampaikan harus mencakup rute, jadwal, tarif, dan panduan penggunaan layanan BRT secara sederhana dan menarik. Promosi aktif mampu meningkatkan *awareness* dan memperkuat citra layanan BRT Trans Cirebon sebagai transportasi publik yang andal dan modern.

Studi oleh Tazaruwah (2019) di Semarang juga menegaskan bahwa akses informasi dan sosialisasi layanan memiliki korelasi kuat terhadap keputusan masyarakat dalam beralih ke transportasi umum

3. Program Promosi dan Edukasi Pengguna Potensial

Disusun program promosi dan edukasi khusus yang menasar segmen pelajar/mahasiswa, buruh/pabrik, serta pengguna kendaraan pribadi yang memiliki SIM. Program dapat berbentuk pemberian voucher gratis, diskon tarif, program loyalitas pengguna serta edukasi tentang manfaat penggunaan BRT terhadap pengurangan biaya perjalanan dan kontribusi terhadap pengurangan emisi karbon. Program ini juga dapat menasar kelompok dengan kendaraan pribadi (SIM A dan C) yang menunjukkan nilai OR rendah ($OR = 0,18-0,22$), mengindikasikan resistensi terhadap BRT jika tidak diberikan insentif yang tepat. Kegiatan sosialisasi dapat dilakukan melalui *roadshow* ke sekolah, kampus, kawasan industri, serta kerja sama dengan komunitas lokal untuk memperluas jangkauan promosi.

Strategi ini didukung oleh temuan Suryani et al. (2022) yang menyatakan bahwa promosi dan insentif dapat secara signifikan meningkatkan *willingness to shift* dari kendaraan pribadi ke moda umum

4. Penegakan Operasional Sesuai Titik Halte Resmi (TPB)

Ditemukannya praktik pemberhentian bus di luar halte resmi, terutama di wilayah Argasunya, menunjukkan perlunya penegakan disiplin operasional agar sesuai dengan konsep dasar BRT yang berbasis jadwal dan halte tetap. Meski dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas, praktik ini berisiko menyebabkan ketidakteraturan *headway* dan keterlambatan perjalanan. Oleh karena itu, diperlukan upaya penegakan aturan melalui pelatihan ulang kepada pengemudi, penyusunan SOP yang lebih tegas, dan pengawasan lapangan secara berkala. Hal

ini sesuai dengan prinsip dasar BRT sebagai moda transportasi publik berbasis sistem dan jadwal yang terstruktur. Rohmana (2023) menekankan bahwa keteraturan dan kepastian pemberhentian merupakan elemen penting dalam meningkatkan persepsi kualitas layanan

Selain itu, pemerintah daerah dapat mempertimbangkan penambahan halte baru pada titik dengan permintaan tinggi untuk mengakomodasi kebutuhan pengguna tanpa mengorbankan keteraturan sistem. Strategi ini bertujuan menjaga kualitas layanan BRT sebagai moda transportasi publik yang terstruktur dan efisien, sekaligus mendidik masyarakat agar terbiasa menggunakan fasilitas halte yang tersedia.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja operasional BRT Trans Cirebon menunjukkan bahwa sebagian besar indikator belum memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687/2002. Load factor tercatat hanya sebesar 21% pada hari kerja dan 30% di akhir pekan, jauh di bawah standar ideal $\geq 70\%$. Kecepatan perjalanan rata-rata juga masih di bawah standar minimum 20 km/jam, dan waktu tempuh melebihi batas ideal 60–90 menit. Hanya indikator headway yang telah sesuai, yaitu 15 menit. Selain itu, rendahnya ketersediaan armada aktif (30% dari total tersedia) menunjukkan perlunya peningkatan efisiensi dan dukungan sarana operasional.
2. Hasil analisis statistik melalui uji chi-square dan regresi logistik ordinal mengindikasikan bahwa beberapa faktor sosiodemografi dan karakteristik perjalanan memiliki pengaruh signifikan terhadap persepsi pengguna terhadap layanan BRT. Variabel pekerjaan, kepemilikan kendaraan pribadi (mobil, sepeda motor, dan SIM), serta waktu perjalanan berpengaruh terhadap dimensi layanan seperti aksesibilitas, tarif, kecepatan, dan informasi layanan. Sebaliknya, variabel seperti jenis kelamin, usia, pendapatan, dan jarak perjalanan sebagian besar tidak berpengaruh secara signifikan.
3. Berdasarkan hasil temuan, strategi perbaikan yang disarankan meliputi penyediaan jalur khusus di koridor utama untuk meningkatkan kecepatan dan ketepatan waktu, peningkatan kualitas informasi layanan, serta promosi dan edukasi kepada segmen masyarakat potensial seperti pelajar, buruh, dan pengguna kendaraan pribadi. Selain itu, optimalisasi jumlah armada, integrasi moda pengumpan, serta pemanfaatan teknologi monitoring berbasis data sangat

penting untuk mendukung sistem BRT yang efisien, andal, dan sesuai dengan prinsip transportasi publik modern.

6.2 Saran

Adapun saran-saran praktis yang dapat diusulkan untuk mendukung peningkatan penggunaan dan pengembangan layanan BRT Trans Cirebon berdasarkan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penambahan trayek baru yang menghubungkan wilayah permukiman padat penduduk dengan kawasan aktivitas utama seperti pusat kota, terminal, kawasan pendidikan, pasar, dan kawasan industri. Penentuan trayek tambahan perlu berbasis pada analisis potensi permintaan perjalanan, sehingga trayek yang dibuka benar-benar sesuai dengan kebutuhan mobilitas masyarakat.
2. Perlu dilakukan integrasi antara layanan BRT Trans Cirebon dengan rute-rute angkot yang ada. Integrasi dapat dilakukan dalam bentuk pengaturan titik temu (*feeder point*) di halte-halte tertentu, penyusunan jadwal operasional yang saling melengkapi, serta harmonisasi tarif melalui sistem pembayaran terintegrasi. Langkah ini diharapkan dapat mempermudah perpindahan moda transportasi dan meningkatkan daya saing BRT di tengah dominasi kendaraan pribadi.
3. Diperlukan komitmen dari pemerintah daerah untuk memprioritaskan pengembangan BRT Trans Cirebon dalam perencanaan transportasi perkotaan. Hal ini meliputi penyediaan jalur khusus, peningkatan jumlah armada, pengembangan halte dan fasilitas pendukung, serta kebijakan yang berpihak pada transportasi umum seperti pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di pusat kota.
4. Pada penelitian selanjutnya, pemilihan sampel sebaiknya difokuskan hanya kepada responden yang telah menggunakan layanan BRT Trans Cirebon. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa data yang dianalisis benar-benar merepresentasikan pengalaman pengguna, sebagaimana telah ditanyakan dalam kuesioner

5. Penelitian sejenis di masa mendatang sebaiknya mengonfirmasi terlebih dahulu standar kinerja operasional yang berlaku di wilayah penelitian, mengingat setiap daerah dapat memiliki peraturan atau kebijakan yang berbeda, seperti yang diatur dalam peraturan daerah masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Agresti, A. 2010. *Analysis of Ordinal Categorical Data*, 2nd ed. Wiley. Canada.
- Agus, M., Hariani, M.L. & Hikmatullah, H. 2023. Evaluasi Kinerja Operasional Dan Tarif Bus Trans Cirebon Koridor I. *Jurnal Konstruksi dan Infrastruktur*. Vol.XI No.1:9-16
- Alam, A.W.D. 2022. Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Pada Trayek 6A dan 6B. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Alamsyah & Nugroho, M.D. 2018. Design of Catamaran Ship as Inland Waterways Transportation Mode in Samarinda. *Jurnal Wave*. Vol.12 No.1:43–52.
- Albasher, D., Prayitno, P.A. & Rachmi, D.P. 2024. Digital Construction untuk Infrastruktur Tangguh Bencana: Integrasi Teknologi dalam Rekayasa Konstruksi. *Proceeding Civil Engineering Research Forum*. (editor). A. Hardawati dkk. Yogyakarta. Juli:11–19 (Vol.4).
- Amelia, E., Setyawati, E.R. & Putra, D.P. 2021. Pengaruh Pemberian Pupuk Fosfor dan Folomit Terhadap Pertumbuhan Legum *Mucuna bracteata*. *Jurnal Agromast*. Vol.6 No.2. Yogyakarta
- Beirão, G. & Sarsfield Cabral, J, A. 2007. Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy*. Vol.14 No.6: 478–489. Amsterdam.
- BPS Kota Cirebon. 2024. *Kota Cirebon Dalam Angka*. Cirebon.
- Creswell, J.W. 2009. *Research Design : Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, 5th ed. Los Angeles.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Departemen Perhubungan RI Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. 2019. *Multivariate Data Analysis*, 8th ed. Harlow, England: Pearson Education Ltd.

- Handayani, A. 2019. Analisis Pengaruh Polusi Udara terhadap Perilaku Bertransportasi di Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*. Vol.21 No.2:101–108. Bekasi.
- Irawan, M.Z. 2019. Exploring the Performance of TransJogja Bus and the Behavior of Its Passengers. *International Conference on Science and Technology (ICST)*. Yogyakarta.
- ITDP. 2016. The BRT Standard. *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)*. New York
- Kementrian Perhubungan. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta
- Khaq, F.N.D., Saputra, B.M. & Nurhidayati, N. 2022. Pengaruh Kompensasi Finansial Dan Non Finansial Terhadap Kinerja Karyawan UD. Sumber Rezeki. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*. Vol.1 No.2:71–83. Medan
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta
- Nurcholis, M. 2017. Pengaruh Faktor Cuaca terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Angkutan Umum di Kota Bogor. *Jurnal Transportasi Indonesia*. Vol.17 No.1: 55–62. Bogor.
- Nugroho, H. A. 2020. Evaluasi Kinerja dan Preferensi Kecepatan Angkutan Umum BRT Trans Jogja. *Jurnal Rekayasa Transportasi*. Vol.14 No.1: 45–52. Yogyakarta.
- Pojani, D. & Stead, D. 2015. Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities. *Sustainability (Switzerland)*. Vol. No.6: 7784–7805.
- Prasetyo, A., & Putra, R. 2020. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Umum di Jakarta. *Jurnal Teknik Sipil*. Vol.26 No.3: 201–209. Jakarta.

- Presiden Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Purnomo, M.T. & Herijanto, W. 2021. Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Rute Semarang – Kendal. *Jurnal Teknik ITS*. Vol.10 No2: E141–E148. Surabaya.
- Putri, D. A. 2021. Pengaruh Cakupan Rute dan Aksesibilitas terhadap Minat Gunakan BRT di Yogyakarta. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Rahman, A., Mudiyo, R. & Wibowo, K. 2021. Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Tarif Bus Rapid Transit Trans Jateng. *Rang Teknik Jurnal*. Vol.6 No.1: 86-99. Semarang.
- Rohmana, A. 2023. Evaluasi Kinerja Operasional Bus Transjakarta Koridor 3 Rute Kalideres - Pasar Baru. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Setyawan, E. P., & Handayani, R. 2021. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Penggunaan BRT Trans Jateng. *Jurnal Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan*. Vol.7 No.2: 90–98. Semarang.
- Surung, N.P.D.W. 2014. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum ‘Trans Sarbagita’ (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana). *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Udayana. Bali.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Alfabeta. Bandung
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Suryani, E. 2022. *Pengembangan Mode Transportasi Light Rail Transit Berbasis Sistem Dinamik*. Deepublish. Yogyakarta.
- Tazaruwah, D.W. 2019. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Publik Di Kota Semarang. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Negeri Semarang. Semarang.

- Wicaksono, S.A. 2018. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan Di Kota Batu. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Brawijaya. Malang.
- Wijaya, J.P. & Setiawan, A.S. 2022. Aplikasi Technology Acceptance Model (TAM) Terhadap Penggunaan Internet Banking & Mobile Banking. *Proceeding National Seminar on Accounting UKMC*. Vol.1 No.1: 322-333. Palembang.
- Yusuf, I. R. 2018. Ketepatan Waktu sebagai Indikator Keandalan BRT Trans Semarang. *Jurnal Transportasi Publik*. Vol.10 No.3: 123–130. Semarang.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

FAKULTAS
TEKNIK SIPIL
& PERENCANAAN

Secung KH. Moh. Natsir
Rampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kalirejo km 14.5 Yogyakarta 55584
T. (0274) 898444 ext.3200, 3201
F. (0274) 895330
E. deknat@tpg.id
W. tpg.id

Nomor : 184/Sek. Prodi PSTS/20/TA/II/2025
Hal : Izin Penelitian dan Pengambilan Data Tugas Akhir

Kepada Yth:
Bapak Dr. R. Pandji Amlarsa S.H., M.H.
Direktur Utama PD Pembangunan Kota Cirebon
Jl. Sunan Gn. Jati, Kesenden, Krucuk, Kota Cirebon, Jawa Barat

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh,

Untuk memenuhi salah satu syarat guna menyelesaikan studi pada Prodi Teknik Sipil Program Sarjana, setiap mahasiswa wajib melaksanakan penelitian Tugas Akhir yang berkaitan dengan ketekniplian. Dalam proses tersebut diperlukan data-data pendukung baik dari instansi Pemerintah BUMN maupun Perusahaan Swasta/Proyek.

Berdasarkan hal tersebut, kami mohon bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin penelitian dan pengambilan data yang akan digunakan untuk keperluan penyusunan Tugas Akhir bagi mahasiswa Prodi Teknik Sipil Program Sarjana Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Adapun nama mahasiswa tersebut adalah:

Nama : **Muhammad Reyhan Indra Permana**
NIM : **20511002**
CP Mahasiswa : **087729062292**
Judul Tugas Akhir : **Evaluasi Kinerja Operasional dan Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II**

Adapun data yang diperlukan antara lain yaitu:

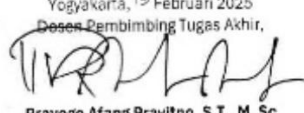
1. Data pengguna BRT Trans Cirebon koridor II tahun 2023-2024
2. Data pengguna BRT Trans Cirebon koridor II dalam satu pekan
3. Peta jaringan BRT Trans Cirebon koridor II

Demikian permohonan dan pernyataan ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan banyak terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullah Wabarakatuh.



Sek. Prodi Teknik Sipil – Program Sarjana,
Dinia Anggraeni, S.T., M. Eng

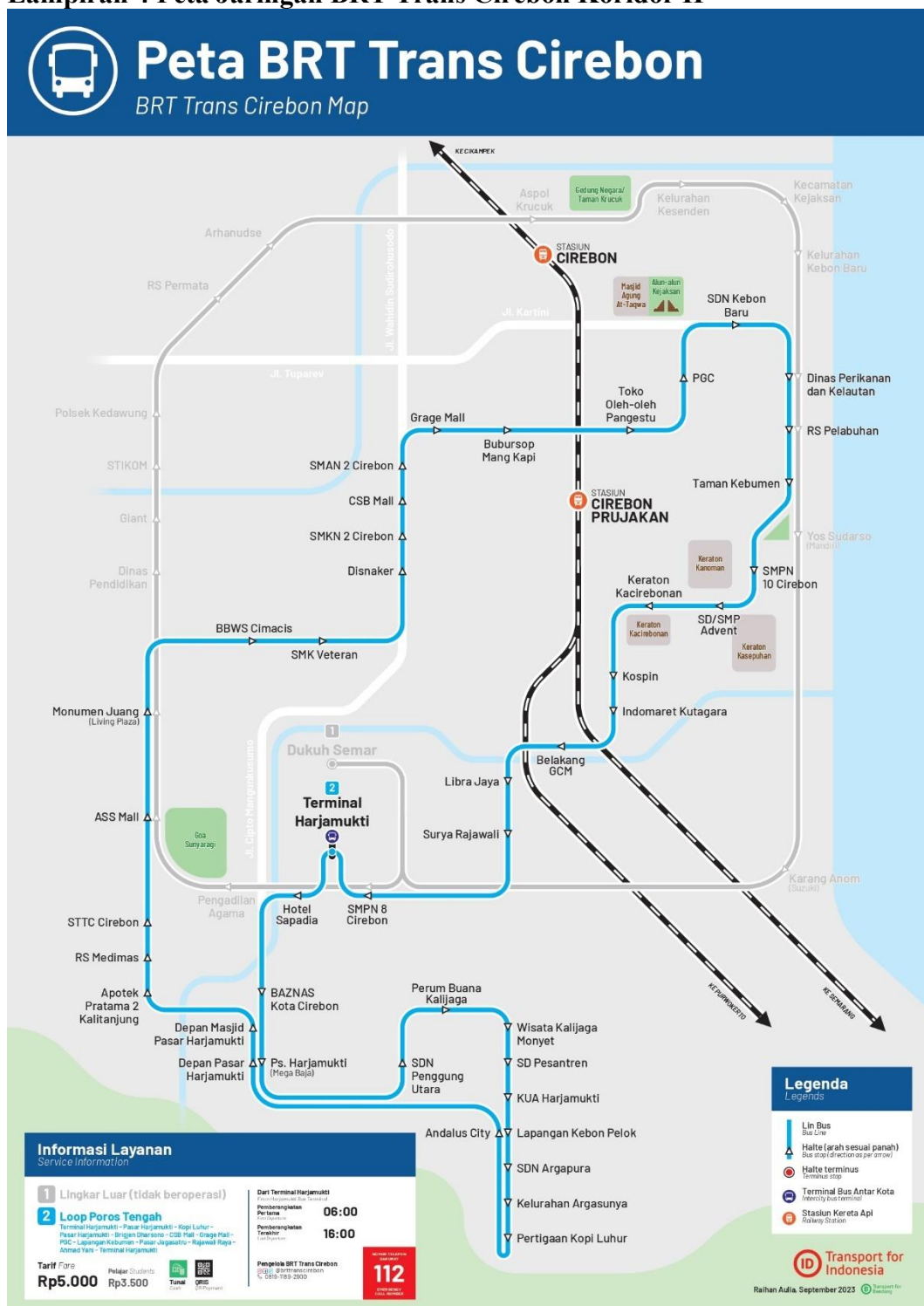
Yogyakarta, 19 Februari 2025
Dosen Pembimbing Tugas Akhir,

Prayogo Afang Prayitno, S.T., M. Sc

Lampiran 2 Surat Balasan Izin Penelitian

	<p>PEMERINTAH DAERAH KOTA CIREBON PERUSAHAAN DAERAH PEMBANGUNAN KOTA CIREBON Jalan Siliwangi No. 13 Cirebon 45121 Telp. (0231) 205259</p>											
Cirebon, 25 Februari 2025												
Nomor : 423.6 / 46 /PD.Pemb. Sifat : - Lampiran : - Hal : Persetujuan Penelitian	Kepada: Yth. Sek. Prodi Teknik Sipil – Program Sarjana Universitas Islam Indonesia Dinia Angraheni, S.T.,M.Eng. di –	Jl. Kaliurang No.Km. 14,5, Krawitan, Umbulmartani, Kec. Ngemplak, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55584										
<p>Memperhatikan surat dari Sek. Prodi Teknik Sipil-Program Sarjana nomor 184/Sek.ProdiPSTS/20/TA/II/2025, tanggal 19 Februari 2025 Perihal Ijin Penelitian dan Pengambilan Data Tugas Akhir. Pada prinsipnya kami tidak keberatan untuk menerima Mahasiswa/i untuk melaksanakan penelitian di Perusahaan Daerah Pembangunan Kota Cirebon, atas :</p>												
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Nama</td> <td>: Muhammad Reyhan Indra Permana NPM. 2051002</td> </tr> <tr> <td>No. Hp</td> <td>: 087729062292</td> </tr> <tr> <td>Fakultas / Prodi</td> <td>: Teknik Sipil & Perencanaan / Teknik Sipil</td> </tr> <tr> <td>Judul Skripsi</td> <td>: Evaluasi Kinerja Operasional dan Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II</td> </tr> <tr> <td>Dosen Pembimbing</td> <td>: Prayogo Afang Prayitno, S.T.,M.Sc.</td> </tr> </table>			Nama	: Muhammad Reyhan Indra Permana NPM. 2051002	No. Hp	: 087729062292	Fakultas / Prodi	: Teknik Sipil & Perencanaan / Teknik Sipil	Judul Skripsi	: Evaluasi Kinerja Operasional dan Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II	Dosen Pembimbing	: Prayogo Afang Prayitno, S.T.,M.Sc.
Nama	: Muhammad Reyhan Indra Permana NPM. 2051002											
No. Hp	: 087729062292											
Fakultas / Prodi	: Teknik Sipil & Perencanaan / Teknik Sipil											
Judul Skripsi	: Evaluasi Kinerja Operasional dan Faktor Pengaruh Penggunaan BRT Trans Cirebon Koridor II											
Dosen Pembimbing	: Prayogo Afang Prayitno, S.T.,M.Sc.											
<p>Sehubungan dengan hal tersebut diatas, dalam pelaksanaannya kepada Mahasiswa/i diwajibkan memperhatikan hal-hal sebagai berikut :</p>												
<ol style="list-style-type: none"> a. Mentaati setiap ketentuan yang berlaku pada Perusahaan Daerah Pembangunan Kota Cirebon; b. Memperhatikan kerahasiaan Perusahaan Daerah Pembangunan Kota Cirebon dan mitra kerja; c. Wajib menyerahkan salinan hasil penelitian tugas akhir. 												
<p>Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya kami haturkan terima kasih.</p>												
<p>PERUSAHAAN DAERAH PEMBANGUNAN KOTA CIREBON Direktur Utama,</p> <div style="text-align: center;">  <u>Dr. R. PANDJI AMIARSA, S.H.,M.H.</u> </div>												

Lampiran 3 Foto Survei Kinerja Operasional

Lampiran 4 Peta Jaringan BRT Trans Cirebon Koridor II



Lampiran 5 Formulir Survei

FORMULIR SURVEI DATA NAIK TURUN PENUMPANG DAN WAKTU TEMPUH BUS BRT TRANS CIREBON KORIDOR II

No	HALTE / BUS STOP	Jumlah Penumpang			Jam Datang	Jam Berangkat
		Dalam Bus	Naik	Turun	(WIB)	(WIB)
1	Terminal Harjamukti 1					
2	Hotel Sapadia					
3	Depan Gedung Baznas					
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)					
5	SD Penggung Utara					
6	Perum Buana Kalijaga					
7	Wisata Kalijaga Monyet					
8	Depan SD Pesantren					
9	KUA Kec. Harjamukti					
10	Lapangan Kebon Pelok					
11	SD Argapura					
12	Kel. Argasunya					
13	Pertigaan Kopi Luhur					
14	Andalus City					
15	Pasar Harjamukti					
16	Masjid Pasar Harjamukti					
17	Apotek Pratama 2					
18	RS Medimas					
19	STTC					
20	ASS Mall					
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)					
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung					
23	SMK Veteran					
24	DISNAKER					
25	SMKN 2					
26	CSB Mall					
27	SMA 2					
28	Grage Mall					
29	Toko Cangkring					
30	Toko Oleh Oleh Pangestu					
31	PGC					
32	SD Kebon Baru					
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan					
34	RS Pelabuhan					
35	Taman Kebumen					
36	SMPN 10					
37	Sekolah Advent					
38	Keraton Kacirebonan					
39	Tiki Jagasatru					
40	Indomaret Kutagara					
41	Pintu Belakang GCM					
42	Libra Jaya					
43	RM Sehati					
44	(H) SMP 8					
45	Terminal Harjamukti 2					

Section 3 of 6

Faktor Sosio-Demografi & Sosio-Ekonomi

Description (optional)

Jenis Kelamin *

☐ Laki-laki

☐ Perempuan

Usia *

☐ <18

☐ 18-25

☐ 26-35

☐ 36-45

☐ 46-55

☐ >55

Saya adalah... *

☐ Pelajar/Mahasiswa

☐ Ibu Rumah Tangga

☐ Buruh/Pekerja pabrik

☐ Pedagang

☐ Pegawai Swasta/Wiraswasta

☐ PNS/ASN

☐ Lainnya

Pendapatan atau uang saku perbulan *

☐ <Rp500.000

☐ Rp500.000-Rp1.500.000

☐ Rp1.500.000-Rp2.500.000

☐ Rp2.500.000-Rp4.000.000

☐ Rp4.000.000-Rp7.000.000

☐ >Rp7.000.000

Apakah Anda memiliki sepeda motor? *

☐ Ya

☐ Tidak

Apakah Anda memiliki mobil? *

☐ Ya

☐ Tidak

Apakah anda memiliki sepeda? *

☐ Ya

☐ Tidak

Apakah Anda memiliki SIM? *

☐ Saya memiliki SIM A

☐ Saya memiliki SIM C

☐ Saya memiliki SIM A dan C

☐ Saya tidak memiliki SIM

Section 4 of 6

Kebiasaan dan Preferensi Transportasi

Description (optional)

Mode transportasi apa yang paling sering Anda gunakan sehari-hari? *

☐ Jalan kaki
☐ Sepeda
☐ Sepeda motor
☐ Mobil
☐ BRT Trans Cirebon
☐ Angkot
☐ Transportasi Online (Gojek, Grab, Maxim, atau yang serupa)

Berapa jarak perjalanan yang biasa Anda tempuh sehari-hari? *

☐ <5 km
☐ 5-10 km
☐ 10-20 km
☐ 20-30 km

Berapa waktu rata-rata perjalanan yang biasa Anda tempuh sehari-hari? *

☐ <10 menit
☐ 10-20 menit
☐ 20-40 menit
☐ 40-60 menit
☐ >60 menit

Seberapa sering Anda menggunakan BRT Trans Cirebon dalam 1 minggu? *

☐ Tidak pernah atau hampir tidak pernah
☐ 1 atau 2 kali seminggu (Sesekali)
☐ 3-4 kali seminggu (Kadang-kadang)
☐ Lebih dari 4 kali seminggu (Sering)

Berapa jarak rumah Anda ke Tempat Penhentian Bus/Halte terdekat? (cek menggunakan Google Maps) *



☐ <500 meter (dapat diakses dengan berjalan kaki)
☐ 500 meter - 1 km
☐ 1-2 km
☐ >2 km

Section 5 of 6

Persepsi pengguna terhadap layanan BRT

Description (optional)

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena jarak halte/TPB dekat dengan tempat tinggal saya *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena kondisi bus yang bersih dan terawat (nyaman) *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena harganya terjangkau *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon untuk menghemat waktu tempuh perjalanan / cepat *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena tingkat keselamatan terjamin (aman) *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena lebih terhindar dari cuaca panas/hujan *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena mengurangi polusi dan kepadatan jumlah kendaraan di jalan *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan BRT Trans Cirebon karena memiliki waktu yang tepat dalam beroperasi *

☐ Sangat tidak setuju
☐ Tidak setuju
☐ Netral
☐ Setuju
☐ Sangat setuju

Saya menggunakan Bus BRT Trans Cirebon karena rutennya mencakup area yang sering saya *
tujuan

Peta BRT Trans Cirebon
BRT Trans Cirebon Map



Informasi Layanan

1. Informasi rute, cara penggunaan, jadwal operasional dipromosikan dan disosialisasikan dengan baik

2. Sangat tidak setuju

3. Tidak setuju

4. Netral

5. Setuju

6. Sangat setuju

Saya menggunakan bus BRT Trans Cirebon karena informasi mengenai layanan (cth: informasi rute, cara penggunaan, jadwal operasional) dipromosikan dan disosialisasikan dengan baik *

1. Sangat tidak setuju

2. Tidak setuju

3. Netral

4. Setuju

5. Sangat setuju

Section 6 of 6

Kesediaan menggunakan BRT Trans Cirebon untuk skenario-skenario tertentu

Description (optional)

Apakah Anda bersedia menggunakan BRT Trans Cirebon jika BRT Trans Cirebon memiliki jalur *
khusus agar terhindar dari kemacetan

1. Ya

2. Tidak

Apakah Anda bersedia menggunakan BRT Trans Cirebon jika BRT Trans Cirebon mengalami *
penambahan armada

1. Ya

2. Tidak

Lampiran 7 Ouput SPSS Statistic Descriptive

1. Karakteristik Sociodemografi

Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	138	36.2	36.2	36.2
	Perempuan	243	63.8	63.8	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<18	93	24.4	24.4	24.4
	18-25	177	46.5	46.5	70.9
	26-35	36	9.4	9.4	80.3
	36-45	24	6.3	6.3	86.6
	46-55	44	11.5	11.5	98.2
	>55	7	1.8	1.8	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Pendapatan/Uang Saku per Bulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< Rp500.000	110	28.9	28.9	28.9
	Rp500.000 – Rp1.500.000	217	57.0	57.0	85.8
	Rp1.500.000 – Rp2.500.000	12	3.1	3.1	89.0
	Rp2.500.000 – Rp4.000.000	25	6.6	6.6	95.5
	Rp4.000.000 – Rp7.000.000	15	3.9	3.9	99.5
	> Rp7.000.000	2	.5	.5	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kepemilikan Sepeda Motor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	126	33.1	33.1	33.1
	Ya	255	66.9	66.9	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kepemilikan Mobil

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	332	87.1	87.1	87.1
	Ya	49	12.9	12.9	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kepemilikan Sepeda

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	321	84.3	84.3	84.3
	Ya	60	15.7	15.7	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kepemilikan SIM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Saya tidak memiliki SIM	28	7.3	7.3	7.3
	Saya memiliki SIM C	142	37.3	37.3	44.6
	Saya memiliki SIM A	26	6.8	6.8	51.4
	Saya memiliki SIM A dan C	185	48.6	48.6	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

2. Karakteristik Perjalanan

Moda Transportasi Harian

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mobil	18	4.7	4.7	4.7
	Sepeda motor	208	54.6	54.6	59.3
	Transportasi Online	92	24.1	24.1	83.5
	Angkot	9	2.4	2.4	85.8
	Bus BRT Trans Cirebon	39	10.2	10.2	96.1
	Sepeda	5	1.3	1.3	97.4
	Jalan kaki	10	2.6	2.6	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<5 km	128	33.6	33.6	33.6
	5-10 km	213	55.9	55.9	89.5
	10-20 km	33	8.7	8.7	98.2
	20-30 km	7	1.8	1.8	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<10 menit	127	33.3	33.3	33.3
	10-20 menit	219	57.5	57.5	90.8
	20-40 menit	14	3.7	3.7	94.5
	40-60 menit	16	4.2	4.2	98.7
	>60 menit	5	1.3	1.3	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Jarak ke TPB/Halte BRT

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<500 meter	30	7.9	7.9	7.9
	500 m - 1 km	111	29.1	29.1	37.0
	1-2 km	211	55.4	55.4	92.4
	>2 km	29	7.6	7.6	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

3. Pelayanan BRT Trans Cirebon**Aksesibilitas**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	20	5.2	5.2	5.2
	Tidak Setuju	85	22.3	22.3	27.6
	Netral	95	24.9	24.9	52.5
	Setuju	148	38.8	38.8	91.3
	Sangat Setuju	33	8.7	8.7	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kenyamanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	10	2.6	2.6	2.6
	Tidak Setuju	17	4.5	4.5	7.1
	Netral	40	10.5	10.5	17.6
	Setuju	184	48.3	48.3	65.9
	Sangat Setuju	130	34.1	34.1	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Tarif

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	14	3.7	3.7	3.7
	Tidak Setuju	14	3.7	3.7	7.3
	Netral	40	10.5	10.5	17.8
	Setuju	160	42.0	42.0	59.8
	Sangat Setuju	153	40.2	40.2	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Kecepatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	79	20.7	20.7	20.7
	Tidak Setuju	107	28.1	28.1	48.8
	Netral	141	37.0	37.0	85.8
	Setuju	30	7.9	7.9	93.7
	Sangat Setuju	24	6.3	6.3	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Keselamatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	13	3.4	3.4	3.4
	Tidak Setuju	21	5.5	5.5	8.9
	Netral	43	11.3	11.3	20.2
	Setuju	176	46.2	46.2	66.4
	Sangat Setuju	128	33.6	33.6	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Cuaca

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	5	1.3	1.3	1.3
	Tidak Setuju	26	6.8	6.8	8.1
	Netral	42	11.0	11.0	19.2
	Setuju	179	47.0	47.0	66.1
	Sangat Setuju	129	33.9	33.9	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Polusi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	8	2.1	2.1	2.1
	Tidak Setuju	19	5.0	5.0	7.1
	Netral	104	27.3	27.3	34.4
	Setuju	170	44.6	44.6	79.0
	Sangat Setuju	80	21.0	21.0	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Ketepatan Waktu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	9	2.4	2.4	2.4
	Tidak Setuju	24	6.3	6.3	8.7
	Netral	97	25.5	25.5	34.1
	Setuju	161	42.3	42.3	76.4
	Sangat Setuju	90	23.6	23.6	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Rute

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	17	4.5	4.5	4.5
	Tidak Setuju	105	27.6	27.6	32.0
	Netral	168	44.1	44.1	76.1
	Setuju	59	15.5	15.5	91.6
	Sangat Setuju	32	8.4	8.4	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Ketersediaan Informasi Layanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	79	20.7	20.7	20.7
	Tidak Setuju	108	28.3	28.3	49.1
	Netral	139	36.5	36.5	85.6
	Setuju	34	8.9	8.9	94.5
	Sangat Setuju	21	5.5	5.5	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

4. Skenario Peningkatan Pelayanan BRT Trans Cirebon

Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	5	1.3	1.3	1.3
	Ya	376	98.7	98.7	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	61	16.0	16.0	16.0
	Ya	320	84.0	84.0	100.0
	Total	381	100.0	100.0	

Lampiran 8 Hasil Uji Validitas

Correlations											
		Aksesibilitas	Kenyamanan	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Cuaca	Polusi	Ketepatan Waktu	Rute	Ketersediaan Informasi Layanan
Aksesibilitas	Pearson Correlation	1	.610**	.585**	.787**	.599**	.621**	.657**	.658**	.760**	.793**
	Sig. (2-tailed)		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Kenyamanan	Pearson Correlation	.610**	1	.751**	.533**	.734**	.712**	.632**	.609**	.576**	.531**
	Sig. (2-tailed)	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Tarif	Pearson Correlation	.585**	.751**	1	.537**	.761**	.730**	.590**	.624**	.573**	.534**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Kecepatan	Pearson Correlation	.787**	.533**	.537**	1	.555**	.570**	.655**	.643**	.874**	.995**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Keselamatan	Pearson Correlation	.599**	.734**	.761**	.555**	1	.748**	.595**	.632**	.578**	.554**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Cuaca	Pearson Correlation	.621**	.712**	.730**	.570**	.748**	1	.575**	.594**	.573**	.567**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Polusi	Pearson Correlation	.657**	.632**	.590**	.655**	.595**	.575**	1	.713**	.658**	.653**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Ketepatan Waktu	Pearson Correlation	.658**	.609**	.624**	.643**	.632**	.594**	.713**	1	.620**	.643**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Rute	Pearson Correlation	.760**	.576**	.573**	.874**	.578**	.573**	.658**	.620**	1	.873**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Ketersediaan Informasi Layanan	Pearson Correlation	.793**	.531**	.534**	.995**	.554**	.567**	.653**	.643**	.873**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 9 Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.949	10

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Aksesibilitas	31.77	53.708	.817	.943
Kenyamanan	30.94	56.175	.752	.945
Tarif	30.89	55.470	.751	.945
Kecepatan	32.50	52.977	.833	.942
Keselamatan	30.99	55.295	.762	.945
Cuaca	30.95	56.271	.755	.945
Polusi	31.23	56.278	.763	.945
Ketepatan Waktu	31.22	55.699	.763	.945
Rute	32.05	54.692	.824	.942
Ketersediaan Informasi Layanan	32.50	53.135	.833	.942

Lampiran 10 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Skenario Jalur Khusus

Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Jenis Kelamin * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Usia * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Pekerjaan * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Pendapatan/Uang Saku per Bulan * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Kepemilikan Sepeda Motor * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Kepemilikan Mobil * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Kepemilikan Sepeda * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Kepemilikan SIM * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Moda Transportasi Harian * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Frekuensi Menggunakan BRT * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%
Jarak ke TPB/Halte BRT * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus	381	100.0%	0	0.0%	381	100.0%

Jenis Kelamin * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
			Tidak	Ya	
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	4	134	138
		% within Jenis Kelamin	2.9%	97.1%	100.0%
	Perempuan	Count	1	242	243
		% within Jenis Kelamin	0.4%	99.6%	100.0%
Total	Count		5	376	381
	% within Jenis Kelamin		1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	4.204 ^a	1	.040		
Continuity Correction ^b	2.503	1	.114		
Likelihood Ratio	4.075	1	.044		
Fisher's Exact Test				.060	.060
Linear-by-Linear Association	4.192	1	.041		
N of Valid Cases	381				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,81.

b. Computed only for a 2x2 table

Usia * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
			Tidak	Ya	
Usia	<18	Count	0	93	93
		% within Usia	0.0%	100.0%	100.0%
	18-25	Count	3	174	177
		% within Usia	1.7%	98.3%	100.0%
	26-35	Count	0	36	36
		% within Usia	0.0%	100.0%	100.0%
	36-45	Count	1	23	24
		% within Usia	4.2%	95.8%	100.0%
	46-55	Count	0	44	44
		% within Usia	0.0%	100.0%	100.0%
	>55	Count	1	6	7
		% within Usia	14.3%	85.7%	100.0%
Total	Count		5	376	381
	% within Usia		1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.107 ^a	5	.022
Likelihood Ratio	8.798	5	.117
Linear-by-Linear Association	1.847	1	.174
N of Valid Cases	381		

a. 6 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,09.

Pekerjaan * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus**Crosstab**

		Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
		Tidak	Ya	
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	Count	0	100
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	Ibu Rumah Tangga	Count	0	98
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	Buruh/Pekerja pabrik	Count	5	144
		% within Pekerjaan	3.4%	96.6%
	Pegawai Swasta/Wiraswasta	Count	0	20
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	PNS/ASN	Count	0	6
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	Pedagang	Count	0	6
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	Lainnya	Count	0	2
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%
	Total	Count	5	376
		% within Pekerjaan	1.3%	98.7%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.889 ^a	6	.246
Likelihood Ratio	9.492	6	.148
Linear-by-Linear Association	1.602	1	.206
N of Valid Cases	381		

a. 8 cells (57,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,03.

Pendapatan/Uang Saku per Bulan * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
			Tidak	Ya	
Pendapatan/Uang Saku per Bulan	< Rp500.000	Count	0	110	110
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	0.0%	100.0%	100.0%
	Rp500.000 – Rp1.500.000	Count	5	212	217
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	2.3%	97.7%	100.0%
	Rp1.500.000 – Rp2. 500.000	Count	0	12	12
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	0.0%	100.0%	100.0%
	Rp2.500.000 – Rp4. 000.000	Count	0	25	25
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	0.0%	100.0%	100.0%
	Rp4.000.000 – Rp7. 000.000	Count	0	15	15
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	0.0%	100.0%	100.0%
	> Rp7.000.000	Count	0	2	2
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count	5	376	381	
	% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	1.3%	98.7%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.829 ^a	5	.574
Likelihood Ratio	5.679	5	.339
Linear-by-Linear Association	.001	1	.977
N of Valid Cases	381		

a. 7 cells (58,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,03.

Kepemilikan Sepeda Motor * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		
			Tidak	Ya	Total
Kepemilikan Sepeda Motor	Tidak	Count	0	126	126
		% within Kepemilikan Sepeda Motor	0.0%	100.0%	100.0%
	Ya	Count	5	250	255
		% within Kepemilikan Sepeda Motor	2.0%	98.0%	100.0%
	Total	Count	5	376	381
		% within Kepemilikan Sepeda Motor	1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	2.503 ^a	1	.114		
Continuity Correction ^b	1.218	1	.270		
Likelihood Ratio	4.048	1	.044		
Fisher's Exact Test				.175	.133
Linear-by-Linear Association	2.497	1	.114		
N of Valid Cases	381				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,65.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan Mobil * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus**Crosstab**

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		
			Tidak	Ya	Total
Kepemilikan Mobil	Tidak	Count	5	327	332
		% within Kepemilikan Mobil	1.5%	98.5%	100.0%
	Ya	Count	0	49	49
		% within Kepemilikan Mobil	0.0%	100.0%	100.0%
Total		Count	5	376	381
		% within Kepemilikan Mobil	1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	.748 ^a	1	.387		
Continuity Correction ^b	.037	1	.847		
Likelihood Ratio	1.386	1	.239		
Fisher's Exact Test				1.000	.500
Linear-by-Linear Association	.746	1	.388		
N of Valid Cases	381				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,64.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan Sepeda * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
			Tidak	Ya	
Kepemilikan Sepeda	Tidak	Count	4	317	321
		% within Kepemilikan Sepeda	1.2%	98.8%	100.0%
	Ya	Count	1	59	60
		% within Kepemilikan Sepeda	1.7%	98.3%	100.0%
Total	Count		5	376	381
	% within Kepemilikan Sepeda		1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	.069 ^a	1	.793		
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.065	1	.799		
Fisher's Exact Test				.578	.578
Linear-by-Linear Association	.069	1	.793		
N of Valid Cases	381				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,79.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan SIM * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		Total
			Tidak	Ya	
Kepemilikan SIM	Saya tidak memiliki SIM	Count	0	28	28
		% within Kepemilikan SIM	0.0%	100.0%	100.0%
	Saya memiliki SIM C	Count	2	140	142
		% within Kepemilikan SIM	1.4%	98.6%	100.0%
	Saya memiliki SIM A	Count	0	26	26
		% within Kepemilikan SIM	0.0%	100.0%	100.0%
	Saya memiliki SIM A dan C	Count	3	182	185
		% within Kepemilikan SIM	1.6%	98.4%	100.0%
	Count		5	376	381
	% within Kepemilikan SIM		1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	.865 ^a	3	.834
Likelihood Ratio	1.564	3	.668
Linear-by-Linear Association	.241	1	.624
N of Valid Cases	381		

a. 4 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,34.

Moda Transportasi Harian * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		
			Tidak	Ya	Total
Moda Transportasi Harian	Mobil	Count	0	18	18
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Sepeda motor	Count	5	203	208
		% within Moda Transportasi Harian	2.4%	97.6%	100.0%
	Transportasi Online	Count	0	92	92
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Angkot	Count	0	9	9
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Bus BRT Trans Cirebon	Count	0	39	39
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Sepeda	Count	0	5	5
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Jalan kaki	Count	0	10	10
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count	5	376	381	
	% within Moda Transportasi Harian	1.3%	98.7%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.214 ^a	6	.648
Likelihood Ratio	6.108	6	.411
Linear-by-Linear Association	1.658	1	.198
N of Valid Cases	381		

a. 8 cells (57,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,07.

Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		
			Tidak	Ya	Total
Jarak Perjalanan Rata- Rata per Hari	<5 km	Count	3	125	128
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	2.3%	97.7%	100.0%
	5-10 km	Count	2	211	213
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.9%	99.1%	100.0%
	10-20 km	Count	0	33	33
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
	20-30 km	Count	0	7	7
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count	5	376	381	
	% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	1.3%	98.7%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.813 ^a	3	.612
Likelihood Ratio	2.164	3	.539
Linear-by-Linear Association	1.682	1	.195
N of Valid Cases	381		

a. 4 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,09.

Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila tersedia Jalur Khusus		
			Tidak	Ya	Total
Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	<10 menit	Count	3	124	127
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	2.4%	97.6%	100.0%
	10-20 menit	Count	2	217	219
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.9%	99.1%	100.0%
	20-40 menit	Count	0	14	14
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
	40-60 menit	Count	0	16	16
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
	>60 menit	Count	0	5	5
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
Total		Count	5	376	381
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	1.3%	98.7%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.816 ^a	4	.770
Likelihood Ratio	2.100	4	.717
Linear-by-Linear Association	1.470	1	.225
N of Valid Cases	381		

a. 6 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,07.

Lampiran 11 Hasil *Crosstab* dan *Chi-Square* Skenario Penambahan Armada

Jenis Kelamin * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

		Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
		Tidak	Ya	
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	26	112
		% within Jenis Kelamin	18.8%	81.2%
	Perempuan	Count	35	208
		% within Jenis Kelamin	14.4%	85.6%
Total	Count	61	320	381
	% within Jenis Kelamin	16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	1.289 ^a	1	.256		
Continuity Correction ^b	.980	1	.322		
Likelihood Ratio	1.266	1	.260		
Fisher's Exact Test				.309	.161
Linear-by-Linear Association	1.285	1	.257		
N of Valid Cases	381				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 22,09.

b. Computed only for a 2x2 table

Usia * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		
			Tidak	Ya	Total
Usia	<18	Count	12	81	93
		% within Usia	12.9%	87.1%	100.0%
	18-25	Count	34	143	177
		% within Usia	19.2%	80.8%	100.0%
	26-35	Count	2	34	36
		% within Usia	5.6%	94.4%	100.0%
	36-45	Count	5	19	24
		% within Usia	20.8%	79.2%	100.0%
	46-55	Count	7	37	44
		% within Usia	15.9%	84.1%	100.0%
>55	Count	1	6	7	
	% within Usia	14.3%	85.7%	100.0%	
Total	Count	61	320	381	
	% within Usia	16.0%	84.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.372 ^a	5	.372
Likelihood Ratio	6.134	5	.293
Linear-by-Linear Association	.007	1	.931
N of Valid Cases	381		

a. 2 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,12.

Pekerjaan * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah**Crosstab**

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		
			Tidak	Ya	Total
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	Count	12	88	100
		% within Pekerjaan	12.0%	88.0%	100.0%
	Ibu Rumah Tangga	Count	16	82	98
		% within Pekerjaan	16.3%	83.7%	100.0%
	Buruh/Pekerja pabrik	Count	25	124	149
		% within Pekerjaan	16.8%	83.2%	100.0%
	Pegawai Swasta/Wiraswasta	Count	6	14	20
		% within Pekerjaan	30.0%	70.0%	100.0%
	PNS/ASN	Count	0	6	6
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%	100.0%
	Pedagang	Count	2	4	6
		% within Pekerjaan	33.3%	66.7%	100.0%
	Lainnya	Count	0	2	2
		% within Pekerjaan	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count	61	320	381	
	% within Pekerjaan	16.0%	84.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.043 ^a	6	.317
Likelihood Ratio	7.672	6	.263
Linear-by-Linear Association	1.691	1	.194
N of Valid Cases	381		

a. 5 cells (35,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,32.

Pendapatan/Uang Saku per Bulan * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
			Tidak	Ya	
Pendapatan/Uang Saku per Bulan	< Rp500.000	Count	14	96	110
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	12.7%	87.3%	100.0%
	Rp500.000 – Rp1.500.000	Count	35	182	217
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	16.1%	83.9%	100.0%
	Rp1.500.000 – Rp2. 500.000	Count	1	11	12
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	8.3%	91.7%	100.0%
	Rp2.500.000 – Rp4. 000.000	Count	7	18	25
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	28.0%	72.0%	100.0%
	Rp4.000.000 – Rp7. 000.000	Count	2	13	15
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	13.3%	86.7%	100.0%
	> Rp7.000.000	Count	2	0	2
		% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	100.0%	0.0%	100.0%
Total	Count	61	320	381	
	% within Pendapatan/Uang Saku per Bulan	16.0%	84.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.654 ^a	5	.012
Likelihood Ratio	11.249	5	.047
Linear-by-Linear Association	3.845	1	.050
N of Valid Cases	381		

a. 5 cells (41,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,32.

Kepemilikan Sepeda Motor * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		
			Tidak	Ya	Total
Kepemilikan Sepeda Motor	Tidak	Count	20	106	126
		% within Kepemilikan Sepeda Motor	15.9%	84.1%	100.0%
	Ya	Count	41	214	255
		% within Kepemilikan Sepeda Motor	16.1%	83.9%	100.0%
Total	Count		61	320	381
	% within Kepemilikan Sepeda Motor		16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	.003 ^a	1	.959		
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.003	1	.959		
Fisher's Exact Test				1.000	.543
Linear-by-Linear Association	.003	1	.959		
N of Valid Cases	381				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 20,17.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan Mobil * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		
			Tidak	Ya	Total
Kepemilikan Mobil	Tidak	Count	52	280	332
		% within Kepemilikan Mobil	15.7%	84.3%	100.0%
	Ya	Count	9	40	49
		% within Kepemilikan Mobil	18.4%	81.6%	100.0%
Total		Count	61	320	381
		% within Kepemilikan Mobil	16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	.232 ^a	1	.630		
Continuity Correction ^b	.075	1	.785		
Likelihood Ratio	.225	1	.635		
Fisher's Exact Test				.676	.380
Linear-by-Linear Association	.232	1	.630		
N of Valid Cases	381				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,85.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan Sepeda * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
			Tidak	Ya	
Kepemilikan Sepeda	Tidak	Count	53	268	321
		% within Kepemilikan Sepeda	16.5%	83.5%	100.0%
	Ya	Count	8	52	60
		% within Kepemilikan Sepeda	13.3%	86.7%	100.0%
Total		Count	61	320	381
		% within Kepemilikan Sepeda	16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	.380 ^a	1	.538		
Continuity Correction ^b	.180	1	.671		
Likelihood Ratio	.395	1	.530		
Fisher's Exact Test				.701	.345
Linear-by-Linear Association	.379	1	.538		
N of Valid Cases	381				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,61.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan SIM * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
			Tidak	Ya	
Kepemilikan SIM	Saya tidak memiliki SIM	Count	3	25	28
		% within Kepemilikan SIM	10.7%	89.3%	100.0%
	Saya memiliki SIM C	Count	28	114	142
		% within Kepemilikan SIM	19.7%	80.3%	100.0%
	Saya memiliki SIM A	Count	3	23	26
		% within Kepemilikan SIM	11.5%	88.5%	100.0%
	Saya memiliki SIM A dan C	Count	27	158	185
		% within Kepemilikan SIM	14.6%	85.4%	100.0%
	Total		Count	61	320
			% within Kepemilikan SIM	16.0%	84.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.698 ^a	3	.441
Likelihood Ratio	2.722	3	.437
Linear-by-Linear Association	.409	1	.522
N of Valid Cases	381		

a. 2 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,16.

Moda Transportasi Harian * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		
			Tidak	Ya	Total
Moda Transportasi Harian	Mobil	Count	5	13	18
		% within Moda Transportasi Harian	27.8%	72.2%	100.0%
	Sepeda motor	Count	36	172	208
		% within Moda Transportasi Harian	17.3%	82.7%	100.0%
	Transportasi Online	Count	18	74	92
		% within Moda Transportasi Harian	19.6%	80.4%	100.0%
	Angkot	Count	1	8	9
		% within Moda Transportasi Harian	11.1%	88.9%	100.0%
	Bus BRT Trans Cirebon	Count	0	39	39
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Sepeda	Count	0	5	5
		% within Moda Transportasi Harian	0.0%	100.0%	100.0%
	Jalan kaki	Count	1	9	10
		% within Moda Transportasi Harian	10.0%	90.0%	100.0%
Total	Count	61	320	381	
	% within Moda Transportasi Harian	16.0%	84.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.795 ^a	6	.067
Likelihood Ratio	18.492	6	.005
Linear-by-Linear Association	7.249	1	.007
N of Valid Cases	381		

a. 5 cells (35,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,80.

Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
			Tidak	Ya	
Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	<5 km	Count	11	117	128
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	8.6%	91.4%	100.0%
	5-10 km	Count	37	176	213
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	17.4%	82.6%	100.0%
	10-20 km	Count	13	20	33
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	39.4%	60.6%	100.0%
	20-30 km	Count	0	7	7
		% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count		61	320	381
	% within Jarak Perjalanan Rata-Rata per Hari		16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.282 ^a	3	<,.001
Likelihood Ratio	19.200	3	<,.001
Linear-by-Linear Association	9.674	1	.002
N of Valid Cases	381		

a. 1 cells (12,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,12.

Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari * Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah

Crosstab

			Bersedia menggunakan BRT bila jumlah armada bertambah		Total
			Tidak	Ya	
Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	<10 menit	Count	11	116	127
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	8.7%	91.3%	100.0%
	10-20 menit	Count	39	180	219
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	17.8%	82.2%	100.0%
	20-40 menit	Count	4	10	14
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	28.6%	71.4%	100.0%
	40-60 menit	Count	7	9	16
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	43.8%	56.3%	100.0%
	>60 menit	Count	0	5	5
		% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Count		61	320	381
	% within Waktu Perjalanan Rata-Rata per Hari		16.0%	84.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.379 ^a	4	.002
Likelihood Ratio	16.451	4	.002
Linear-by-Linear Association	9.594	1	.002
N of Valid Cases	381		

a. 4 cells (40,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,80.

Lampiran 12 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Aksesibilitas

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	841.608			
Final	806.462	35.146	36	.509

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	903.982	888	.347
Deviance	671.285	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.088
Nagelkerke	.094
McFadden	.033

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[AksesibilitasTPB = 1]	-1.559	2.659	.344	1	.558	-6.770	3.652
	[AksesibilitasTPB = 2]	.434	2.661	.027	1	.871	-4.782	5.650
	[AksesibilitasTPB = 3]	1.575	2.663	.350	1	.554	-3.644	6.793
	[AksesibilitasTPB = 4]	3.969	2.663	2.222	1	.136	-1.250	9.188
Location	[JenisKelamin=1]	.196	.267	.536	1	.464	-.328	.720
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	1.676	1.164	2.071	1	.150	-.606	3.958
	[Usia=2]	-.214	.724	.087	1	.768	-1.633	1.206
	[Usia=3]	-.313	.788	.158	1	.691	-1.857	1.230
	[Usia=4]	-.096	.827	.014	1	.907	-1.716	1.524
	[Usia=5]	-.952	.797	1.427	1	.232	-2.514	.610
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	2.166	1.509	2.059	1	.151	-.793	5.124
	[Pekerjaan=2]	3.795	1.467	6.689	1	.010	.919	6.671
	[Pekerjaan=3]	3.725	1.440	6.689	1	.010	.902	6.548
	[Pekerjaan=4]	2.280	1.503	2.301	1	.129	-.666	5.226
	[Pekerjaan=5]	3.299	1.630	4.096	1	.043	.104	6.495
	[Pekerjaan=6]	3.824	1.880	4.139	1	.042	.140	7.508
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-.931	2.021	.212	1	.645	-4.892	3.030
	[Pendapatan=2]	-.323	1.950	.027	1	.868	-4.145	3.499
	[Pendapatan=3]	.339	1.990	.029	1	.865	-3.561	4.240
	[Pendapatan=4]	1.061	1.872	.321	1	.571	-2.608	4.731
	[Pendapatan=5]	-.175	1.774	.010	1	.921	-3.652	3.302
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	.087	.621	.019	1	.889	-1.131	1.305
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.754	.530	2.022	1	.155	-1.794	.285
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.167	.307	.296	1	.587	-.435	.769
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.781	.417	3.504	1	.061	-.037	1.600
	[KepemilikanSIM=2]	-.035	.253	.020	1	.889	-.532	.461
	[KepemilikanSIM=3]	-.800	.613	1.702	1	.192	-2.003	.402
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.257	1.024	.063	1	.802	-2.264	1.750
	[ModaUtama=2]	.333	.832	.160	1	.689	-1.298	1.963
	[ModaUtama=3]	.241	.610	.156	1	.693	-.955	1.436
	[ModaUtama=4]	.288	.853	.114	1	.736	-1.384	1.960
	[ModaUtama=5]	.678	.745	.828	1	.363	-.783	2.139
	[ModaUtama=6]	1.078	1.227	.771	1	.380	-1.327	3.482
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	2.511	1.625	2.388	1	.122	-.674	5.696
	[JarakPerjalanan=2]	1.975	1.444	1.871	1	.171	-.855	4.805
	[JarakPerjalanan=3]	2.211	1.418	2.432	1	.119	-.568	4.990
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	-3.981	1.866	4.552	1	.033	-7.639	-.324
	[WaktuPerjalanan=2]	-3.434	1.708	4.039	1	.044	-6.782	-.085
	[WaktuPerjalanan=3]	-2.993	1.691	3.132	1	.077	-6.307	.322
	[WaktuPerjalanan=4]	-3.780	1.671	5.114	1	.024	-7.056	-.504
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 13 Output SPSS Regresi Logistik Ordinal Faktor Kenyamanan

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	730.926			
Final	693.849	37.078	36	.419

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	849.886	888	.816
Deviance	593.485	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.093
Nagelkerke	.102
McFadden	.041

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[KenyamananBRT = 1]	-5.539	2.867	3.733	1	.053	-11.157	.080
	[KenyamananBRT = 2]	-4.487	2.856	2.468	1	.116	-10.084	1.111
	[KenyamananBRT = 3]	-3.411	2.852	1.431	1	.232	-9.001	2.179
	[KenyamananBRT = 4]	-1.038	2.848	.133	1	.716	-6.621	4.545
Location	[JenisKelamin=1]	-.075	.280	.072	1	.788	-.624	.473
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	1.513	1.204	1.578	1	.209	-.847	3.874
	[Usia=2]	-.266	.755	.124	1	.725	-1.745	1.213
	[Usia=3]	-.655	.820	.638	1	.424	-2.263	.952
	[Usia=4]	-.684	.860	.631	1	.427	-2.370	1.003
	[Usia=5]	-1.306	.832	2.463	1	.117	-2.936	.325
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-.755	1.673	.204	1	.652	-4.034	2.524
	[Pekerjaan=2]	.435	1.610	.073	1	.787	-2.721	3.591
	[Pekerjaan=3]	.168	1.586	.011	1	.916	-2.941	3.277
	[Pekerjaan=4]	-.454	1.685	.073	1	.788	-3.756	2.848
	[Pekerjaan=5]	.508	1.844	.076	1	.783	-3.107	4.122
	[Pekerjaan=6]	.682	2.053	.110	1	.740	-3.342	4.706
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-1.431	2.097	.466	1	.495	-5.541	2.678
	[Pendapatan=2]	-.473	2.022	.055	1	.815	-4.436	3.490
	[Pendapatan=3]	.060	2.064	.001	1	.977	-3.986	4.106
	[Pendapatan=4]	.981	1.945	.254	1	.614	-2.832	4.794
	[Pendapatan=5]	-.432	1.839	.055	1	.814	-4.037	3.172
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	.460	.643	.511	1	.475	-.801	1.720
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.658	.553	1.418	1	.234	-1.741	.425
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.812	.323	6.327	1	.012	.179	1.444
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.209	.431	.236	1	.627	-.635	1.054
	[KepemilikanSIM=2]	-.120	.264	.204	1	.651	-.638	.399
	[KepemilikanSIM=3]	-1.094	.644	2.885	1	.089	-2.357	.168
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.114	1.073	.011	1	.916	-2.216	1.989
	[ModaUtama=2]	.100	.870	.013	1	.908	-1.605	1.805
	[ModaUtama=3]	-.297	.645	.212	1	.645	-1.561	.968
	[ModaUtama=4]	.790	.925	.729	1	.393	-1.023	2.603
	[ModaUtama=5]	-.235	.781	.090	1	.764	-1.765	1.295
	[ModaUtama=6]	1.072	1.275	.707	1	.400	-1.427	3.570
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-.352	1.792	.039	1	.844	-3.864	3.159
	[JarakPerjalanan=2]	-1.451	1.627	.796	1	.372	-4.639	1.737
	[JarakPerjalanan=3]	-1.256	1.607	.611	1	.434	-4.406	1.894
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	-.938	2.044	.210	1	.646	-4.944	3.069
	[WaktuPerjalanan=2]	.263	1.899	.019	1	.890	-3.459	3.985
	[WaktuPerjalanan=3]	-.570	1.870	.093	1	.761	-4.235	3.095
	[WaktuPerjalanan=4]	.595	1.882	.100	1	.752	-3.094	4.283
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 14 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Tarif

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	704.249			
Final	677.524	26.726	36	.869

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	845.155	888	.846
Deviance	552.807	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.068
Nagelkerke	.074
McFadden	.029

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
Threshold	[TarifBRT = 1]	-1.631	2.709	.362	1	.547	-6.940	3.679
	[TarifBRT = 2]	-.890	2.703	.108	1	.742	-6.188	4.408
	[TarifBRT = 3]	.153	2.700	.003	1	.955	-5.139	5.446
	[TarifBRT = 4]	2.185	2.703	.653	1	.419	-3.113	7.482
Location	[JenisKelamin=1]	.322	.279	1.333	1	.248	-.224	.868
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	.961	1.192	.649	1	.420	-1.376	3.297
	[Usia=2]	.320	.736	.189	1	.663	-1.123	1.763
	[Usia=3]	-.174	.801	.047	1	.828	-1.744	1.395
	[Usia=4]	-.289	.840	.119	1	.731	-1.935	1.357
	[Usia=5]	-.196	.810	.058	1	.809	-1.784	1.393
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-.526	1.558	.114	1	.736	-3.579	2.527
	[Pekerjaan=2]	-.159	1.502	.011	1	.916	-3.102	2.784
	[Pekerjaan=3]	-.240	1.475	.026	1	.871	-3.131	2.651
	[Pekerjaan=4]	.020	1.559	.000	1	.990	-3.036	3.075
	[Pekerjaan=5]	-.296	1.680	.031	1	.860	-3.590	2.997
	[Pekerjaan=6]	.545	1.932	.080	1	.778	-3.241	4.332
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	1.596	2.028	.619	1	.431	-2.379	5.572
	[Pendapatan=2]	1.927	1.953	.974	1	.324	-1.901	5.756
	[Pendapatan=3]	1.886	1.995	.894	1	.344	-2.024	5.796
	[Pendapatan=4]	2.092	1.872	1.249	1	.264	-1.577	5.762
	[Pendapatan=5]	1.210	1.767	.469	1	.493	-2.253	4.673
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-.019	.648	.001	1	.976	-1.288	1.250
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.450	.549	.671	1	.413	-1.527	.627
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.306	.316	.935	1	.333	-.314	.926
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.455	.432	1.110	1	.292	-.391	1.301
	[KepemilikanSIM=2]	-.021	.262	.006	1	.937	-.534	.493
	[KepemilikanSIM=3]	-1.153	.636	3.283	1	.070	-2.401	.094
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.336	1.060	.100	1	.751	-2.413	1.742
	[ModaUtama=2]	.153	.864	.031	1	.860	-1.541	1.847
	[ModaUtama=3]	.274	.631	.189	1	.664	-.962	1.510
	[ModaUtama=4]	-.169	.876	.037	1	.847	-1.886	1.547
	[ModaUtama=5]	.558	.773	.521	1	.471	-.957	2.072
	[ModaUtama=6]	1.526	1.309	1.358	1	.244	-1.040	4.091
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-18.424	1.372	180.447	1	<.001	-21.112	-15.736
	[JarakPerjalanan=2]	-18.961	1.126	283.510	1	<.001	-21.168	-16.754
	[JarakPerjalanan=3]	-18.745	1.044	322.640	1	<.001	-20.790	-16.699
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	18.051	1.035	303.877	1	<.001	16.021	20.080
	[WaktuPerjalanan=2]	18.779	.665	797.964	1	<.001	17.476	20.082
	[WaktuPerjalanan=3]	18.808	.793	563.016	1	<.001	17.254	20.361
	[WaktuPerjalanan=4]	18.201	.000	.	1	.	18.201	18.201
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 15 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Kecepatan

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	875.424			
Final	828.749	46.675	36	.110

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	980.952	888	.016
Deviance	710.403	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.115
Nagelkerke	.122
McFadden	.043

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
Threshold	[KecepatanBRT = 1]	-3.267	2.619	1.556	1	.212	-8.400	1.866
	[KecepatanBRT = 2]	-1.879	2.619	.515	1	.473	-7.012	3.253
	[KecepatanBRT = 3]	.158	2.615	.004	1	.952	-4.966	5.283
	[KecepatanBRT = 4]	1.124	2.614	.185	1	.667	-3.999	6.247
Location	[JenisKelamin=1]	.122	.267	.211	1	.646	-.400	.645
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	.355	1.151	.095	1	.758	-1.901	2.611
	[Usia=2]	.456	.716	.405	1	.524	-.948	1.859
	[Usia=3]	.444	.780	.325	1	.569	-1.084	1.972
	[Usia=4]	.436	.818	.285	1	.594	-1.166	2.039
	[Usia=5]	-.194	.788	.061	1	.805	-1.739	1.350
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-.503	1.479	.115	1	.734	-3.402	2.396
	[Pekerjaan=2]	-.909	1.424	.408	1	.523	-3.701	1.882
	[Pekerjaan=3]	-.976	1.398	.487	1	.485	-3.716	1.764
	[Pekerjaan=4]	-1.136	1.476	.593	1	.441	-4.030	1.757
	[Pekerjaan=5]	-.649	1.596	.165	1	.684	-3.777	2.479
	[Pekerjaan=6]	.081	1.858	.002	1	.965	-3.561	3.723
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	.488	1.992	.060	1	.806	-3.415	4.392
	[Pendapatan=2]	1.060	1.922	.304	1	.581	-2.707	4.827
	[Pendapatan=3]	1.829	1.965	.866	1	.352	-2.023	5.681
	[Pendapatan=4]	1.430	1.846	.600	1	.438	-2.187	5.047
	[Pendapatan=5]	.320	1.741	.034	1	.854	-3.092	3.733
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-.164	.617	.070	1	.791	-1.374	1.047
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-1.347	.526	6.550	1	.010	-2.378	-.315
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.240	.307	.609	1	.435	-.362	.842
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	1.236	.416	8.808	1	.003	.420	2.052
	[KepemilikanSIM=2]	-.321	.254	1.604	1	.205	-.818	.176
	[KepemilikanSIM=3]	-1.740	.615	8.019	1	.005	-2.945	-.536
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.402	1.024	.154	1	.695	-2.409	1.606
	[ModaUtama=2]	.487	.831	.344	1	.558	-1.142	2.116
	[ModaUtama=3]	.308	.613	.253	1	.615	-.893	1.509
	[ModaUtama=4]	.252	.853	.088	1	.767	-1.419	1.924
	[ModaUtama=5]	.994	.746	1.777	1	.183	-.467	2.455
	[ModaUtama=6]	1.259	1.220	1.065	1	.302	-1.132	3.649
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-1.432	1.607	.795	1	.373	-4.582	1.717
	[JarakPerjalanan=2]	-2.099	1.430	2.153	1	.142	-4.902	.705
	[JarakPerjalanan=3]	-1.356	1.400	.938	1	.333	-4.101	1.389
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	-.137	1.829	.006	1	.940	-3.721	3.447
	[WaktuPerjalanan=2]	.445	1.673	.071	1	.790	-2.834	3.725
	[WaktuPerjalanan=3]	.286	1.657	.030	1	.863	-2.962	3.535
	[WaktuPerjalanan=4]	-.279	1.632	.029	1	.864	-3.478	2.920
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 16 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Keselamatan

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	744.520			
Final	705.283	39.237	36	.327

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	844.014	888	.852
Deviance	592.285	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.098
Nagelkerke	.107
McFadden	.041

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[KeselamatanBRT = 1]	-6.555	2.860	5.251	1	.022	-12.161	-.949
	[KeselamatanBRT = 2]	-5.523	2.852	3.749	1	.053	-11.114	.068
	[KeselamatanBRT = 3]	-4.532	2.850	2.530	1	.112	-10.117	1.053
	[KeselamatanBRT = 4]	-2.321	2.844	.666	1	.415	-7.895	3.254
Location	[JenisKelamin=1]	-.082	.278	.087	1	.768	-.626	.462
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	1.013	1.192	.723	1	.395	-1.322	3.349
	[Usia=2]	-.030	.741	.002	1	.967	-1.483	1.423
	[Usia=3]	-.296	.807	.135	1	.713	-1.877	1.285
	[Usia=4]	.187	.847	.049	1	.825	-1.472	1.846
	[Usia=5]	-.162	.816	.039	1	.843	-1.760	1.437
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-1.288	1.558	.684	1	.408	-4.341	1.765
	[Pekerjaan=2]	-.728	1.504	.234	1	.628	-3.677	2.221
	[Pekerjaan=3]	-1.012	1.478	.469	1	.494	-3.908	1.885
	[Pekerjaan=4]	.530	1.561	.115	1	.734	-2.529	3.589
	[Pekerjaan=5]	.444	1.686	.069	1	.792	-2.861	3.749
	[Pekerjaan=6]	.386	1.942	.039	1	.843	-3.421	4.192
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	.807	2.089	.149	1	.699	-3.287	4.901
	[Pendapatan=2]	1.246	2.015	.382	1	.536	-2.703	5.196
	[Pendapatan=3]	.766	2.057	.139	1	.710	-3.265	4.797
	[Pendapatan=4]	.719	1.937	.138	1	.711	-3.079	4.516
	[Pendapatan=5]	-.341	1.835	.034	1	.853	-3.938	3.256
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-.400	.639	.392	1	.531	-1.653	.853
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.714	.548	1.695	1	.193	-1.788	.361
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.579	.318	3.323	1	.068	-.044	1.203
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.473	.426	1.232	1	.267	-.362	1.308
	[KepemilikanSIM=2]	.281	.264	1.131	1	.288	-.236	.798
	[KepemilikanSIM=3]	-1.146	.640	3.205	1	.073	-2.401	.109
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.575	1.070	.289	1	.591	-2.672	1.522
	[ModaUtama=2]	-.697	.864	.651	1	.420	-2.390	.996
	[ModaUtama=3]	-.482	.640	.567	1	.451	-1.737	.773
	[ModaUtama=4]	-.789	.890	.787	1	.375	-2.533	.955
	[ModaUtama=5]	-.703	.773	.826	1	.363	-2.219	.813
	[ModaUtama=6]	-.156	1.292	.015	1	.904	-2.688	2.377
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-18.357	1.558	138.894	1	<.001	-21.410	-15.304
	[JarakPerjalanan=2]	-19.230	1.352	202.207	1	<.001	-21.881	-16.580
	[JarakPerjalanan=3]	-18.962	1.283	218.555	1	<.001	-21.476	-16.448
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	15.689	1.036	229.230	1	<.001	13.658	17.720
	[WaktuPerjalanan=2]	16.732	.667	629.283	1	<.001	15.424	18.039
	[WaktuPerjalanan=3]	16.651	.790	444.653	1	<.001	15.103	18.198
	[WaktuPerjalanan=4]	16.019	.000	.	1	.	16.019	16.019
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 17 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Cuaca

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	708.512			
Final	663.656	44.855	36	.148

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	1195.150	888	<.,001
Deviance	544.725	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.111
Nagelkerke	.122
McFadden	.049

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[CuacaBRT = 1]	-6.499	2.864	5.150	1	.023	-12.112	-.886
	[CuacaBRT = 2]	-4.585	2.834	2.617	1	.106	-10.140	.970
	[CuacaBRT = 3]	-3.559	2.830	1.581	1	.209	-9.106	1.989
	[CuacaBRT = 4]	-1.262	2.826	.200	1	.655	-6.801	4.276
Location	[JenisKelamin=1]	.266	.280	.900	1	.343	-.283	.815
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	2.100	1.220	2.964	1	.085	-.291	4.492
	[Usia=2]	.101	.745	.018	1	.892	-1.359	1.560
	[Usia=3]	.173	.812	.045	1	.831	-1.418	1.764
	[Usia=4]	-.088	.851	.011	1	.918	-1.757	1.581
	[Usia=5]	-.286	.820	.122	1	.727	-1.893	1.321
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-1.268	1.571	.652	1	.419	-4.346	1.810
	[Pekerjaan=2]	-.457	1.509	.092	1	.762	-3.415	2.501
	[Pekerjaan=3]	-.337	1.482	.052	1	.820	-3.241	2.566
	[Pekerjaan=4]	-.216	1.565	.019	1	.890	-3.282	2.850
	[Pekerjaan=5]	-.923	1.682	.301	1	.583	-4.219	2.374
	[Pekerjaan=6]	-.523	1.952	.072	1	.789	-4.348	3.302
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-1.252	2.130	.345	1	.557	-5.427	2.924
	[Pendapatan=2]	-.085	2.056	.002	1	.967	-4.114	3.944
	[Pendapatan=3]	-.199	2.096	.009	1	.924	-4.307	3.910
	[Pendapatan=4]	-.103	1.976	.003	1	.959	-3.975	3.770
	[Pendapatan=5]	-.719	1.879	.146	1	.702	-4.401	2.963
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	.742	.666	1.239	1	.266	-.564	2.047
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.730	.548	1.773	1	.183	-1.805	.345
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.225	.320	.495	1	.482	-.402	.853
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.503	.434	1.338	1	.247	-.349	1.354
	[KepemilikanSIM=2]	-.291	.265	1.208	1	.272	-.810	.228
	[KepemilikanSIM=3]	-1.202	.643	3.497	1	.061	-2.462	.058
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	.407	1.095	.138	1	.710	-1.740	2.553
	[ModaUtama=2]	.012	.888	.000	1	.989	-1.728	1.752
	[ModaUtama=3]	-.547	.648	.713	1	.398	-1.818	.723
	[ModaUtama=4]	-1.543	.894	2.982	1	.084	-3.294	.208
	[ModaUtama=5]	.289	.799	.131	1	.718	-1.277	1.854
	[ModaUtama=6]	2.061	1.406	2.149	1	.143	-.695	4.817
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-17.131	1.445	140.561	1	<.001	-19.964	-14.299
	[JarakPerjalanan=2]	-18.643	1.205	239.503	1	<.001	-21.004	-16.282
	[JarakPerjalanan=3]	-18.135	1.126	259.616	1	<.001	-20.341	-15.929
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	16.027	1.054	231.234	1	<.001	13.961	18.092
	[WaktuPerjalanan=2]	17.446	.671	675.108	1	<.001	16.130	18.762
	[WaktuPerjalanan=3]	17.624	.804	480.169	1	<.001	16.048	19.200
	[WaktuPerjalanan=4]	17.120	.000	.	1	.	17.120	17.120
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 18 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Polusi

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	760.613			
Final	723.380	37.233	36	.412

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	855.760	888	.776
Deviance	606.150	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.093
Nagelkerke	.101
McFadden	.038

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[PolusiBRT = 1]	-6.575	2.860	5.287	1	.021	-12.180	-.970
	[PolusiBRT = 2]	-5.294	2.844	3.465	1	.063	-10.869	.280
	[PolusiBRT = 3]	-3.294	2.839	1.346	1	.246	-8.858	2.270
	[PolusiBRT = 4]	-1.166	2.835	.169	1	.681	-6.722	4.390
Location	[JenisKelamin=1]	.075	.273	.075	1	.784	-.460	.609
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	1.245	1.180	1.114	1	.291	-1.068	3.558
	[Usia=2]	.181	.731	.061	1	.805	-1.252	1.614
	[Usia=3]	.034	.795	.002	1	.966	-1.525	1.593
	[Usia=4]	-.032	.834	.001	1	.969	-1.667	1.603
	[Usia=5]	-.387	.805	.232	1	.630	-1.965	1.190
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-1.053	1.729	.371	1	.542	-4.442	2.336
	[Pekerjaan=2]	-.496	1.657	.090	1	.765	-3.745	2.752
	[Pekerjaan=3]	-.629	1.637	.148	1	.701	-3.838	2.579
	[Pekerjaan=4]	-.641	1.741	.136	1	.713	-4.053	2.770
	[Pekerjaan=5]	-.986	1.867	.279	1	.597	-4.646	2.674
	[Pekerjaan=6]	-.174	2.079	.007	1	.933	-4.249	3.901
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-1.121	2.071	.293	1	.588	-5.179	2.938
	[Pendapatan=2]	-.126	1.999	.004	1	.950	-4.044	3.791
	[Pendapatan=3]	-.182	2.039	.008	1	.929	-4.179	3.815
	[Pendapatan=4]	1.096	1.923	.325	1	.569	-2.673	4.864
	[Pendapatan=5]	-.757	1.819	.173	1	.677	-4.323	2.809
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	.280	.632	.196	1	.658	-.959	1.519
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-1.405	.550	6.521	1	.011	-2.483	-.327
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.045	.314	.020	1	.887	-.571	.660
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.283	.421	.452	1	.501	-.542	1.109
	[KepemilikanSIM=2]	-.078	.259	.091	1	.763	-.585	.429
	[KepemilikanSIM=3]	-1.261	.634	3.953	1	.047	-2.503	-.018
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.036	1.048	.001	1	.973	-2.089	2.018
	[ModaUtama=2]	.340	.848	.160	1	.689	-1.323	2.002
	[ModaUtama=3]	.267	.623	.183	1	.669	-.955	1.488
	[ModaUtama=4]	.668	.872	.586	1	.444	-1.042	2.378
	[ModaUtama=5]	.629	.759	.686	1	.407	-.859	2.116
	[ModaUtama=6]	.245	1.237	.039	1	.843	-2.179	2.670
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-1.444	1.686	.733	1	.392	-4.749	1.861
	[JarakPerjalanan=2]	-2.278	1.508	2.280	1	.131	-5.234	.679
	[JarakPerjalanan=3]	-1.652	1.481	1.245	1	.265	-4.555	1.250
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	.401	1.912	.044	1	.834	-3.347	4.149
	[WaktuPerjalanan=2]	1.154	1.755	.432	1	.511	-2.286	4.593
	[WaktuPerjalanan=3]	.507	1.736	.085	1	.770	-2.896	3.910
	[WaktuPerjalanan=4]	.960	1.719	.312	1	.577	-2.409	4.329
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 19 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Ketepatan Waktu

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	785.380			
Final	757.528	27.852	36	.832

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	924.840	888	.190
Deviance	636.343	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.070
Nagelkerke	.076
McFadden	.028

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[KetepatanWaktuBRT = 1]	-6.416	2.729	5.527	1	.019	-11.765	-1.067
	[KetepatanWaktuBRT = 2]	-5.041	2.714	3.450	1	.063	-10.361	.279
	[KetepatanWaktuBRT = 3]	-3.284	2.710	1.469	1	.225	-8.595	2.026
	[KetepatanWaktuBRT = 4]	-1.342	2.706	.246	1	.620	-6.645	3.960
Location	[JenisKelamin=1]	.137	.270	.257	1	.613	-.393	.667
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	1.034	1.168	.783	1	.376	-1.256	3.323
	[Usia=2]	-.160	.727	.048	1	.826	-1.585	1.266
	[Usia=3]	-.305	.791	.148	1	.700	-1.856	1.246
	[Usia=4]	-.418	.829	.254	1	.614	-2.044	1.207
	[Usia=5]	-.757	.800	.894	1	.344	-2.325	.812
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-.625	1.492	.176	1	.675	-3.550	2.300
	[Pekerjaan=2]	.478	1.438	.110	1	.740	-2.340	3.296
	[Pekerjaan=3]	.368	1.411	.068	1	.794	-2.398	3.133
	[Pekerjaan=4]	.369	1.491	.061	1	.805	-2.553	3.291
	[Pekerjaan=5]	.824	1.626	.257	1	.612	-2.363	4.012
	[Pekerjaan=6]	.802	1.874	.183	1	.669	-2.871	4.476
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-.715	2.063	.120	1	.729	-4.758	3.328
	[Pendapatan=2]	-.240	1.992	.014	1	.904	-4.144	3.664
	[Pendapatan=3]	.021	2.033	.000	1	.992	-3.964	4.005
	[Pendapatan=4]	-.038	1.916	.000	1	.984	-3.793	3.717
	[Pendapatan=5]	-.986	1.818	.294	1	.588	-4.549	2.577
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-.056	.626	.008	1	.929	-1.283	1.171
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.984	.538	3.350	1	.067	-2.038	.070
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.296	.310	.906	1	.341	-.313	.904
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	.417	.416	1.006	1	.316	-.398	1.233
	[KepemilikanSIM=2]	-.301	.257	1.376	1	.241	-.805	.202
	[KepemilikanSIM=3]	-1.064	.623	2.916	1	.088	-2.286	.157
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	.108	1.038	.011	1	.917	-1.927	2.143
	[ModaUtama=2]	.011	.841	.000	1	.989	-1.637	1.659
	[ModaUtama=3]	-.031	.618	.003	1	.960	-1.243	1.180
	[ModaUtama=4]	.299	.866	.119	1	.730	-1.398	1.995
	[ModaUtama=5]	.640	.753	.723	1	.395	-.836	2.117
	[ModaUtama=6]	.860	1.239	.481	1	.488	-1.569	3.289
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-.945	1.618	.341	1	.559	-4.116	2.226
	[JarakPerjalanan=2]	-.867	1.434	.365	1	.545	-3.679	1.944
	[JarakPerjalanan=3]	-.087	1.406	.004	1	.951	-2.842	2.668
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	-.804	1.891	.181	1	.671	-4.510	2.902
	[WaktuPerjalanan=2]	-.944	1.734	.297	1	.586	-4.342	2.454
	[WaktuPerjalanan=3]	-1.656	1.720	.927	1	.336	-5.026	1.714
	[WaktuPerjalanan=4]	-1.333	1.694	.619	1	.431	-4.652	1.987
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 20 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Rute

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	816.771			
Final	774.336	42.435	36	.213

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	1080.514	888	<.,001
Deviance	653.955	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.105
Nagelkerke	.113
McFadden	.041

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[RuteBRT = 1]	-5.960	2.684	4.930	1	.026	-11.221	-.699
	[RuteBRT = 2]	-3.574	2.676	1.783	1	.182	-8.820	1.672
	[RuteBRT = 3]	-1.486	2.674	.309	1	.578	-6.726	3.754
	[RuteBRT = 4]	-.132	2.669	.002	1	.960	-5.364	5.099
Location	[JenisKelamin=1]	-.073	.271	.073	1	.787	-.605	.458
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	.022	1.171	.000	1	.985	-2.273	2.316
	[Usia=2]	-.287	.727	.155	1	.693	-1.712	1.139
	[Usia=3]	-.707	.792	.795	1	.372	-2.260	.846
	[Usia=4]	-.639	.831	.591	1	.442	-2.267	.989
	[Usia=5]	-.908	.801	1.284	1	.257	-2.479	.662
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-1.491	1.554	.920	1	.337	-4.536	1.555
	[Pekerjaan=2]	-1.765	1.501	1.383	1	.240	-4.706	1.177
	[Pekerjaan=3]	-1.803	1.475	1.494	1	.222	-4.694	1.088
	[Pekerjaan=4]	-2.359	1.553	2.308	1	.129	-5.402	.685
	[Pekerjaan=5]	-1.366	1.664	.674	1	.412	-4.628	1.895
	[Pekerjaan=6]	-1.474	1.925	.586	1	.444	-5.246	2.298
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	-.327	2.010	.026	1	.871	-4.266	3.613
	[Pendapatan=2]	.553	1.937	.081	1	.775	-3.244	4.350
	[Pendapatan=3]	1.255	1.979	.402	1	.526	-2.623	5.134
	[Pendapatan=4]	1.392	1.859	.560	1	.454	-2.252	5.036
	[Pendapatan=5]	-.527	1.756	.090	1	.764	-3.969	2.915
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	.770	.624	1.524	1	.217	-.452	1.992
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-.282	.528	.286	1	.593	-1.317	.752
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.278	.313	.791	1	.374	-.335	.891
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	1.107	.418	6.996	1	.008	.287	1.927
	[KepemilikanSIM=2]	-.056	.258	.047	1	.829	-.561	.449
	[KepemilikanSIM=3]	-.583	.617	.894	1	.344	-1.792	.626
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	1.591	1.037	2.356	1	.125	-.441	3.623
	[ModaUtama=2]	1.025	.842	1.481	1	.224	-.626	2.676
	[ModaUtama=3]	.111	.623	.032	1	.859	-1.111	1.333
	[ModaUtama=4]	.102	.867	.014	1	.907	-1.597	1.800
	[ModaUtama=5]	1.296	.756	2.942	1	.086	-.185	2.777
	[ModaUtama=6]	1.406	1.235	1.297	1	.255	-1.014	3.826
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-.844	1.609	.275	1	.600	-3.998	2.310
	[JarakPerjalanan=2]	-2.225	1.430	2.421	1	.120	-5.028	.578
	[JarakPerjalanan=3]	-2.078	1.400	2.204	1	.138	-4.822	.665
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	-1.275	1.834	.483	1	.487	-4.869	2.320
	[WaktuPerjalanan=2]	.140	1.673	.007	1	.933	-3.140	3.420
	[WaktuPerjalanan=3]	-.013	1.658	.000	1	.994	-3.263	3.237
	[WaktuPerjalanan=4]	-.072	1.629	.002	1	.965	-3.265	3.121
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 21 Output SPSS Logistik Ordinal Faktor Informasi Layanan

Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	876.791			
Final	830.931	45.860	36	.126

Link function: Logit.

Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	996.167	888	.006
Deviance	712.585	888	1.000

Link function: Logit.

Pseudo R-Square

Cox and Snell	.113
Nagelkerke	.120
McFadden	.042

Link function: Logit.

Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[KetersediaanInformasiLayanan = 1]	-3.621	2.614	1.919	1	.166	-8.744	1.502
	[KetersediaanInformasiLayanan = 2]	-2.220	2.613	.722	1	.396	-7.342	2.902
	[KetersediaanInformasiLayanan = 3]	-.211	2.608	.007	1	.935	-5.324	4.901
	[KetersediaanInformasiLayanan = 4]	.919	2.607	.124	1	.724	-4.191	6.029
Location	[JenisKelamin=1]	.127	.266	.227	1	.634	-.395	.649
	[JenisKelamin=2]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Usia=1]	.360	1.150	.098	1	.755	-1.895	2.614
	[Usia=2]	.470	.716	.430	1	.512	-.934	1.873
	[Usia=3]	.443	.779	.322	1	.570	-1.085	1.970
	[Usia=4]	.437	.817	.286	1	.593	-1.165	2.039
	[Usia=5]	-.202	.788	.066	1	.798	-1.746	1.342
	[Usia=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pekerjaan=1]	-.655	1.472	.198	1	.656	-3.540	2.230
	[Pekerjaan=2]	-1.061	1.418	.560	1	.454	-3.840	1.718
	[Pekerjaan=3]	-1.112	1.391	.639	1	.424	-3.839	1.615
	[Pekerjaan=4]	-1.445	1.469	.968	1	.325	-4.325	1.434
	[Pekerjaan=5]	-.880	1.588	.307	1	.579	-3.993	2.233
	[Pekerjaan=6]	-.166	1.851	.008	1	.928	-3.795	3.462
	[Pekerjaan=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[Pendapatan=1]	.119	1.988	.004	1	.952	-3.778	4.016
	[Pendapatan=2]	.704	1.918	.135	1	.714	-3.056	4.463
	[Pendapatan=3]	1.284	1.961	.429	1	.512	-2.558	5.127
	[Pendapatan=4]	1.219	1.842	.438	1	.508	-2.391	4.830
	[Pendapatan=5]	.070	1.738	.002	1	.968	-3.337	3.477
	[Pendapatan=6]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepedaMotor=0]	-.288	.618	.218	1	.640	-1.499	.922
	[KepemilikanSepedaMotor=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanMobil=0]	-1.053	.524	4.043	1	.044	-2.079	-.027
	[KepemilikanMobil=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSepeda=0]	.269	.307	.769	1	.381	-.333	.871
	[KepemilikanSepeda=1]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[KepemilikanSIM=1]	1.277	.416	9.410	1	.002	.461	2.093
	[KepemilikanSIM=2]	-.282	.253	1.242	1	.265	-.779	.214
	[KepemilikanSIM=3]	-1.518	.612	6.143	1	.013	-2.718	-.318
	[KepemilikanSIM=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[ModaUtama=1]	-.429	1.024	.176	1	.675	-2.437	1.578
	[ModaUtama=2]	.329	.831	.156	1	.693	-1.300	1.957
	[ModaUtama=3]	.339	.613	.306	1	.580	-.862	1.539
	[ModaUtama=4]	.257	.853	.091	1	.763	-1.415	1.928
	[ModaUtama=5]	.903	.745	1.470	1	.225	-.557	2.364
	[ModaUtama=6]	1.151	1.219	.892	1	.345	-1.238	3.539
	[ModaUtama=7]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[JarakPerjalanan=1]	-1.864	1.607	1.345	1	.246	-5.013	1.286
	[JarakPerjalanan=2]	-2.143	1.429	2.250	1	.134	-4.944	.657
	[JarakPerjalanan=3]	-1.379	1.398	.973	1	.324	-4.120	1.362
	[JarakPerjalanan=4]	0 ^a	.	.	0	.	.	.
	[WaktuPerjalanan=1]	.247	1.828	.018	1	.893	-3.335	3.829
	[WaktuPerjalanan=2]	.455	1.671	.074	1	.786	-2.821	3.730
	[WaktuPerjalanan=3]	.171	1.655	.011	1	.917	-3.072	3.415
	[WaktuPerjalanan=4]	-.284	1.630	.030	1	.862	-3.479	2.911
	[WaktuPerjalanan=5]	0 ^a	.	.	0	.	.	.

Link function: Logit.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Lampiran 22 Rekapitulasi *Headway Weekend*

		RIT 1					RIT 2					RIT 3				
No	Minggu, 23 Februari 2025	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus
		1		2		3	1		2		3	1		2		3
1	Terminal Harjamukti 1	00:00		00:00		06:00	07:30	00:15	07:45	00:15	08:00	09:30	00:15	09:45	00:15	10:00
2	Hotel Sapadia	00:00		00:00		06:03	07:33	00:15	07:48	00:15	08:03	09:33	00:15	09:48	00:15	10:03
3	Depan Gedung Baznas	00:00		00:00		06:06	07:36	00:15	07:51	00:15	08:06	09:36	00:15	09:51	00:15	10:06
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)	00:00		00:00		06:08	07:38	00:15	07:53	00:15	08:08	09:38	00:15	09:53	00:15	10:08
5	SD Penggung Utara	00:00		00:00		06:11	07:41	00:15	07:56	00:15	08:11	09:41	00:15	09:56	00:15	10:11
6	Perum Buana Kalijaga	00:00		00:00		06:13	07:43	00:15	07:58	00:15	08:13	09:43	00:15	09:58	00:15	10:13
7	Wisata Kalijaga Monyet	00:00		06:00	00:14	06:14	07:44	00:15	07:59	00:15	08:14	09:44	00:15	09:59	00:15	10:14
8	Depan SD Pesantren	00:00		06:02	00:14	06:16	07:46	00:15	08:01	00:15	08:16	09:46	00:15	10:01	00:15	10:16
9	KUA Kec. Harjamukti	00:00		06:03	00:14	06:17	07:47	00:15	08:02	00:15	08:17	09:47	00:15	10:02	00:15	10:17
10	Lapangan Kebon Pelok	00:00		06:05	00:14	06:19	07:49	00:15	08:04	00:15	08:19	09:49	00:15	10:04	00:15	10:19
11	SD Argapura	00:00		06:06	00:14	06:20	07:50	00:15	08:05	00:15	08:20	09:50	00:15	10:05	00:15	10:20
12	Kel. Argasunya	00:00		06:09	00:14	06:23	07:53	00:15	08:08	00:15	08:23	09:53	00:15	10:08	00:15	10:23
13	Pertigaan Kopi Luhur	06:00	00:16	06:16	00:14	06:30	08:00	00:15	08:15	00:15	08:30	10:00	00:15	10:15	00:15	10:30
14	Andalus City	06:12	00:16	06:28	00:14	06:42	08:12	00:15	08:27	00:15	08:42	10:12	00:15	10:27	00:15	10:42
15	Pasar Harjamukti	06:17	00:16	06:33	00:14	06:47	08:17	00:15	08:32	00:15	08:47	10:17	00:15	10:32	00:15	10:47
16	Masjid Pasar Harjamukti	06:18	00:16	06:34	00:14	06:48	08:18	00:15	08:33	00:15	08:48	10:18	00:15	10:33	00:15	10:48
17	Apotek Pratama 2	06:19	00:16	06:35	00:14	06:49	08:19	00:15	08:34	00:15	08:49	10:19	00:15	10:34	00:15	10:49
18	RS Medimas	06:22	00:16	06:38	00:14	06:52	08:22	00:15	08:37	00:15	08:52	10:22	00:15	10:37	00:15	10:52
19	STTC	06:24	00:16	06:40	00:14	06:54	08:24	00:15	08:39	00:15	08:54	10:24	00:15	10:39	00:15	10:54
20	ASS Mall	06:25	00:16	06:41	00:14	06:55	08:25	00:15	08:40	00:15	08:55	10:25	00:15	10:40	00:15	10:55
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)	06:26	00:16	06:42	00:14	06:56	08:26	00:15	08:41	00:15	08:56	10:26	00:15	10:41	00:15	10:56
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung	06:28	00:16	06:44	00:14	06:58	08:28	00:15	08:43	00:15	08:58	10:28	00:15	10:43	00:15	10:58
23	SMK Veteran	06:32	00:16	06:48	00:14	07:02	08:32	00:15	08:47	00:15	09:02	10:32	00:15	10:47	00:15	11:02
24	DISNAKER	06:34	00:16	06:50	00:14	07:04	08:34	00:15	08:49	00:15	09:04	10:34	00:15	10:49	00:15	11:04
25	SMKN 2	06:35	00:16	06:51	00:14	07:05	08:35	00:15	08:50	00:15	09:05	10:35	00:15	10:50	00:15	11:05
26	CSB Mall	06:37	00:16	06:53	00:14	07:07	08:37	00:15	08:52	00:15	09:07	10:37	00:15	10:52	00:15	11:07
27	SMA 2	06:39	00:16	06:55	00:14	07:09	08:39	00:15	08:54	00:15	09:09	10:39	00:15	10:54	00:15	11:09
28	Grage Mall	06:41	00:16	06:57	00:14	07:11	08:41	00:15	08:56	00:15	09:11	10:41	00:15	10:56	00:15	11:11
29	Toko Cangkring	06:42	00:16	06:58	00:14	07:12	08:42	00:15	08:57	00:15	09:12	10:42	00:15	10:57	00:15	11:12
30	Toko Oleh Oleh Pangestu	06:44	00:16	07:00	00:14	07:14	08:44	00:15	08:59	00:15	09:14	10:44	00:15	10:59	00:15	11:14
31	PGC	06:45	00:16	07:01	00:14	07:15	08:45	00:15	09:00	00:15	09:15	10:45	00:15	11:00	00:15	11:15
32	SD Kebon Baru	06:49	00:16	07:05	00:14	07:19	08:49	00:15	09:04	00:15	09:19	10:49	00:15	11:04	00:15	11:19
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan	06:51	00:16	07:07	00:14	07:21	08:51	00:15	09:06	00:15	09:21	10:51	00:15	11:06	00:15	11:21
34	RS Pelabuhan	06:52	00:16	07:08	00:14	07:22	08:52	00:15	09:07	00:15	09:22	10:52	00:15	11:07	00:15	11:22
35	Taman Kebumen	06:55	00:16	07:11	00:14	07:25	08:55	00:15	09:10	00:15	09:25	10:55	00:15	11:10	00:15	11:25
36	SMPN 10	06:57	00:16	07:13	00:14	07:27	08:57	00:15	09:12	00:15	09:27	10:57	00:15	11:12	00:15	11:27
37	Sekolah Advent	06:58	00:16	07:14	00:14	07:28	08:58	00:15	09:13	00:15	09:28	10:58	00:15	11:13	00:15	11:28
38	Keraton Kacirebonan	07:00	00:16	07:16	00:14	07:30	09:00	00:15	09:15	00:15	09:30	11:00	00:15	11:15	00:15	11:30
39	Tiki Jagasatru	07:01	00:16	07:17	00:14	07:31	09:01	00:15	09:16	00:15	09:31	11:01	00:15	11:16	00:15	11:31
40	Indomaret Kutagara	07:03	00:16	07:19	00:14	07:33	09:03	00:15	09:18	00:15	09:33	11:03	00:15	11:18	00:15	11:33
41	Pintu Belakang GCM	07:05	00:16	07:21	00:14	07:35	09:05	00:15	09:20	00:15	09:35	11:05	00:15	11:20	00:15	11:35
42	Libra Jaya	07:07	00:16	07:23	00:14	07:37	09:07	00:15	09:22	00:15	09:37	11:07	00:15	11:22	00:15	11:37
43	RM Sehati	07:13	00:15	07:28	00:15	07:43	09:13	00:15	09:28	00:15	09:43	11:13	00:15	11:28	00:15	11:43
44	(H) SMP 8	07:14	00:15	07:29	00:15	07:44	09:14	00:15	09:29	00:15	09:44	11:14	00:15	11:29	00:15	11:44
45	Terminal Harjamukti 2	07:15	00:15	07:30	00:15	07:45	09:15	00:15	09:30	00:15	09:45	11:15	00:15	11:30	00:15	11:45
Rata-rata			00:15		00:14			00:15		00:15			00:15		00:15	

No	Minggu, 23 Februari 2025	RIT 4					RIT 5					RIT 6				
		No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus
		1		2		3	1		2		3	1		2		3
1	Terminal Harjamukti 1	11:30	00:15	11:45	00:15	12:00	13:30	00:15	13:45	00:15	14:00	15:30	00:15	15:45	00:15	16:00
2	Hotel Sapadia	11:33	00:15	11:48	00:15	12:03	13:33	00:15	13:48	00:15	14:03	15:33	00:15	15:48	00:15	16:03
3	Depan Gedung Baznas	11:36	00:15	11:51	00:15	12:06	13:36	00:15	13:51	00:15	14:06	15:36	00:15	15:51	00:15	16:06
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)	11:39	00:14	11:53	00:15	12:08	13:38	00:15	13:53	00:15	14:08	15:38	00:15	15:53	00:15	16:08
5	SD Penggung Utara	11:41	00:15	11:56	00:15	12:11	13:41	00:15	13:56	00:15	14:11	15:41	00:15	15:56	00:15	16:11
6	Perum Buana Kalijaga	11:44	00:14	11:58	00:15	12:13	13:43	00:15	13:58	00:15	14:13	15:43	00:15	15:58	00:15	16:13
7	Wisata Kalijaga Monyet	11:45	00:14	11:59	00:15	12:14	13:44	00:15	13:59	00:15	14:14	15:44	00:15	15:59	00:15	16:14
8	Depan SD Pesantren	11:46	00:15	12:01	00:15	12:16	13:46	00:15	14:01	00:15	14:16	15:46	00:15	16:01	00:15	16:16
9	KUA Kec. Harjamukti	11:48	00:14	12:02	00:15	12:17	13:47	00:15	14:02	00:15	14:17	15:47	00:15	16:02	00:15	16:17
10	Lapangan Kebon Pelok	11:49	00:15	12:04	00:15	12:19	13:49	00:15	14:04	00:15	14:19	15:49	00:15	16:04	00:15	16:19
11	SD Argapura	11:51	00:14	12:05	00:15	12:20	13:50	00:15	14:05	00:15	14:20	15:50	00:15	16:05	00:15	16:20
12	Kel. Argasunya	11:53	00:15	12:08	00:15	12:23	13:53	00:15	14:08	00:15	14:23	15:53	00:15	16:08	00:15	16:23
13	Pertigaan Kopi Luhur	12:02	00:15	12:17	00:17	12:34	14:00	00:15	14:15	00:15	14:30	15:00	01:15	16:15	00:15	16:30
14	Andalus City	12:17	00:11	12:28	00:18	12:46	14:12	00:15	14:27	00:15	14:42	16:12	00:15	16:27	00:15	16:42
15	Pasar Harjamukti	12:19	00:14	12:33	00:14	12:47	14:17	00:15	14:32	00:15	14:47	16:17	00:15	16:32	00:15	16:47
16	Masjid Pasar Harjamukti	12:19	00:14	12:33	00:15	12:48	14:18	00:15	14:33	00:15	14:48	16:18	00:15	16:33	00:15	16:48
17	Apotek Pratama 2	12:22	00:12	12:34	00:15	12:49	14:19	00:15	14:34	00:15	14:49	16:19	00:15	16:34	00:15	16:49
18	RS Medimas	12:24	00:13	12:37	00:15	12:52	14:22	00:15	14:37	00:15	14:52	16:22	00:15	16:37	00:15	16:52
19	STTC	12:25	00:14	12:39	00:15	12:54	14:24	00:15	14:39	00:15	14:54	16:24	00:15	16:39	00:15	16:54
20	ASS Mall	12:26	00:14	12:40	00:15	12:55	14:25	00:15	14:40	00:15	14:55	16:25	00:15	16:40	00:15	16:55
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)	12:27	00:14	12:41	00:15	12:56	14:26	00:15	14:41	00:15	14:56	16:26	00:15	16:41	00:15	16:56
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung	12:30	00:14	12:44	00:14	12:58	14:28	00:15	14:43	00:15	14:58	16:28	00:15	16:43	00:15	16:58
23	SMK Veteran	12:32	00:15	12:47	00:15	13:02	14:32	00:15	14:47	00:15	15:02	16:32	00:15	16:47	00:15	17:02
24	DISNAKER	12:34	00:15	12:49	00:15	13:04	14:34	00:15	14:49	00:15	15:04	16:34	00:15	16:49	00:15	17:04
25	SMKN 2	12:35	00:15	12:50	00:15	13:05	14:35	00:15	14:50	00:15	15:05	16:35	00:15	16:50	00:15	17:05
26	CSB Mall	12:37	00:15	12:52	00:15	13:07	14:37	00:15	14:52	00:15	15:07	16:37	00:15	16:52	00:15	17:07
27	SMA 2	12:39	00:15	12:54	00:15	13:09	14:39	00:15	14:54	00:15	15:09	16:39	00:15	16:54	00:15	17:09
28	Grage Mall	12:41	00:15	12:56	00:15	13:11	14:41	00:15	14:56	00:15	15:11	16:41	00:15	16:56	00:15	17:11
29	Toko Cangkring	12:42	00:15	12:57	00:15	13:12	14:42	00:15	14:57	00:15	15:12	16:42	00:15	16:57	00:15	17:12
30	Toko Oleh Oleh Pangestu	12:44	00:18	13:02	00:15	13:17	14:44	00:15	14:59	00:15	15:14	16:44	00:15	16:59	00:15	17:14
31	PGC	12:45	00:19	13:04	00:15	13:19	14:45	00:15	15:00	00:15	15:15	16:45	00:15	17:00	00:15	17:15
32	SD Kebon Baru	12:49	00:17	13:06	00:15	13:21	14:49	00:15	15:04	00:15	15:19	16:49	00:15	17:04	00:15	17:19
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan	12:51	00:16	13:07	00:16	13:23	14:51	00:15	15:06	00:15	15:21	16:51	00:15	17:06	00:15	17:21
34	RS Pelabuhan	12:52	00:17	13:09	00:16	13:25	14:52	00:15	15:07	00:15	15:22	16:52	00:15	17:07	00:15	17:22
35	Taman Kebumen	12:55	00:15	13:10	00:17	13:27	14:55	00:15	15:10	00:15	15:25	16:55	00:15	17:10	00:15	17:25
36	SMPN 10	12:57	00:15	13:12	00:16	13:28	14:57	00:15	15:12	00:15	15:27	16:57	00:15	17:12	00:15	17:27
37	Sekolah Advent	12:58	00:15	13:13	00:16	13:29	14:58	00:15	15:13	00:15	15:28	16:58	00:15	17:13	00:15	17:28
38	Keraton Kacirebonan	13:00	00:15	13:15	00:15	13:30	15:00	00:15	15:15	00:15	15:30	17:00	00:15	17:15	00:15	17:30
39	Tiki Jagasatru	13:01	00:15	13:16	00:15	13:31	15:01	00:15	15:16	00:15	15:31	17:01	00:15	17:16	00:15	17:31
40	Indomaret Kutagara	13:03	00:15	13:18	00:15	13:33	15:03	00:15	15:18	00:15	15:33	17:03	00:15	17:18	00:15	17:33
41	Pintu Belakang GCM	13:05	00:15	13:20	00:15	13:35	15:05	00:15	15:20	00:15	15:35	17:05	00:15	17:20	00:15	17:35
42	Libra Jaya	13:07	00:15	13:22	00:15	13:37	15:07	00:15	15:22	00:15	15:37	17:07	00:15	17:22	00:15	17:37
43	RM Sehati	13:13	00:15	13:28	00:15	13:43	15:13	00:15	15:28	00:15	15:43	17:13	00:15	17:28	00:15	17:43
44	(H) SMP 8	13:14	00:15	13:29	00:15	13:44	15:14	00:15	15:29	00:15	15:44	17:14	00:15	17:29	00:15	17:44
45	Terminal Harjamukti 2	13:15	00:15	13:30	00:15	13:45	15:15	00:15	15:30	00:15	15:45	17:15	00:15	17:30	00:15	17:45
	Rata-rata		00:14		00:15			00:15		00:15			00:16		00:15	

Lampiran 23 Rekapitulasi *Headway Weekday*

		RIT 1				RIT 2					RIT 3					
No	Senin, 24 Februari 2025	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus
		1		2		3	1		2		3	1		2		3
1	Terminal Harjamukti 1	00:00		00:00		06:00	07:30	00:15	07:45	00:15	08:00	09:30	00:15	09:45	00:15	10:00
2	Hotel Sapadia	00:00		00:00		06:03	07:33	00:15	07:48	00:15	08:03	09:33	00:15	09:48	00:15	10:03
3	Depan Gedung Baznas	00:00		00:00		06:06	07:36	00:15	07:51	00:15	08:06	09:36	00:15	09:51	00:15	10:06
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)	00:00		00:00		06:08	07:38	00:15	07:53	00:15	08:08	09:38	00:15	09:53	00:15	10:08
5	SD Penggung Utara	00:00		00:00		06:12	07:41	00:15	07:56	00:15	08:11	09:41	00:15	09:56	00:15	10:11
6	Perum Buana Kalijaga	00:00		00:00		06:13	07:43	00:15	07:58	00:15	08:13	09:43	00:15	09:58	00:15	10:13
7	Wisata Kalijaga Monyet	00:00		06:00	00:14	06:14	07:44	00:15	07:59	00:15	08:14	09:44	00:15	09:59	00:15	10:14
8	Depan SD Pesantren	00:00		06:02	00:14	06:16	07:46	00:15	08:01	00:15	08:16	09:46	00:15	10:01	00:15	10:16
9	KUA Kec. Harjamukti	00:00		06:03	00:14	06:17	07:47	00:15	08:02	00:15	08:17	09:47	00:15	10:02	00:15	10:17
10	Lapangan Kebon Pelok	00:00		06:05	00:14	06:19	07:49	00:15	08:04	00:15	08:19	09:49	00:15	10:04	00:15	10:19
11	SD Argapura	00:00		06:06	00:18	06:24	07:50	00:15	08:05	00:15	08:20	09:50	00:15	10:05	00:15	10:20
12	Kel. Argasunya	00:00		06:14	00:13	06:27	07:53	00:15	08:08	00:15	08:23	09:53	00:15	10:08	00:15	10:23
13	Pertigaan Kopi Luhur	06:00	00:20	06:20	00:16	06:36	08:00	00:15	08:15	00:15	08:30	10:00	00:15	10:15	00:15	10:30
14	Andalus City	06:12	00:21	06:33	00:16	06:49	08:12	00:15	08:27	00:15	08:42	10:12	00:15	10:27	00:15	10:42
15	Pasar Harjamukti	06:17	00:19	06:36	00:15	06:51	08:17	00:15	08:32	00:15	08:47	10:17	00:15	10:32	00:15	10:47
16	Masjid Pasar Harjamukti	06:18	00:19	06:37	00:15	06:52	08:18	00:15	08:33	00:15	08:48	10:18	00:15	10:33	00:15	10:48
17	Apotek Pratama 2	06:19	00:19	06:38	00:14	06:52	08:19	00:15	08:34	00:15	08:49	10:19	00:15	10:34	00:15	10:49
18	RS Medimas	06:22	00:17	06:39	00:15	06:54	08:22	00:15	08:37	00:15	08:52	10:22	00:15	10:37	00:15	10:52
19	STTC	06:24	00:16	06:40	00:15	06:55	08:24	00:15	08:39	00:15	08:54	10:24	00:15	10:39	00:15	10:54
20	ASS Mall	06:25	00:16	06:41	00:15	06:56	08:25	00:15	08:40	00:15	08:55	10:25	00:15	10:40	00:15	10:55
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)	06:26	00:16	06:42	00:16	06:58	08:26	00:15	08:41	00:15	08:56	10:26	00:15	10:41	00:15	10:56
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung	06:28	00:16	06:44	00:18	07:02	08:28	00:15	08:43	00:15	08:58	10:28	00:15	10:43	00:15	10:58
23	SMK Veteran	06:32	00:18	06:50	00:14	07:04	08:32	00:15	08:47	00:15	09:02	10:32	00:15	10:47	00:15	11:02
24	DISNAKER	06:34	00:17	06:51	00:14	07:05	08:34	00:15	08:49	00:15	09:04	10:34	00:15	10:49	00:15	11:04
25	SMKN 2	06:35	00:17	06:52	00:15	07:07	08:35	00:15	08:50	00:15	09:05	10:35	00:15	10:50	00:15	11:05
26	CSB Mall	06:37	00:16	06:53	00:16	07:09	08:37	00:15	08:52	00:15	09:07	10:37	00:15	10:52	00:15	11:07
27	SMA 2	06:39	00:20	06:59	00:13	07:12	08:39	00:15	08:54	00:15	09:09	10:39	00:15	10:54	00:15	11:09
28	Grage Mall	06:41	00:19	07:00	00:13	07:13	08:41	00:15	08:56	00:15	09:11	10:41	00:15	10:56	00:15	11:11
29	Toko Cangkring	06:42	00:20	07:02	00:12	07:14	08:42	00:15	08:57	00:15	09:12	10:42	00:15	10:57	00:15	11:12
30	Toko Oleh Oleh Pangestu	06:44	00:22	07:06	00:09	07:15	08:44	00:15	08:59	00:15	09:14	10:44	00:15	10:59	00:15	11:14
31	PGC	06:45	00:25	07:10	00:07	07:17	08:45	00:15	09:00	00:15	09:15	10:45	00:15	11:00	00:15	11:15
32	SD Kebon Baru	06:49	00:24	07:13	00:07	07:20	08:49	00:15	09:04	00:15	09:19	10:49	00:15	11:04	00:15	11:19
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan	06:51	00:24	07:15	00:06	07:21	08:51	00:15	09:06	00:15	09:21	10:51	00:15	11:06	00:15	11:21
34	RS Pelabuhan	06:52	00:24	07:16	00:06	07:22	08:52	00:15	09:07	00:15	09:22	10:52	00:15	11:07	00:15	11:22
35	Taman Kebumen	06:55	00:22	07:17	00:08	07:25	08:55	00:15	09:10	00:15	09:25	10:55	00:15	11:10	00:15	11:25
36	SMPN 10	06:57	00:23	07:20	00:07	07:27	08:57	00:15	09:12	00:15	09:27	10:57	00:15	11:12	00:15	11:27
37	Sekolah Advent	06:58	00:24	07:22	00:06	07:28	08:58	00:15	09:13	00:15	09:28	10:58	00:15	11:13	00:15	11:28
38	Keraton Kacirebonan	07:00	00:23	07:23	00:07	07:30	09:00	00:15	09:15	00:15	09:30	11:00	00:15	11:15	00:15	11:30
39	Tiki Jagasatru	07:01	00:23	07:24	00:07	07:31	09:01	00:15	09:16	00:15	09:31	11:01	00:15	11:16	00:15	11:31
40	Indomaret Kutagara	07:03	00:22	07:25	00:08	07:33	09:03	00:15	09:18	00:15	09:33	11:03	00:15	11:18	00:15	11:33
41	Pintu Belakang GCM	07:05	00:21	07:26	00:09	07:35	09:05	00:15	09:20	00:15	09:35	11:05	00:15	11:20	00:15	11:35
42	Libra Jaya	07:07	00:21	07:28	00:09	07:37	09:07	00:15	09:22	00:15	09:37	11:07	00:15	11:22	00:15	11:37
43	RM Sehati	07:13	00:21	07:34	00:13	07:47	09:13	00:15	09:28	00:15	09:43	11:13	00:15	11:28	00:15	11:43
44	(H) SMP 8	07:14	00:22	07:36	00:12	07:48	09:14	00:15	09:29	00:15	09:44	11:14	00:15	11:29	00:15	11:44
45	Terminal Harjamukti 2	07:15	00:23	07:38	00:12	07:50	09:15	00:15	09:30	00:15	09:45	11:15	00:15	11:30	00:15	11:45
Rata-rata			00:20		00:12			00:15		00:15			00:15		00:15	

No	Senin, 24 Februari 2025	RIT 4					RIT 5					RIT 6				
		No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	No Bus	Headway (Menit)	No Bus	Headway (Menit)	No Bus
		1		2		3	1		2		3	1		2		3
1	Terminal Harjamukti 1	11:30	00:15	11:45	00:15	12:00	13:30	00:15	13:45	00:15	14:00	15:30	00:15	15:45	00:15	16:00
2	Hotel Sapadia	11:33	00:15	11:48	00:15	12:03	13:33	00:15	13:48	00:15	14:03	15:33	00:15	15:48	00:15	16:03
3	Depan Gedung Baznas	11:36	00:16	11:52	00:17	12:09	13:36	00:15	13:51	00:15	14:06	15:36	00:15	15:51	00:15	16:06
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)	11:39	00:15	11:54	00:17	12:11	13:38	00:15	13:53	00:15	14:08	15:38	00:15	15:53	00:15	16:08
5	SD Penggung Utara	11:42	00:14	11:56	00:16	12:12	13:41	00:15	13:56	00:15	14:11	15:41	00:15	15:56	00:15	16:11
6	Perum Buana Kalijaga	11:44	00:13	11:57	00:16	12:13	13:43	00:15	13:58	00:15	14:13	15:43	00:15	15:58	00:15	16:13
7	Wisata Kalijaga Monyet	11:45	00:14	11:59	00:15	12:14	13:44	00:15	13:59	00:15	14:14	15:44	00:15	15:59	00:15	16:14
8	Depan SD Pesantren	11:46	00:15	12:01	00:15	12:16	13:46	00:15	14:01	00:15	14:16	15:46	00:15	16:01	00:15	16:16
9	KUA Kec. Harjamukti	11:48	00:14	12:02	00:15	12:17	13:47	00:15	14:02	00:15	14:17	15:47	00:15	16:02	00:15	16:17
10	Lapangan Kebon Pelok	11:50	00:14	12:04	00:15	12:19	13:49	00:15	14:04	00:15	14:19	15:49	00:15	16:04	00:15	16:19
11	SD Argapura	11:51	00:14	12:05	00:16	12:21	13:50	00:15	14:05	00:15	14:20	15:50	00:15	16:05	00:15	16:20
12	Kel. Argasunya	11:52	00:19	12:11	00:15	12:26	13:53	00:15	14:08	00:15	14:23	15:53	00:15	16:08	00:15	16:23
13	Pertigaan Kopi Luhur	12:02	00:19	12:21	00:15	12:36	14:00	00:15	14:15	00:15	14:30	16:00	00:15	16:15	00:15	16:30
14	Andalus City	12:14	00:18	12:32	00:14	12:46	14:12	00:15	14:27	00:15	14:42	16:12	00:15	16:27	00:15	16:42
15	Pasar Harjamukti	12:19	00:14	12:33	00:15	12:48	14:17	00:15	14:32	00:15	14:47	16:17	00:15	16:32	00:15	16:47
16	Masjid Pasar Harjamukti	12:20	00:14	12:34	00:15	12:49	14:18	00:15	14:33	00:15	14:48	16:18	00:15	16:33	00:15	16:48
17	Apotek Pratama 2	12:21	00:14	12:35	00:15	12:50	14:19	00:15	14:34	00:15	14:49	16:19	00:15	16:34	00:15	16:49
18	RS Medimas	12:24	00:13	12:37	00:15	12:52	14:22	00:15	14:37	00:15	14:52	16:22	00:15	16:37	00:15	16:52
19	STTC	12:26	00:13	12:39	00:15	12:54	14:24	00:15	14:39	00:15	14:54	16:24	00:15	16:39	00:15	16:54
20	ASS Mall	12:27	00:13	12:40	00:15	12:55	14:25	00:15	14:40	00:15	14:55	16:25	00:15	16:40	00:15	16:55
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)	12:28	00:13	12:41	00:15	12:56	14:26	00:15	14:41	00:15	14:56	16:26	00:15	16:41	00:15	16:56
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung	12:31	00:12	12:43	00:15	12:58	14:28	00:15	14:43	00:15	14:58	16:28	00:15	16:43	00:15	16:58
23	SMK Veteran	12:32	00:15	12:47	00:15	13:02	14:32	00:15	14:47	00:15	15:02	16:32	00:15	16:47	00:15	17:02
24	DISNAKER	12:34	00:15	12:49	00:15	13:04	14:34	00:15	14:49	00:15	15:04	16:34	00:15	16:49	00:15	17:04
25	SMKN 2	12:35	00:15	12:50	00:15	13:05	14:35	00:15	14:50	00:15	15:05	16:35	00:15	16:50	00:15	17:05
26	CSB Mall	12:37	00:15	12:52	00:15	13:07	14:37	00:15	14:52	00:15	15:07	16:37	00:15	16:52	00:15	17:07
27	SMA 2	12:39	00:15	12:54	00:15	13:09	14:39	00:15	14:54	00:15	15:09	16:39	00:15	16:54	00:15	17:09
28	Grage Mall	12:41	00:15	12:56	00:15	13:11	14:41	00:15	14:56	00:15	15:11	16:41	00:15	16:56	00:15	17:11
29	Toko Cangkring	12:42	00:15	12:57	00:15	13:12	14:42	00:15	14:57	00:15	15:12	16:42	00:15	16:57	00:15	17:12
30	Toko Oleh Oleh Pangestu	12:45	00:14	12:59	00:15	13:14	14:44	00:15	14:59	00:15	15:14	16:44	00:15	16:59	00:15	17:14
31	PGC	12:46	00:14	13:00	00:15	13:15	14:45	00:15	15:00	00:15	15:15	16:45	00:15	17:00	00:15	17:15
32	SD Kebon Baru	12:50	00:14	13:04	00:15	13:19	14:49	00:15	15:04	00:15	15:19	16:49	00:15	17:04	00:15	17:19
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan	12:51	00:15	13:06	00:15	13:21	14:51	00:15	15:06	00:15	15:21	16:51	00:15	17:06	00:15	17:21
34	RS Pelabuhan	12:54	00:14	13:08	00:14	13:22	14:52	00:15	15:07	00:15	15:22	16:52	00:15	17:07	00:15	17:22
35	Taman Kebumen	12:57	00:13	13:10	00:15	13:25	14:55	00:15	15:10	00:15	15:25	16:55	00:15	17:10	00:15	17:25
36	SMPN 10	12:59	00:13	13:12	00:15	13:27	14:57	00:15	15:12	00:15	15:27	16:57	00:15	17:12	00:15	17:27
37	Sekolah Advent	13:00	00:13	13:13	00:15	13:28	14:58	00:15	15:13	00:15	15:28	16:58	00:15	17:13	00:15	17:28
38	Keraton Kacirebonan	13:01	00:14	13:15	00:15	13:30	15:00	00:15	15:15	00:15	15:30	17:00	00:15	17:15	00:15	17:30
39	Tiki Jagasatru	13:02	00:14	13:16	00:15	13:31	15:01	00:15	15:16	00:15	15:31	17:01	00:15	17:16	00:15	17:31
40	Indomaret Kutagara	13:04	00:14	13:18	00:15	13:33	15:03	00:15	15:18	00:15	15:33	17:03	00:15	17:18	00:15	17:33
41	Pintu Belakang GCM	13:06	00:14	13:20	00:15	13:35	15:05	00:15	15:20	00:15	15:35	17:05	00:15	17:20	00:15	17:35
42	Libra Jaya	13:07	00:15	13:22	00:14	13:36	15:07	00:15	15:22	00:15	15:37	17:07	00:15	17:22	00:15	17:37
43	RM Sehati	13:13	00:14	13:27	00:16	13:43	15:13	00:15	15:28	00:15	15:43	17:13	00:15	17:28	00:15	17:43
44	(H) SMP 8	13:14	00:15	13:29	00:15	13:44	15:14	00:15	15:29	00:15	15:44	17:14	00:15	17:29	00:15	17:44
45	Terminal Harjamukti 2	13:15	00:15	13:30	00:15	13:45	15:15	00:15	15:30	00:15	15:45	17:15	00:15	17:30	00:15	17:45
Rata-rata			00:14		00:15			00:15		00:15			00:15		00:15	

Lampiran 24 Rekapitulasi Load Factor Weekend

No	Minggu, 23 Februari 2025		RIT 1						RIT 2						RIT 3						
	No Bus		1		2		3		1		2		3		1		2		3		
	Halte		pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	
1	Terminal Harjamukti 1	30	0	0%	0	0%	0	0%	6	20%	6	20%	5	17%	7	23%	4	13%	3	10%	
2	Hotel Sapadia		0	0%	0	0%	0	0%	6	20%	7	23%	5	17%	8	27%	4	13%	4	13%	
3	Depan Gedung Baznas		0	0%	0	0%	0	0%	7	23%	7	23%	5	17%	9	30%	4	13%	4	13%	
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)		0	0%	0	0%	0	0%	5	17%	5	17%	2	7%	7	23%	4	13%	1	3%	
5	SD Pengung Utara		0	0%	0	0%	1	3%	5	17%	6	20%	2	7%	9	30%	4	13%	4	13%	
6	Perum Buana Kalijaga		0	0%	0	0%	2	7%	5	17%	6	20%	2	7%	9	30%	4	13%	4	13%	
7	Wisata Kalijaga Monyet		0	0%	0	0%	2	7%	5	17%	6	20%	4	13%	10	33%	4	13%	4	13%	
8	Depan SD Pesantren		0	0%	0	0%	2	7%	5	17%	6	20%	4	13%	10	33%	4	13%	4	13%	
9	KUA Kec. Harjamukti		0	0%	0	0%	3	10%	6	20%	6	20%	4	13%	10	33%	3	10%	5	17%	
10	Lapangan Kebon Pelok		0	0%	0	0%	3	10%	6	20%	6	20%	4	13%	10	33%	3	10%	5	17%	
11	SD Argapura		0	0%	0	0%	4	13%	7	23%	5	17%	6	20%	12	40%	3	10%	6	20%	
12	Kel. Argasunya		0	0%	2	7%	4	13%	9	30%	7	23%	7	23%	13	43%	5	17%	8	27%	
13	Pertigaan Kopi Luhur		1	3%	5	17%	7	23%	9	30%	7	23%	7	23%	15	50%	9	30%	12	40%	
14	Andalus City		1	3%	5	17%	7	23%	9	30%	7	23%	7	23%	15	50%	9	30%	12	40%	
15	Pasar Harjamukti		3	10%	5	17%	4	13%	7	23%	7	23%	5	17%	14	47%	10	33%	15	50%	
16	Masjid Pasar Harjamukti		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	7	23%	5	17%	14	47%	11	37%	16	53%	
17	Apotek Pratama 2		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	7	23%	4	13%	15	50%	11	37%	15	50%	
18	RS Medimas		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	8	27%	4	13%	15	50%	11	37%	15	50%	
19	STTC		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	8	27%	4	13%	15	50%	11	37%	16	53%	
20	ASS Mall		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	9	30%	4	13%	15	50%	11	37%	16	53%	
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	9	30%	4	13%	15	50%	11	37%	16	53%	
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung		4	13%	5	17%	4	13%	7	23%	9	30%	5	17%	15	50%	11	37%	16	53%	
23	SMK Veteran		5	17%	5	17%	4	13%	8	27%	10	33%	8	27%	16	53%	13	43%	17	57%	
24	DISNAKER		5	17%	5	17%	4	13%	9	30%	10	33%	8	27%	16	53%	13	43%	18	60%	
25	SMKN 2		5	17%	5	17%	3	10%	10	33%	11	37%	8	27%	17	57%	15	50%	19	63%	
26	CSB Mall		5	17%	5	17%	3	10%	10	33%	9	30%	4	13%	15	50%	14	47%	20	67%	
27	SMA 2		6	20%	5	17%	3	10%	11	37%	9	30%	3	10%	18	60%	14	47%	19	63%	
28	Grage Mall		6	20%	5	17%	3	10%	11	37%	9	30%	3	10%	18	60%	15	50%	19	63%	
29	Toko Cangkring		7	23%	6	20%	3	10%	11	37%	9	30%	3	10%	19	63%	15	50%	19	63%	
30	Toko Oleh Oleh Pangestu		7	23%	6	20%	4	13%	11	37%	7	23%	3	10%	19	63%	15	50%	19	63%	
31	PGC		4	13%	4	13%	3	10%	6	20%	5	17%	0	0%	17	57%	17	57%	14	47%	
32	SD Kebon Baru		4	13%	5	17%	3	10%	6	20%	6	20%	2	7%	18	60%	17	57%	14	47%	
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan		4	13%	5	17%	3	10%	5	17%	7	23%	2	7%	18	60%	17	57%	14	47%	
34	RS Pelabuhan		4	13%	5	17%	3	10%	5	17%	7	23%	2	7%	18	60%	18	60%	13	43%	
35	Taman Kebumen		4	13%	5	17%	4	13%	6	20%	7	23%	2	7%	18	60%	18	60%	13	43%	
36	SMPN 10		4	13%	5	17%	4	13%	6	20%	7	23%	2	7%	18	60%	17	57%	14	47%	
37	Sekolah Advent		4	13%	5	17%	4	13%	6	20%	7	23%	3	10%	18	60%	18	60%	15	50%	
38	Keraton Kacirebonan		4	13%	5	17%	4	13%	6	20%	4	13%	2	7%	18	60%	15	50%	16	53%	
39	Tiki Jagasatru		4	13%	5	17%	4	13%	6	20%	4	13%	2	7%	18	60%	15	50%	16	53%	
40	Indomaret Kutagara		4	13%	5	17%	5	17%	6	20%	4	13%	2	7%	19	63%	16	53%	16	53%	
41	Pintu Belakang GCM		4	13%	5	17%	5	17%	6	20%	4	13%	2	7%	19	63%	16	53%	17	57%	
42	Libra Jaya		4	13%	6	20%	5	17%	6	20%	4	13%	2	7%	19	63%	17	57%	17	57%	
43	RM Sehati		4	13%	6	20%	5	17%	6	20%	4	13%	2	7%	19	63%	17	57%	18	60%	
44	(H) SMP 8		6	20%	6	20%	5	17%	6	20%	4	13%	3	10%	19	63%	17	57%	18	60%	
45	Terminal Harjamukti 2		6	20%	6	20%	5	17%	6	20%	4	13%	3	10%	19	63%	17	57%	18	60%	
Lf rata-rata			11%		13%		12%		23%		22%		13%		50%		38%		43%		
Lf tertinggi			23%		20%		23%		37%		37%		27%		63%		60%		67%		

No	Minggu, 23 Februari 2025		RIT 4						RIT 5						RIT 6						
	1		2		3		1		2		3		1		2		3				
	pnp		Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf		
1	Terminal Harjamukti 1	30	19	63%	11	37%	19	63%	16	53%	14	47%	11	37%	12	40%	8	27%	3	10%	
2	Hotel Sapadia		19	63%	10	33%	19	63%	16	53%	14	47%	12	40%	12	40%	8	27%	3	10%	
3	Depan Gedung Baznas		17	57%	9	30%	19	63%	16	53%	14	47%	13	43%	12	40%	8	27%	3	10%	
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)		17	57%	7	23%	16	53%	17	57%	11	37%	10	33%	12	40%	6	20%	3	10%	
5	SD Penggung Utara		17	57%	9	30%	16	53%	19	63%	14	47%	9	30%	11	37%	6	20%	4	13%	
6	Perum Buana Kalijaga		17	57%	9	30%	17	57%	19	63%	14	47%	9	30%	11	37%	6	20%	4	13%	
7	Wisata Kalijaga Monyet		17	57%	9	30%	17	57%	19	63%	14	47%	9	30%	9	30%	6	20%	4	13%	
8	Depan SD Pesantren		21	70%	10	33%	17	57%	20	67%	14	47%	7	23%	9	30%	6	20%	4	13%	
9	KUA Kec. Harjamukti		21	70%	10	33%	17	57%	20	67%	14	47%	7	23%	9	30%	6	20%	4	13%	
10	Lapangan Kebon Pelok		23	77%	10	33%	17	57%	21	70%	14	47%	7	23%	9	30%	6	20%	4	13%	
11	SD Argapura		20	67%	12	40%	17	57%	21	70%	15	50%	7	23%	8	27%	6	20%	4	13%	
12	Kel. Argasunya		21	70%	11	37%	20	67%	22	73%	15	50%	5	17%	5	17%	8	27%	1	3%	
13	Pertigaan Kopi Luhur		24	80%	10	33%	22	73%	20	67%	14	47%	4	13%	6	20%	8	27%	2	7%	
14	Andalus City		25	83%	10	33%	23	77%	20	67%	14	47%	4	13%	6	20%	8	27%	2	7%	
15	Pasar Harjamukti		25	83%	9	30%	20	67%	21	70%	12	40%	3	10%	6	20%	6	20%	3	10%	
16	Masjid Pasar Harjamukti		25	83%	9	30%	22	73%	21	70%	13	43%	3	10%	6	20%	6	20%	3	10%	
17	Apotek Pratama 2		24	80%	9	30%	21	70%	21	70%	13	43%	3	10%	6	20%	6	20%	3	10%	
18	RS Medimas		24	80%	10	33%	21	70%	21	70%	13	43%	4	13%	6	20%	6	20%	3	10%	
19	STTC		24	80%	10	33%	21	70%	21	70%	14	47%	4	13%	6	20%	6	20%	3	10%	
20	ASS Mall		24	80%	10	33%	21	70%	22	73%	14	47%	4	13%	7	23%	7	23%	3	10%	
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)		20	67%	11	37%	19	63%	22	73%	13	43%	4	13%	5	17%	7	23%	3	10%	
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung		20	67%	13	43%	19	63%	22	73%	13	43%	4	13%	5	17%	6	20%	3	10%	
23	SMK Veteran		20	67%	14	47%	21	70%	24	80%	13	43%	5	17%	5	17%	6	20%	3	10%	
24	DISNAKER		19	63%	14	47%	21	70%	24	80%	13	43%	5	17%	5	17%	6	20%	4	13%	
25	SMKN 2		19	63%	14	47%	22	73%	24	80%	14	47%	7	23%	5	17%	6	20%	4	13%	
26	CSB Mall		18	60%	13	43%	19	63%	21	70%	12	40%	6	20%	2	7%	2	7%	2	7%	
27	SMA 2		22	73%	13	43%	19	63%	21	70%	13	43%	7	23%	2	7%	2	7%	2	7%	
28	Grage Mall		22	73%	13	43%	15	50%	19	63%	12	40%	6	20%	4	13%	2	7%	2	7%	
29	Toko Cangkring		20	67%	13	43%	15	50%	19	63%	12	40%	6	20%	4	13%	2	7%	2	7%	
30	Toko Oleh Oleh Pangestu		20	67%	13	43%	15	50%	19	63%	12	40%	6	20%	4	13%	2	7%	2	7%	
31	PGC		21	70%	15	50%	15	50%	17	57%	8	27%	3	10%	3	10%	0	0%	0	0%	
32	SD Kebon Baru		21	70%	15	50%	14	47%	17	57%	8	27%	3	10%	3	10%	0	0%	0	0%	
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan		18	60%	15	50%	14	47%	17	57%	8	27%	3	10%	3	10%	0	0%	0	0%	
34	RS Pelabuhan		18	60%	15	50%	14	47%	16	53%	9	30%	4	13%	3	10%	0	0%	0	0%	
35	Taman Kebumen		18	60%	15	50%	14	47%	16	53%	8	27%	4	13%	2	7%	0	0%	0	0%	
36	SMPN 10		18	60%	15	50%	14	47%	16	53%	9	30%	5	17%	2	7%	0	0%	0	0%	
37	Sekolah Advent		18	60%	15	50%	14	47%	15	50%	9	30%	5	17%	2	7%	0	0%	0	0%	
38	Keraton Kacirebonan		18	60%	15	50%	11	37%	17	57%	7	23%	4	13%	0	0%	0	0%	0	0%	
39	Tiki Jagasatru		18	60%	15	50%	12	40%	17	57%	7	23%	4	13%	0	0%	0	0%	0	0%	
40	Indomaret Kutagara		18	60%	15	50%	12	40%	17	57%	8	27%	4	13%	0	0%	0	0%	0	0%	
41	Pintu Belakang GCM		18	60%	15	50%	11	37%	17	57%	8	27%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
42	Libra Jaya		18	60%	14	47%	11	37%	17	57%	8	27%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
43	RM Sehati		18	60%	14	47%	11	37%	17	57%	8	27%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
44	(H) SMP 8		18	60%	14	47%	11	37%	15	50%	8	27%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
45	Terminal Harjamukti 2		18	60%	14	47%	11	37%	15	50%	8	27%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
Lf rata-rata				67%		40%		56%		63%		39%		18%		17%		13%		7%	
Lf tertinggi				83%		50%		77%		80%		50%		43%		40%		27%		13%	

Lampiran 25 Lampiran Load Factor Weekday

No	Senin, 24 Februari 2025		RIT 1						RIT 2						RIT 3					
	No Bus		1		2		3		1		2		3		1		2		3	
	Halte		pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf
1	Terminal Harjamukti 1		0	0%	0	0%	0	0%	5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%
2	Hotel Sapadia		0	0%	0	0%	0	0%	5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%
3	Depan Gedung Baznas		0	0%	0	0%	1	3%	7	23%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)		0	0%	0	0%	1	3%	5	17%	2	7%	3	10%	3	10%	2	7%	4	13%
5	SD Penggung Utara		0	0%	0	0%	4	13%	5	17%	4	13%	4	13%	6	20%	3	10%	4	13%
6	Perum Buana Kalijaga		0	0%	0	0%	4	13%	5	17%	4	13%	4	13%	6	20%	3	10%	4	13%
7	Wisata Kalijaga Monyet		0	0%	0	0%	4	13%	5	17%	4	13%	4	13%	6	20%	5	17%	4	13%
8	Depan SD Pesantren		0	0%	0	0%	4	13%	5	17%	4	13%	4	13%	6	20%	6	20%	4	13%
9	KUA Kec. Harjamukti		0	0%	0	0%	4	13%	5	17%	4	13%	4	13%	6	20%	7	23%	4	13%
10	Lapangan Kebon Pelok		0	0%	0	0%	4	13%	6	20%	4	13%	3	10%	6	20%	7	23%	4	13%
11	SD Argapura		0	0%	1	3%	3	10%	6	20%	4	13%	3	10%	8	27%	9	30%	5	17%
12	Kel. Argasunya		0	0%	5	17%	4	13%	6	20%	3	10%	5	17%	9	30%	10	33%	6	20%
13	Pertigaan Kopi Luhur		4	13%	7	23%	6	20%	8	27%	4	13%	7	23%	13	43%	13	43%	7	23%
14	Andalus City		4	13%	7	23%	6	20%	8	27%	4	13%	7	23%	13	43%	13	43%	7	23%
15	Pasar Harjamukti		3	10%	6	20%	5	17%	5	17%	2	7%	4	13%	9	30%	13	43%	4	13%
16	Masjid Pasar Harjamukti		3	10%	6	20%	6	20%	4	13%	3	10%	4	13%	9	30%	13	43%	4	13%
17	Apotek Pratama 2		3	10%	6	20%	6	20%	4	13%	3	10%	4	13%	8	27%	13	43%	4	13%
18	RS Medimas		3	10%	6	20%	6	20%	4	13%	4	13%	4	13%	9	30%	13	43%	4	13%
19	STTC		3	10%	6	20%	7	23%	4	13%	4	13%	4	13%	9	30%	13	43%	4	13%
20	ASS Mall		4	13%	6	20%	7	23%	4	13%	4	13%	4	13%	10	33%	13	43%	4	13%
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)		4	13%	7	23%	7	23%	4	13%	4	13%	4	13%	10	33%	13	43%	4	13%
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung		4	13%	7	23%	7	23%	4	13%	4	13%	4	13%	10	33%	13	43%	4	13%
23	SMK Veteran		5	17%	6	20%	8	27%	4	13%	4	13%	6	20%	11	37%	14	47%	7	23%
24	DISNAKER		6	20%	6	20%	8	27%	4	13%	4	13%	6	20%	11	37%	14	47%	7	23%
25	SMKN 2		6	20%	6	20%	8	27%	4	13%	4	13%	5	17%	12	40%	14	47%	9	30%
26	CSB Mall		6	20%	6	20%	8	27%	4	13%	4	13%	5	17%	11	37%	14	47%	9	30%
27	SMA 2		6	20%	5	17%	8	27%	5	17%	4	13%	5	17%	12	40%	15	50%	10	33%
28	Grage Mall		6	20%	5	17%	8	27%	5	17%	5	17%	5	17%	12	40%	15	50%	11	37%
29	Toko Cangkring		6	20%	5	17%	7	23%	5	17%	5	17%	5	17%	13	43%	15	50%	11	37%
30	Toko Oleh Oleh Pangestu		6	20%	5	17%	7	23%	5	17%	5	17%	5	17%	13	43%	16	53%	10	33%
31	PGC		4	13%	3	10%	5	17%	3	10%	3	10%	3	10%	11	37%	14	47%	9	30%
32	SD Kebon Baru		5	17%	4	13%	5	17%	3	10%	3	10%	3	10%	11	37%	14	47%	9	30%
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan		5	17%	4	13%	5	17%	3	10%	3	10%	3	10%	11	37%	14	47%	9	30%
34	RS Pelabuhan		5	17%	4	13%	5	17%	3	10%	3	10%	3	10%	11	37%	14	47%	9	30%
35	Taman Kebumen		6	20%	5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	3	10%	11	37%	14	47%	8	27%
36	SMPN 10		5	17%	5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	2	7%	11	37%	14	47%	8	27%
37	Sekolah Advent		5	17%	5	17%	4	13%	3	10%	2	7%	2	7%	11	37%	14	47%	9	30%
38	Keraton Kacirebonan		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	9	30%
39	Tiki Jagasatru		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	9	30%
40	Indomaret Kutagara		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	9	30%
41	Pintu Belakang GCM		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	9	30%
42	Libra Jaya		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	9	30%
43	RM Sehati		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	13	43%	10	33%
44	(H) SMP 8		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	14	47%	10	33%
45	Terminal Harjamukti 2		5	17%	5	17%	3	10%	3	10%	1	3%	2	7%	11	37%	14	47%	10	33%
	Lf rata-rata		12%		14%		16%		14%		11%		12%		31%		37%		22%	
	Lf tertinggi		20%		23%		27%		27%		17%		23%		43%		53%		37%	

No	Senin, 24 Februari 2025		RIT 4						RIT 5						RIT 6						
	1		2		3		1		2		3		1		2		3				
	pnp		Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf	pnp	Lf		
1	Terminal Harjamukti 1	30	13	43%	12	40%	10	33%	8	27%	12	40%	9	30%	3	10%	6	20%	2	7%	
2	Hotel Sapadia		12	40%	12	40%	10	33%	8	27%	12	40%	9	30%	3	10%	6	20%	2	7%	
3	Depan Gedung Baznas		12	40%	12	40%	10	33%	6	20%	11	37%	8	27%	3	10%	6	20%	2	7%	
4	Pasar Harjamukti (Mega Baja)		12	40%	11	37%	9	30%	6	20%	10	33%	8	27%	3	10%	7	23%	2	7%	
5	SD Penggung Utara		13	43%	11	37%	10	33%	7	23%	10	33%	8	27%	3	10%	7	23%	4	13%	
6	Perum Buana Kalijaga		13	43%	11	37%	10	33%	7	23%	10	33%	8	27%	3	10%	7	23%	3	10%	
7	Wisata Kalijaga Monyet		13	43%	11	37%	10	33%	7	23%	10	33%	8	27%	3	10%	7	23%	3	10%	
8	Depan SD Pesantren		16	53%	11	37%	10	33%	6	20%	9	30%	7	23%	3	10%	6	20%	3	10%	
9	KUA Kec. Harjamukti		16	53%	11	37%	10	33%	8	27%	9	30%	7	23%	4	13%	6	20%	3	10%	
10	Lapangan Kebon Pelok		16	53%	11	37%	10	33%	8	27%	9	30%	7	23%	4	13%	5	17%	3	10%	
11	SD Argapura		10	33%	13	43%	10	33%	7	23%	12	40%	8	27%	4	13%	7	23%	3	10%	
12	Kel. Argasunya		10	33%	14	47%	11	37%	10	33%	13	43%	7	23%	1	3%	3	10%	2	7%	
13	Pertigaan Kopi Luhur		12	40%	17	57%	13	43%	12	40%	17	57%	3	10%	2	7%	1	3%	3	10%	
14	Andalus City		12	40%	17	57%	13	43%	12	40%	17	57%	4	13%	2	7%	1	3%	3	10%	
15	Pasar Harjamukti		12	40%	17	57%	12	40%	9	30%	15	50%	4	13%	2	7%	2	7%	2	7%	
16	Masjid Pasar Harjamukti		11	37%	17	57%	12	40%	9	30%	15	50%	4	13%	3	10%	2	7%	2	7%	
17	Apotek Pratama 2		11	37%	17	57%	12	40%	9	30%	14	47%	4	13%	3	10%	2	7%	2	7%	
18	RS Medimas		12	40%	17	57%	11	37%	9	30%	14	47%	4	13%	2	7%	2	7%	2	7%	
19	STTC		12	40%	17	57%	11	37%	9	30%	14	47%	3	10%	2	7%	2	7%	2	7%	
20	ASS Mall		12	40%	17	57%	11	37%	9	30%	14	47%	3	10%	2	7%	4	13%	2	7%	
21	(H) Monumen Juang (Seb Living Plaza)		12	40%	17	57%	12	40%	9	30%	14	47%	3	10%	2	7%	4	13%	3	10%	
22	BBWS Cimanuk Cisanggarung		12	40%	17	57%	12	40%	10	33%	14	47%	3	10%	2	7%	4	13%	3	10%	
23	SMK Veteran		12	40%	17	57%	13	43%	10	33%	14	47%	4	13%	3	10%	4	13%	4	13%	
24	DISNAKER		12	40%	17	57%	13	43%	10	33%	14	47%	4	13%	3	10%	4	13%	4	13%	
25	SMKN 2		12	40%	17	57%	11	37%	11	37%	14	47%	8	27%	3	10%	4	13%	4	13%	
26	CSB Mall		12	40%	16	53%	8	27%	8	27%	12	40%	6	20%	2	7%	1	3%	1	3%	
27	SMA 2		12	40%	17	57%	9	30%	11	37%	13	43%	6	20%	2	7%	1	3%	1	3%	
28	Grage Mall		11	37%	17	57%	9	30%	11	37%	13	43%	6	20%	2	7%	0	0%	1	3%	
29	Toko Cangkring		11	37%	17	57%	9	30%	11	37%	13	43%	7	23%	1	3%	0	0%	1	3%	
30	Toko Oleh Oleh Pangestu		10	33%	17	57%	9	30%	10	33%	12	40%	6	20%	1	3%	0	0%	1	3%	
31	PGC		6	20%	14	47%	7	23%	7	23%	9	30%	4	13%	1	3%	0	0%	0	0%	
32	SD Kebon Baru		6	20%	14	47%	7	23%	6	20%	9	30%	5	17%	1	3%	0	0%	0	0%	
33	(H) Dinas Perikanan dan Kelautan		6	20%	14	47%	7	23%	6	20%	11	37%	5	17%	1	3%	0	0%	0	0%	
34	RS Pelabuhan		6	20%	13	43%	7	23%	6	20%	11	37%	4	13%	1	3%	0	0%	0	0%	
35	Taman Kebumen		6	20%	13	43%	8	27%	6	20%	10	33%	4	13%	1	3%	0	0%	0	0%	
36	SMPN 10		9	30%	14	47%	8	27%	6	20%	10	33%	4	13%	0	0%	0	0%	0	0%	
37	Sekolah Advent		9	30%	15	50%	9	30%	5	17%	10	33%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
38	Keraton Kacirebonan		9	30%	13	43%	10	33%	3	10%	7	23%	2	7%	0	0%	0	0%	0	0%	
39	Tiki Jagasatru		8	27%	13	43%	10	33%	3	10%	7	23%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
40	Indomaret Kutagara		8	27%	13	43%	10	33%	3	10%	7	23%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
41	Pintu Belakang GCM		8	27%	12	40%	9	30%	3	10%	6	20%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
42	Libra Jaya		8	27%	12	40%	9	30%	3	10%	6	20%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
43	RM Sehati		8	27%	12	40%	9	30%	3	10%	6	20%	3	10%	0	0%	0	0%	0	0%	
44	(H) SMP 8		8	27%	13	43%	8		3	10%	6	20%	2	7%	0	0%	0	0%	0	0%	
45	Terminal Harjamukti 2		8	27%	13	43%	8	27%	3	10%	6	20%	2	7%	0	0%	0	0%	0	0%	
Lf rata-rata			35%		48%		33%		25%		37%		17%		6%		8%		5%		
Lf tertinggi			53%		57%		43%		40%		57%		30%		13%		23%		13%		