

**PARAMETER PENENTU  
PENGUNAAN TRANSPORTASI UMUM  
DI PERKOTAAN PATI**

**TESIS**

Disusun dalam rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

**BEKTI WINARNO  
21040115410053**



**FAKULTAS TEKNIK  
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2017**

**PARAMETER PENENTU  
PENGUNAAN TRANSPORTASI UMUM  
DI PERKOTAAN PATI**

Tesis diajukan kepada  
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

Oleh :

**BEKTI WINARNO**  
NIM. 21040115410053

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis  
Tanggal 11 Agustus 2017

Dinyatakan Lulus  
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

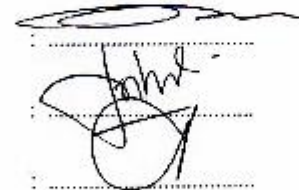
Semarang, 11 Agustus 2017

Tim Penguji:

Dr. Okto Risdianto Manullang, ST, MT – Pembimbing

Dr. -Ing. Prihadi Nugroho, ST, MT, MPP – Penguji 1

Dr. -Ing. Asnawi, ST – Penguji 2



Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Magister Pembangunan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro



**Dr. sc. agr. Iwan Rudiarto, ST, M.Sc**

## **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, 11 Agustus 2017

**BEKTI WINARNO**  
NIM. 21040115410053

## PERSEMBAHAN

**...Langkahkan kaki, tendangi setiap kerikil yang kau temui  
dan temukan kesejatian itu...**

(Pesan Guru Liong pada Bodhi, Supernova 2.1 Akar, Dewi Lestari, 2002)

Tesis ini kupersembahkan pada :

Bapak-ku (alm), *al faatikhah*.

Ibu-ku, ridlo-mu adalah ridlo-Nya, semoga ini menjadi kebanggaanmu.

Atin istriku, Ara dan Gibran anak-anakku, kalianlah bukti empirik *sustainable love*. Maafkan papa terpaksa sementara mengurangi anggaran belanja kalian.

Mas Budi, Tri, Hery dan Candra... semoga ini menjadi semangat kalian untuk melakukan revolusi mental. Jika tidak ada yang lebih indah dari menyelami *septic tank* masa lalunya (Lestari, 1997), maka masa kecil bersama kalianlah kenangan terindah itu berada.

## ABSTRAK

Penyelenggaraan transportasi umum merupakan urusan wajib pemerintah daerah yang harus dilaksanakan Pemerintah Kabupaten Pati. Namun demikian upaya itu “berbenturan” dengan kondisi sosial masyarakat yang memandang bahwa transportasi privat lebih menguntungkan dan juga perasaan kebebasan dan kemudahan yang diberikan pada penggunaannya. Peluang untuk mengubah perilaku masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum masih dimungkinkan dan tantangan terbesar dalam kebijakan terkait pilihan moda transportasi adalah mengidentifikasi parameter penentu pilihan menggunakan transportasi umum.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menguji parameter penentu penggunaan transportasi umum pada kelompok *choice user* transportasi umum pekerja yang bekerja di Perkotaan Pati sehingga diketahui parameter penentu apa yang paling dominan. Kepuasan pengguna dalam penelitian ini diadopsi dari konsep manajemen pemasaran yaitu layanan transportasi umum dipandang sebagai suatu produk/jasa dan penggunaannya identik dengan konsumen.

Objek penelitian adalah persepsi para pekerja yang bekerja di Perkotaan Pati, meliputi para pekerja pemerintah maupun swasta, khususnya kelompok *choice user*, atas layanan transportasi umum ke Perkotaan Pati, yang diduga tidak puas dan cenderung tidak memilih transportasi umum dengan 150 sampel yang dipilih dengan secara *non-random sampling* atau *non-probability sampling* dengan teknik *Purposive Sampling*. Teknik analisis yang digunakan adalah Analisis *Structural Equation Modelling* (SEM), dengan *Maximum Likelihood Estimation* (MLE).

Penelitian ini membuktikan bahwa hipotesis yang diajukan yaitu : aksesibilitas, konektivitas dan kualitas layanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketidakpuasan pengguna; dan ketidakpuasan pengguna berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku tidak menggunakan transportasi umum. Akan tetapi pengaruh biaya perjalanan terhadap penggunaan transportasi umum tidak dapat dijelaskan oleh karena tidak dapat dilakukan estimasi.

Menjawab permasalahan penelitian, penelitian ini menunjukkan bahwa parameter-parameter konektivitas (yaitu waktu menunggu, kesesuaian jadwal dan waktu perjalanan) merupakan parameter penentu penggunaan transportasi umum paling dominan dengan pengaruh sebesar 0,562. Selanjutnya parameter-parameter aksesibilitas (yaitu waktu mencapai, kedekatan dan ketersediaan jalan ke pemberhentian) dengan pengaruh sebesar 0,462 dan parameter-parameter kualitas layanan (yaitu perilaku petugas, keamanan dan keselamatan serta kenyamanan kendaraan) dengan pengaruh yang terendah sebesar 0,451. Penelitian juga mengkonfirmasi bahwa penggunaan transportasi umum ditentukan oleh kepuasan penggunaannya.

**Kata kunci** : aksesibilitas, konektivitas, kualitas layanan, transportasi umum.

## **ABSTRACT**

*Public transportation development, a mandatory for regional government, clashes with the current social norm favorable to private vehicles, as well as the feeling of freedom and ease they give. It's likely an opportunity for gov't to change the society behaviour to use public transportation, while the most important challenge is to identify what parameters are determining the usage of public transportation. The research aims to analyze and assess determining parameters for public transportation usage for choice user group among the labours that work in Pati Urban Area; therefor the most dominant parameters will be known. User satisfaction recently used in public transportation researches and widely believed as determinant of mode choice.*

*This research is using Structural Equation Modelling (SEM) Analysis with 150 sampels of Pati Urban Area labours (including public servant and private workers) choosen by purposive sampling technique. The findings of the reasearh are : connectivity, accessibility and service quality have positive and significant impact toward user dissatisfaction and user dissatisfaction influences traveller behaviour to unuse public transportation services, while influence of travel cost couldn't be explained and estimated.*

*Finally, answering the research question, research reveals that connectivity's parameters (0,563 influence rate), i.e waiting time, desireable arrival schedule and travel time, are the most dominant to determine public transportation usage. Meanwhile, accessibility's parameters (0,462), i.e time, distance and availablity path to reach stop facilities, at the next ranking. At the lower rangking but also significant are service quality's parameters, i.e servive crew's behaviour, safety and convinience on board, with 0,451 influence rate. Research also confirms that public transportation usage determined by user satisfaction.*

**Keywords** : *accessibility, connectivity, service quality, public transportation.*

## **HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

---

Sebagai sivitas akademika Universitas Diponegoro, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **BEKTI WINARNO**  
NIM : **21040115410053**  
Jurusan/Program Studi : **MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA**  
Departemen : **PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**  
Fakultas : **TEKNIK**  
Jenis Karya : **TESIS**

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Diponegoro **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*None-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

### **PARAMETER PENENTU PENGGUNAAN TRANSPORTASI UMUM DI PERKOTAAN PATI**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti/Noneksklusif ini Universitas Diponegoro berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Semarang  
Pada Tanggal : 11 Agustus 2017

Yang menyatakan

**BEKTI WINARNO**

## KATA PENGANTAR

Semua dimulai dari BRT Trans Semarang, Bus Kota Banyumanik-Terboyo, dan Angkot Banyumanik-Johar, Johar-Genuk dan Karangayu-Penggaron. Setiap berada di dalam moda transportasi itu, saya selalu bertanya-tanya, mengapa ada disparitas diantara mereka, penuh sesak dan hanya berisi dua sampai lima penumpang. Sampai kapan angkot-angkot itu bertahan? Pertanyaan yang sama memenuhi pikiran ketika saya naik Bus Tayu-Pati dan Angkot Margorejo-Terminal Sleko. Capek kaki saya menunggu di depan Puskesmas Trangkil, bosan dan galau ketika mereka *ngetem* di Pertigaan Lingkar Selatan Kota Pati, meskipun dalam kepenyuhan saya tetap gembira ketika Bus Indonesia selalu membawa saya tidak terlambat mengikuti kuliah Hari Senin. Transportasi umum tiba-tiba mengusik pikiran saya.

Mungkin sebagian dari kita berfikir: apakah transportasi umum (konvensional) masih *worthy* untuk dibicarakan? Sementara kini teknologi informasi telah mengakselerasi segala layanan menjadi berbasis *on-line*. Terus terang saya tidak bisa menjawab dengan tepat, hanya kembali bertanya: apakah transportasi *on-line* itu mendukung upaya mengurangi volume transportasi privat di jalan raya yang selama ini “dituduh” sebagai biang kemacetan dan tingginya subsidi BBM? Mungkin ada lagi yang bertanya: apakah pengembangan transportasi umum sesuatu yang urgen untuk kota “sekecil” Pati? Sekali lagi saya hanya bisa bertanya: apakah dulu terpikir pengembangan transportasi umum yang baik ketika kota-kota besar belum bermasalah dengan kemacetan? Sementara ketika urbanisasi sudah sedemikian menjadi-jadi lantas kita baru terdopoh-gopoh memikirkannya. Oleh karenanya saya semakin yakin bahwa: masa depan transportasi umum harus kita pikirkan justru ketika masalah-masalah yang ingin diselesaikan dengan transportasi umum belum sedemikian rumit.

Awalnya saya ingin mencari tahu, bagaimana potensi pengembangan model “*rapid transport*” di Kabupaten Pati, tempat tinggal saya, sehingga masyarakat dan operator bisa sama-sama gembira. Masyarakat akan kembali memilih transportasi umum, operator kembali memiliki *load factor* optimal dan pemerintah tentu saja menuai luaran positif terlayannya kebutuhan masyarakat dan menurunnya penggunaan BBM fosil yang populer itu.

Terlintaslah isu “konektivitas” yang kini sedang aktual dalam Nawacita Presiden Jokowi. Dalam suasana duka menghadapi kepergian Bapak, saya coba selami berbagai kajian tentang konektivitas. Rupanya pentingnya konektivitas memang terkonfirmasi dalam berbagai artikel yang saya baca, meskipun memang aksesibilitas pun sesuatu yang *urgent*, untuk meningkatkan keunggulan bersaing transportasi umum di hadapan dominasi penggunaan kendaraan pribadi.

Maka jadilah tesis ini, (aksesibilitas dan) konektivitas transportasi umum. Tesis ini pastilah banyak kelemahan dan kekurangan, tapi paling tidak saya bisa



berharap, tesis ini memberikan setitik sumbangan pemikiran, khususnya bagi Pemerintah Kabupaten Pati.

Di lembar ini, saya ingin mengucapkan syukur kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, dan mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Dr. Okto R. Manullang, ST, MT, dosen pembimbing saya; dan Dr.-Ing. Prihadi Nugroho, ST, MT, MPP dan Dr.-Ing. Asnawi, ST, para dosen penguji;
2. Dr. -Ing. Iwan Rudiarto, M.Sc, Ketua Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro beserta Staf;
3. Bupati Pati, Sekda, Kepala BKPP, Kepala Bappeda, Sekretaris Bappeda, Kabid Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah dan Kasubbid Infrastruktur Bappeda Kabupaten Pati, yang mengizinkan saya untuk sementara belajar dulu di MPWK Undip;
4. Kepala Pusat Pembinaan Pendidikan dan Pelatihan Perencana, Bappenas, yang menyediakan biaya untuk studi S2 saya;
5. Dosen-dosen MPWK Undip, khususnya dosen-dosen yang banyak mengajar pada Konsentrasi Perencanaan Pengembangan Wilayah;
6. Petugas Perpustakaan dan Bagian Pengajaran MPWK Undip serta teman-teman MPWK Undip Angkatan 2015, khususnya pada Konsentrasi Perencanaan Pengembangan Wilayah (ATF, AK, DPD, DRPP, ESW, HA, PR, RS, YUL, dan WID).

Akhirnya, selamat membaca tesis ini. Semoga di penelitian mendatang ada yang tergerak untuk melanjutkan penelitian dalam topik ini.

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>LEMBAR PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xiii
<b>BAB I      PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	6
1.3.1 Tujuan .....	6
1.3.2 Sasaran .....	7
1.4 Ruang Lingkup .....	7
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah .....	7
1.4.1 Ruang Lingkup Substansi .....	8
1.5 Manfaat Penelitian .....	9
1.6 Keaslian Penelitian .....	9
1.7 Kerangka Pikir .....	11
1.8 Metode Penelitian .....	12
1.8.1 Teknik Analisis .....	12
1.8.2 Analisis Deskriptif .....	13
1.8.3 Analisis SEM .....	14
1.9 Sistematika Penulisan .....	26
<b>BAB II     KAJIAN PUSTAKA</b> .....	<b>27</b>
2.1 Transportasi Umum .....	27
2.1.1 Transportasi .....	27
2.1.2 Transportasi Umum .....	29
2.1.3 Moda Transportasi Umum .....	30
2.1.4 Kelompok Pengguna Transportasi .....	31
2.2 Pilihan Moda .....	32
2.2.1 Parameter Penentu Pilihan Moda .....	32
2.2.2 Aksesibilitas, Konektivitas dan Pilihan Moda .....	38
2.2.3 Kepuasan Pengguna dan Pilihan Moda .....	41
2.3 Sintesa Literatur .....	45
2.4 Model Konseptual dan Hipotesis .....	55

<b>BAB III</b>	<b>GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN.....</b>	<b>59</b>
3.1	Perkotaan Pati .....	59
3.2	Pekerja di Perkotaan Pati .....	60
3.2.1	Pekerja Pemerintah .....	61
3.2.2	Pekerja Sektor Swasta.....	61
3.3	Transportasi Umum di Perkotaan Pati.....	62
3.3.1	Gambaran Umum.....	62
3.3.2	Jaringan Transportasi Umum.....	63
3.3.3	Simpul Pemberhentian .....	66
3.3.4	Kinerja Layanan.....	67
3.3.5	Aksesibilitas .....	69
3.3.6	Konektivitas .....	71
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISIS DAN PENGUJIAN HIPOTESIS .....</b>	<b>73</b>
4.1	Deskripsi Umum Obyek Penelitian .....	73
4.1.1	Responden berdasar Jenis Pekerjaan, Jender dan Umur .....	74
4.1.2	Responden berdasar Jenis Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum yang pernah digunakan.....	75
4.1.3	Responden berdasar Asal Perjalanan .....	76
4.1.4	Responden berdasar Pengalaman menggunakan Transportasi Umum .....	77
4.2	Analisis SEM .....	79
4.2.1	Data Responden .....	80
4.2.2	Analisis Faktor Konfirmatori ( <i>Confirmatory Factor Analysis/CFA</i> ).....	80
4.2.3	Analisis Model Struktural .....	87
4.2.4	Analisis Asumsi SEM .....	88
4.2.5	Pengujian dan Pembahasan Hipotesis.....	90
4.2.6	Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung.....	97
4.3	Deskripsi Persepsi Pengguna Transportasi Umum.....	98
4.3.1	Persepsi terhadap Parameter-parameter Penentu Aksesibilitas .....	99
4.3.2	Persepsi terhadap Parameter-parameter Penentu Konektivitas .....	104
4.3.3	Persepsi terhadap Parameter-parameter Penentu Kualitas Layanan.....	108
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI</b>	
5.1	Kesimpulan .....	113
5.2	Rekomendasi.....	113
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>.....</b>	<b>117</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>.....</b>	<b>121</b>

## DAFTAR TABEL

<b>TABEL I.1</b>	: Keaslian Penelitian .....	10
<b>TABEL I.2</b>	: Variabel dan Parameter Penelitian .....	15
<b>TABEL I.3</b>	: Hipotesis Penelitian .....	17
<b>TABEL I.4</b>	: Variabel Independen dan Dependen .....	17
<b>TABEL I.5</b>	: Evaluasi <i>Goodness of Fit</i> .....	24
<b>TABEL II.1</b>	: Pengelompokan Parameter Penentu Penggunaan Transportasi Umum.....	46
<b>TABEL II.2</b>	: Pengelompokan Parameter Penentu Kepuasan Pengguna .....	48
<b>TABEL II.3</b>	: Parameter Penggunaan Transportasi Umum .....	51
<b>TABEL II.4</b>	: Parameter Penentu Kepuasan Pengguna Transportasi Umum	53
<b>TABEL II.5</b>	: Variabel Terpilih .....	54
<b>TABEL III.1</b>	: Jumlah PNS di Perkotaan Pati .....	61
<b>TABEL III.2</b>	: Jumlah Tenaga Kerja Industri di Perkotaan Pati .....	62
<b>TABEL III.3</b>	: Jumlah Fasilitas Perdagangan dan Jasa di Perkotaan Pati .....	62
<b>TABEL III.4</b>	: Jumlah Kendaraan Bermotor di Kabupaten Pati .....	63
<b>TABEL III.5</b>	: Trayek AKDP di Kabupaten Pati .....	64
<b>TABEL III.6</b>	: Trayek Angkutan Dalam Kabupaten Pati .....	64
<b>TABEL III.7</b>	: Tingkat Operasi Angkutan Umum Kabupaten Pati .....	68
<b>TABEL III.8</b>	: Faktor Muat Angkutan Umum Kabupaten Pati .....	69
<b>TABEL III.9</b>	: Kinerja Angkutan Umum di Kabupaten Pati .....	71
<b>TABEL IV.1</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan .....	74
<b>TABEL IV.2</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Usia .....	75
<b>TABEL IV.3</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Kendaraan Pribadi yang dimiliki dan digunakan.....	75
<b>TABEL IV.4</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Kendaraan Umum yang pernah digunakan .....	75
<b>TABEL IV.5</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Asal Perjalanan .....	77
<b>TABEL IV.6</b>	: Jumlah Responden berdasarkan Rute/Trayek yang pernah digunakan .....	78
<b>TABEL IV.7</b>	: Evaluasi GOF Model CFA Konstruk Eksogen Awal .....	81
<b>TABEL IV.8</b>	: <i>Standardized Regression Weights</i> CFA Konstruk Eksogen Awal .....	82
<b>TABEL IV.9</b>	: Evaluasi GOF Model CFA Konstruk Eksogen Akhir .....	83
<b>TABEL IV.10</b>	: <i>Standardized Regression Weights</i> CFA Konstruk Eksogen Akhir .....	84
<b>TABEL IV.11</b>	: Evaluasi GOF Model CFA Konstruk Endogen .....	85
<b>TABEL IV.12</b>	: <i>Standardized Regression Weights</i> CFA Konstruk Endogen ...	85
<b>TABEL IV.13</b>	: Evaluasi GOF Model Struktural Penelitian .....	87
<b>TABEL IV.14</b>	: Evaluasi Normalitas Data .....	88
<b>TABEL IV.15</b>	: Evaluasi <i>Outlier</i> Univariat .....	89
<b>TABEL IV.16</b>	: Pengujian Hipotesis .....	91
<b>TABEL IV.17</b>	: Kesimpulan Hipotesis .....	94
<b>TABEL IV.18</b>	: Implikasi Teoritis .....	95
<b>TABEL IV.19</b>	: Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung .....	97
<b>TABEL IV.20</b>	: Rute dengan Persepsi Terburuk .....	112

## DAFTAR GAMBAR

<b>GAMBAR 1.1</b>	: Lokasi Perkotaan Pati .....	8
<b>GAMBAR 1.2</b>	: Kerangka Pikir .....	11
<b>GAMBAR 1.3</b>	: 6 (enam) Langkah SEM .....	14
<b>GAMBAR 1.4</b>	: Model Konseptual Penelitian .....	16
<b>GAMBAR 1.5</b>	: Model Pengukuran - CFA Konstruk Eksogen .....	18
<b>GAMBAR 1.6</b>	: Model Pengukuran - CFA Konstruk Endogen .....	18
<b>GAMBAR 1.7</b>	: Model Persamaan Struktural (SEM) .....	25
<b>GAMBAR 2.1</b>	: Model Konseptual Pilihan Menggunakan Transportasi Umum .....	49
<b>GAMBAR 2.2</b>	: Model Konseptual Kepuasan Pengguna Transportasi Umum .....	49
<b>GAMBAR 2.3</b>	: Model Konseptual Parameter Penentu Penggunaan Transportasi Umum pada Kelompok <i>Choice User</i> Pekerja ..	56
<b>GAMBAR 2.4</b>	: Model Konseptual Penelitian .....	57
<b>GAMBAR 3.1</b>	: Peta okasi Kawasan Perkotaan Pati .....	59
<b>GAMBAR 3.2</b>	: Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Perkotaan Pati .....	60
<b>GAMBAR 3.3</b>	: Peta Trayek Angkutan ke Perkotaan Pati .....	65
<b>GAMBAR 3.4</b>	: Foto Kondisi Angkutan ke Perkotaan Pati .....	66
<b>GAMBAR 3.5</b>	: Peta Simpul Pemberhentian Angkutan Umum di Kab. Pati .	67
<b>GAMBAR 3.6</b>	: Foto Kondisi Pemberhentian .....	68
<b>GAMBAR 3.7</b>	: Peta Aksesibilitas pada Asal Perjalanan .....	70
<b>GAMBAR 3.8</b>	: Peta Aksesibilitas pada Tujuan Perjalanan .....	71
<b>GAMBAR 4.1</b>	: Peta Asal Perjalanan Responden .....	77
<b>GAMBAR 4.2</b>	: CFA Konstruk Eksogen Awal .....	81
<b>GAMBAR 4.3</b>	: CFA Konstruk Eksogen Akhir .....	83
<b>GAMBAR 4.4</b>	: CFA Konstruk Endogen .....	85
<b>GAMBAR 4.5</b>	: Hasil Uji Model Struktural .....	87
<b>GAMBAR 4.6</b>	: Pengelompokan Rute .....	99
<b>GAMBAR 4.7</b>	: Peta Persepsi Parameter AKS1 .....	101
<b>GAMBAR 4.8</b>	: Peta Persepsi Parameter AKS2 .....	102
<b>GAMBAR 4.9</b>	: Peta Persepsi Parameter AKS3 .....	103
<b>GAMBAR 4.10</b>	: Peta Persepsi Parameter KNV1 .....	105
<b>GAMBAR 4.11</b>	: Peta Persepsi Parameter KNV2 .....	106
<b>GAMBAR 4.12</b>	: Peta Persepsi Parameter KNV3 .....	107
<b>GAMBAR 4.13</b>	: Peta Persepsi Parameter KLA1 .....	109
<b>GAMBAR 4.14</b>	: Peta Persepsi Parameter KLA2 .....	110
<b>GAMBAR 4.15</b>	: Peta Persepsi Parameter KLA3 .....	111

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b>	Kuesioner Penelitian .....	121
<b>Lampiran 2</b>	Data Responden .....	123
<b>Lampiran 3</b>	Perhitungan Sampel .....	131
<b>Lampiran 4</b>	<i>Text Output</i> AMOS Uji Model Struktural .....	134
<b>Lampiran 5</b>	Tabel <i>Chi-Square</i> .....	153
<b>Lampiran 6</b>	Persepsi Responden .....	156