



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KESEDIAAN MEMBAYAR PENGGUNA JASA BUS
TRANS PAKUAN KOTA BOGOR (*WILLINGNESS TO PAY*)
DENGAN METODE VALUASI KONTINGENSI**

TESIS

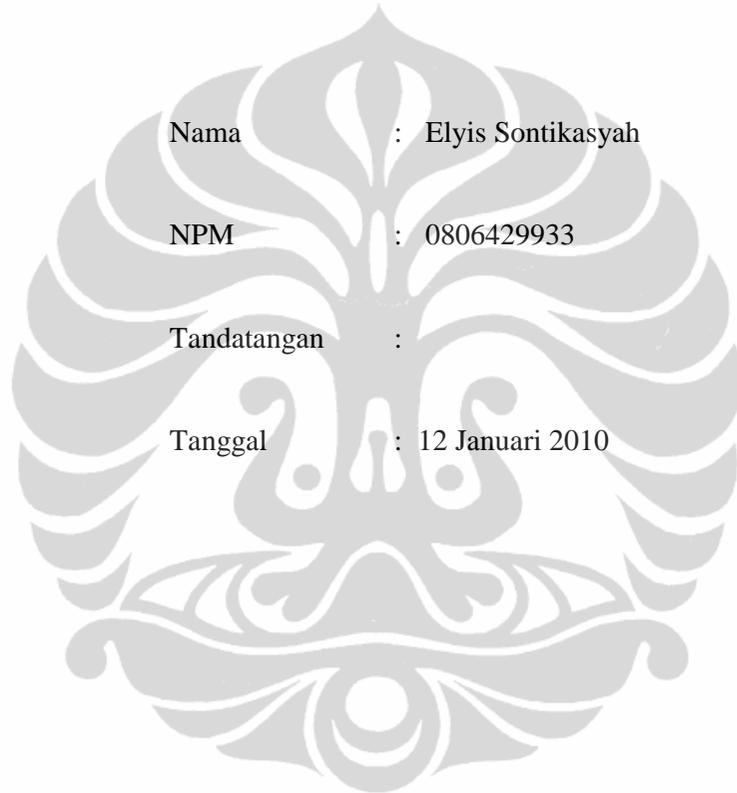
Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi

**ELYIS SONTIKASYAH
0806429933**

**FAKULTAS EKONOMI
MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN EKONOMI PERENCANAAN KOTA DAN DAERAH
SALEMBA
JANUARI 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar



Nama : Elyis Sontikasyah

NPM : 0806429933

Tandatangan :

Tanggal : 12 Januari 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Elyis Sontikasyah
NPM : 0806429933
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Analisis Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans
Pakuan Kota Bogor (*Willingness To Pay*) dengan
Metode Valuasi Kontingensi

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : **Dr. Mahyus Ekananda** (.....)

Penguji : **Dr. Andi Fahmi Lubis** (.....)

Penguji : **Dr. Nuzul Achjar** (.....)

Ditetapkan di : Salemba

Tanggal : 12 Januari 2010



Kupersembahkan kepada :
Isriku tersayang POPPY RAHMAWATI dan
ananda M. ZAFRAN NAYAADIBRATA

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas berkat dan karunia-Nya, penulisan tesis yang berjudul “Analisis Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans Pakuan Kota Bogor (*Willingness To Pay*) Dengan Metode Valuasi Kontingensi” dapat diselesaikan. Tesis ini disusun sebagai prasyarat untuk mencapai derajat kesarjanaan S-2 pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik fakultas Ekonomi UI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus kepada berbagai pihak yang telah membantu dalam penulisan tesis ini. Ucapan terima kasih tersebut terutama disampaikan kepada :

- (1) Bapak Dr. Mahyus Ekananda selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya dalam membimbing dan memberikan arahan kepada penulis sehingga dapat diselesaikannya penulisan tesis ini;
- (2) Bapak Dr. Arindra Zainal, Phd., selaku Ketua Pengelola Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia;
- (3) Bapak Walikota Bogor atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk melakukan tugas belajar;
- (4) Seluruh Direksi dan staf Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor;
- (5) Seluruh Dosen Pembimbing Mata Kuliah pada Program Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik FE UI yang telah membagi dan menyumbangkan ilmu pengetahuan dan wawasan kepada penulis;
- (6) Rekan-rekan di Bagian Hukum Setdakot Bogor terutama Kabag. Hukum Bu Ida Priatni, rekan N. Hasbhy dan Pa Iwan yang telah membantu dan mendorong proses penyelesaian tesis ini;
- (7) Istriku Poppy Rahmawati yang senantiasa penuh kesabaran memberikan dorongan semangat dan anakku tercinta Muhammad Zafran Nayaadibrata terimakasih telah menjadi penyemangat dalam menuntut ilmu.
- (8) Ibunda tersayang, Abah, Enin dan Uu, serta saudara-saudaraku terimakasih atas do'a dan kasih sayang yang tidak ada putusnya;

- (9) Semua Rekan-rekan angkatan XIX Pagi Bapenas, terutama teman satu bimbingan Nurlaila, Sidik dan Sofyan serta rekan Junenti Kolbert, Rubby dan Andri, terima kasih atas dukungan dan segala masukan yang diberikan dalam penulisan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan tesis ini masih banyak kekurangan. Untuk itu, penulis mengharapkan saran dan masukan yang membangun demi penyempurnaan tesis ini. Akhir kata, semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak.

Salemba, Januari 2010

Penulis,

Elyis Sontikasyah

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Elyis Sontikasyah
NPM : 0806429933
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Departemen : Ekonomi
Fakultas : Ekonomi
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti *Noneksklusif* (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*), atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Analisis Kesiapan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans Pakuan Kota Bogor (*Willingness To Pay*) Dengan Metode Valuasi Kontingensi.

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti *Noneksklusif* ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, 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 : Salemba
Pada Tanggal : 12 Januari 2010
Yang Menyatakan

(Elyis Sontikasyah)

ABSTRAK

Nama : Elyis Sontikasyah
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul : Analisis Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans Pakuan Kota Bogor (*Willingness To Pay*) Dengan Metode Valuasi Kontingensi.

Berdasarkan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Salah satu upaya yang dilaksanakan untuk mengatasi permasalahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Bogor adalah penggantian secara bertahap dan terprogram penggunaan angkutan kota dengan kapasitas lebih besar yaitu Bus Trans Pakuan dengan ditetapkannya Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang Perusahaan Daerah Jasa Transportasi yang bertujuan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam bidang transportasi.

Keberlangsungan operasional Bus Trans Pakuan tergantung kepada jumlah pengguna jasanya oleh karena itu tesis ini mengkaji kesiediaan dan kerelaan pengguna jasa dalam membayar tarif (*willingness to pay (WTP)*) Bus Trans Pakuan dan apakah produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, maksud perjalanan dan pendapatan pengguna jasa berhubungan terhadap nilai WTP yang dipilih oleh pengguna jasa Bus Trans Pakuan.

Metode pengumpulan data dilakukan melalui studi Metode Valuasi Kontingensi yang secara langsung menanyakan kesiediaan dan kerelaan pengguna jasa dalam membayar tarif (WTP) dengan metode tawar menawar (*bidding game*)

Dalam penelitian ini, digunakan metode analisis deskriptif dan analisis *crosstab* (tabulasi silang) untuk mengetahui hubungan pengguna jasa dalam menentukan besaran nilai WTP yang dipilih.

Setelah metode analisis tersebut dilaksanakan, maka diperoleh hasil penelitian bahwa ada hubungan antara maksud perjalanan, kualitas dan kuantitas pelayanan dan pendapatan responden yang dilakukan responden dengan menggunakan Bus Trans Pakuan dengan pilihan dalam menetapkan besaran WTP dan didapatkan hasil bahwa rata-rata estimasi nilai WTP pengguna jasa adalah Rp. 3.675 dengan WTP yang dipilih paling banyak pada WTP1 dengan nilai Rp.2000 sampai Rp.4000 yaitu sebanyak 80%.

Kata kunci :

Bus Trans Pakuan, Kesiediaan Membayar, Metode Valuasi Kontingensi, dan *Crosstab*.

ABSTRACT

Name : Elyis Sontikasyah
Study Program : Master of Planning and Public Policy
Title : Analysis of willingness to pay for bus Trans Pakuan Bogor City service users with Contingent Valuation Method

Based on the mandate of the Constitution of the Republic of Indonesia year 1945, road transport plays a strategic role to support the development and national integration of efforts to promote the general welfare. One of the efforts undertaken to resolve problems of traffic and road transport in the city of Bogor, gradually replaces the use of urban transport programmed with larger transportation (Bus Trans Pakuan) with the stipulation of Regulation Bogor City Number 5 of 2007 on the Perusahaan Daerah Jasa Transportasi aimed aimed at improving service in the field of public transportation.

Trans Pakuan operational continuity depends on the number of service users, this thesis will examine the readiness and willingness to pay for the Trans Pakuan service user rates and whether the production of transport services provided by the company, the quality and quantity of service, purpose travel and income related to the WTP values of the service users selected by the Trans Pakuan user service.

Method of data collection be done through the study of the contingency valuation method that directly ask for willingness and readiness of service users to pay tariff (WTP) by the method of bidding games.

In this study, used methods of descriptive analysis and crosstab analysis (cross tabulation) to determine the service user relationships in determining the value of the selected WTP.

After the method of analysis has been implemented, results that there is a relationship between the income of the respondents, quality and quantity of services and travel would mean that respondents made using buses Trans Pakuan with options to determine the amount of the WTP, and found that the average estimated value of WTP service user is Rp. 3675 with the selected WTP at least WTP1 value Rp.2000 until Rp.4000 in the amount of 80% of Respondent.

Key words :

Bus Trans Pakuan, Willingness to Pay, Contingency Valuation Method, and Crosstab.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Hipotesa	4
1.5 Ruang Lingkup	4
1.6 Manfaat penelitian	4
1.7 Sistematika Penulisan	5
2. TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1 Pengertian Kesiediaan dan Kerelaan Membayar (<i>Willingness To Pay (WTP)</i>)	6
2.2 Pengertian metode valuasi kontingensi (<i>contingent valuation</i>)	7
2.3 Kelebihan metode valuasi kontingensi	13
2.4 Nilai WTP	14
2.5 Penelitian sebelumnya	14
3. METODE PENELITIAN.....	17
3.1 Rancangan penelitian.....	17
3.2 Tempat dan waktu penelitian	20
3.3 Populasi dan sampel.....	20
3.4 Jenis dan cara pengumpulan data	22
3.5 Pengolahan dan analisa data	23
3.5.1. Penanganan data	23
3.5.2 Pengolahan data	23
3.5.3 Pengkodean data	23
3.6 Analisa faktor yang mempengaruhi kerelaan dan kesiediaan membayar tarif Bus Trans Pakuan Kota Bogor.....	25

4. DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN	27
4.1. Kondisi fisik wilayah dan demografi Kota Bogor.....	27
4.2. Kondisi perekonomian.....	28
4.3. Gambaran umum transportasi Kota Bogor.....	30
4.4. Penanganan lalu lintas di Kota Bogor.....	34
4.5. Perusahaan Daerah Jasa Sarana Transportasi Kota Bogor.....	36
4.5.1. Latar belakang.....	36
4.5.2. Terminal.....	38
4.5.3. Jaringan Trayek.....	38
4.5.4. Shelter.....	39
4.5.5. Sarana.....	41
4.5.6. Penumpang.....	41
4.5.7. Pengelolaan.....	42
4.5.9 Modal.....	44
5. HASIL DAN PEMBAHASAN	46
5.1. Karakteristik responden.....	46
5.2. Sikap umum responden.....	48
5.3. Maksud perjalanan.....	49
5.4. Produksi jasa yang disediakan oleh pengusaha.....	51
5.5. Kualitas dan kuantitas pelayanan.....	51
5.6. Pendapatan.....	52
5.7. Hubungan antara Maksud Perjalanan, Produksi Jasa, Pendapatan dan Kualitas Pelayanan dengan Besaran WTP.....	54
5.7.1. Hubungan antara maksud perjalanan dengan WTP.....	55
5.7.2. Hubungan antara Produksi Jasa dengan WTP.....	57
5.7.3. Hubungan antara Kualitas dan Kuantitas Pelayanan dengan WTP.....	58
5.7.4. Hubungan antara Pendapatan dengan WTP.....	59
5.8. Estimasi Nilai WTP.....	60
6. KESIMPULAN DAN SARAN	63
6.1. Kesimpulan.....	63
6.2. Implikasi.....	64
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN	66

DAFTAR TABEL :

Tabel 1.1 Load Faktor dan Jumlah Penumpang Trans Pakuan.....	2
Tabel 2.1 Jenis metode survey.....	9
Tabel 2.2 Jenis bias.....	11
Tabel 2.3 Tipe data WTP	12
Tabel 3.1.Distribusi Sampel	22
Tabel 3.2 Pengkodean data.....	24
Tabel 3.3 Faktor yang mempengaruhi WTP	25
Tabel 4.1 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bogor per- Kecamatan Tahun 2007.....	28
Tabel 4.2 PDRB Kota Bogor Atas Dasar Harga Berlaku dan Atas Dasar Harga Konstan (2000) Tahun 2003 – 2007 (Jutaan Rupiah).....	28
Tabel 4.3 Laju Pertumbuhan PDRB Kota Bogor Atas Dasar Harga Berlaku dan Atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2006 – 2007(%) ...	29
Tabel 4.4 PDRB Perkapita Kota Bogor 2003 – 2007 (Rupiah).....	30
Tabel 4.5 Kondisi Jaringan Jalan Kota Bogor.....	31
Tabel 4.6 Rekapitulasi Angkutan Perkotaan (AKDP) Tahun 2006.....	32
Tabel 4.7 Rekapitulasi Angkutan Kota (Angkot).....	33
Tabel 4.8 Shelter Trans Pakuan.....	40
Tabel 4.9 Realisasi Jumlah Penumpang Bulan Oktober 2008-Juni 2009.....	42
Tabel 4.10 Load faktor dan Jumlah Penumpang Yang Diangkut Trayek Bubulak – Cidangiang	42
Tabel 5.1 Penyebaran umur responden.....	46
Tabel 5.2.Sikap umum bahwa bus mengurangi polusi.....	49
Tabel 5.3 Jenis kendaraan yang dimiliki.....	50
Tabel 5.4 Penggunaan Bus per bulan.....	51
Tabel 5.5 Nilai WTP.....	55
Tabel 5.6 Hubungan besaran WTP berdasarkan maksud perjalanan.....	56

Tabel 5.7 Hubungan besaran WTP dengan Produksi jasa	57
Tabel 5.8 Hubungan Kualitas dan Kuantitas Pelayanan Dengan WTP.....	58
Tabel 5.9 Hubungan WP dengan Pendapatan.....	59
Tabel 5.10 Statistik WTP	61



DAFTAR GAMBAR :

Gambar 2.1 Faktor yang mempengaruhi WTP	7
Gambar 4.1 Peta wilayah Kota Bogor.....	27
Gambar 4.2 Peta Lintasan Trayek Angkutan Kota.....	34
Gambar 4.3 Kebijakan mengurangi kemacetan dengan Pengoperasian Bus Trans Pakuan.....	38
Gambar 4.4 Jaringan Trayek Bus Trans Pakuan.....	39
Gambar 4.5 Gambar Shelter	40
Gambar 4.6 Bus Trans Pakuan.....	41
Gambar 4.7 Struktur Organisasi PD. Jasa Transportasi.....	43
Gambar 5.1 Grafik Histogram usia responden.....	46
Gambar 5.2 Pendidikan responden.....	47
Gambar 5.3 Distribusi Pekerjaan Responden.....	47
Gambar 5.4 Maksud perjalanan.....	49
Gambar 5.5 Kualitas Pelayanan Bus	52
Gambar 5.6 Distribusi Pendapatan responden	53
Gambar 5.7 Katagori Pendapatan.....	53
Gambar 5.7 Faktor yang ditingkatkan jika tarif naik.....	54
Gambar 5.8 Frekuensi nilai WTP.....	60

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. (Penjelasan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 sebagaimana telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan UU 22/2009).

Melihat perannya yang strategis maka sesuai dengan Peraturan Daerah (Perda) Kota Bogor Nomor 17 Tahun 2004 tentang Rencana Strategis Kota Bogor 2004-2009, Pemerintah Kota Bogor menetapkan masalah lalulintas dan angkutan jalan sebagai prioritas yang harus ditangani disamping kemiskinan, kebersihan dan pedagang kaki lima.

Salah satu upaya yang dilaksanakan mengatasi permasalahan angkutan umum di Kota Bogor untuk menciptakan sistem angkutan umum yang efisien dan berkualitas serta sebagai upaya peningkatan pelayanan angkutan umum sekaligus peningkatan efisiensi penggunaan ruang jalan adalah diperlukan penggantian secara bertahap dan terprogram penggunaan angkutan kota dengan kapasitas lebih besar (bus sedang sesuai kapasitas jalan Kota Bogor) pada jalan/koridor utama di Kota Bogor yaitu dengan Pembangunan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan Bus.

Dalam rangka mewujudkan pembangunan SAUM dengan Bus di Kota Bogor Pemerintah Pusat melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah memberikan bantuan 10 buah bus ukuran sedang dan untuk mengoperasikan bus bantuan tersebut (dinamakan Trans Pakuan) Pemerintah Kota Bogor telah menetapkan Perda Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang Perusahaan Daerah

(PD) Jasa Transportasi (Jastrans) tanggal 12 April 2007, yang bertujuan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam bidang transportasi juga diharapkan sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah untuk menunjang pembangunan daerah.

Pembentukan PD ini sejalan dengan Pasal 7 UU No. 22/2009 yang menyebutkan bahwa Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Bus Trans Pakuan merupakan salah satu unit usaha dari PD. Jastrans resmi beroperasi pada tanggal 3 Juni 2007 dengan tarif berlaku saat ini Rp. 3000 adapun rute yang dilayani Terminal Cidangiang-Terminal Bubulak pulang pergi dengan jarak \pm 14 Km. Berdasarkan data yang diperoleh dari PD. Jastrans load faktor jumlah penumpang yang diangkut trayek Bubulak – Cidangiang sejak beroperasi sampai tahun 2008 adalah sebagaimana terlihat dalam Tabel 1 berikut :

**Tabel 1.1 Load faktor dan jumlah penumpang yang diangkut trayek
Bubulak – Cidangiang**

Periode	Rata-Rata Load Factor	Rata-Rata Penumpang/Hari	Jumlah Penumpang
25 Mei - 31Des 07	78.05%	1.725	410
01 Jan - 31Des 08	81.76%	2.252	824
Peningkatan (%)	3.71%	30.54%	-

Sumber: PD Jastrans

Jumlah Penumpang dari Bulan Oktober sampai dengan Bulan Juni 2009 tercatat sebanyak 624.598 orang hal ini memang jauh lebih kecil dibanding dengan penumpang kereta api pada tahun 2007 berdasarkan data PTKA Stasiun Bogor yang mencapai 695.226 penumpang per bulannya.

Berdasarkan kondisi rata-rata *load factor* tersebut di atas berarti permintaan akan jasa Bus Trans Pakuan cukup besar sehingga menarik untuk dikaji bagaimana kesediaan pengguna jasa Bus Trans Pakuan untuk membayar sejumlah uang demi peningkatan kualitas pelayanan jasa Bus Trans Pakuan (*willingness to pay (WTP)*) sehingga pihak PD Jastrans akan lebih mudah untuk mengambil keputusan dan menetapkan tingkat pelayanan serta jenis pelayanan yang diperlukan masyarakat.

1.2. Perumusan Masalah

Perbaikan kualitas pelayanan jasa transportasi sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kenyamanan, keamanan, konektivitas, waktu tempuh dan tarif. Konsekuensi dari perbaikan kualitas pelayanan tersebut salah satunya adalah peningkatan kenaikan tarif.

Keputusan untuk menaikkan tarif dapat dilihat dari sisi pengguna jasa (user) maupun PD Jastrans (operator). Dari sisi operator perhitungan biaya investasi, operasional dan biaya lainnya tentu mempengaruhi besaran tarif. Sedangkan dari sisi user, salah satu metodenya adalah dengan mempertimbangkan *willingness to pay* akan jasa transportasi yang ditawarkan dalam hal ini adalah peningkatan kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan.

Berdasarkan Tamin et.al (1999) faktor maksud perjalanan, produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, dan pendapatan pengguna jasa dapat mempengaruhi pilihan pengguna jasa dalam menetapkan WTP. Preferensi dan persepsi atas faktor-faktor tersebut diperkirakan akan mempengaruhi besaran WTP suatu individu terhadap perbaikan layanan transportasi.

Demikian juga halnya dengan Bus Trans Pakuan Kota Bogor, jika kualitas pelayanan ditingkatkan maka diharapkan pengguna mau atau rela untuk membayar.

Berdasarkan uraian tersebut maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Jika kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan ditingkatkan, apakah pengguna saat ini masih bersedia membayar tarif bus yang baru?
2. Sejauhmana pengaruh faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan terhadap besaran WTP pengguna saat ini.
3. Bagaimana pengaruh masing-masing faktor tersebut terhadap besaran WTP pengguna jasa.

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bermaksud memberikan masukan kepada PD Jastrans berkenaan dengan kebijakan penetapan tarif Bus Trans Pakuan berdasarkan kesediaan dan kerelaan pengguna jasa membayar kompensasi atas peningkatan

kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan yang dipengaruhi oleh faktor produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, maksud perjalanan dan pendapatan pengguna jasa. Tujuan penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis hubungan faktor yang mempengaruhi WTP Bus Trans pakuan yaitu produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, maksud perjalanan dan pendapatan pengguna jasa terhadap nilai WTP yang dipilih oleh pengguna jasa Bus Trans Pakuan.
2. Mengestimasi besaran biaya yang bersedia dan rela dibayarkan pengguna jasa Bus Trans Pakuan (*WTP*) sebagai kompensasi atas peningkatan kualitas pelayanan yang ditawarkan.

1.4. Hipotesa

Dalam penelitian ini, didasari hipotesa sebagai berikut :

1. Faktor produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, maksud perjalanan dan pendapatan pengguna jasa berpengaruh signifikan terhadap WTP suatu individu pengguna jasa Bus Trans Pakuan.
2. Pengguna jasa Bus Trans Pakuan masih memiliki kemauan atau kerelaan untuk membayar sejumlah kompensasi atas peningkatan kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan.

1.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini akan dilakukan terhadap operasional Bus Trans Pakuan Kota Bogor dan Penelitian dilakukan di Kota Bogor Jawa Barat

1.6. Manfaat Penelitian

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang berguna bagi PD. Jastrans selaku operator Bus Trans Pakuan dalam menentukan kebijakan penentuan tarif agar dapat mengakomodasi kesediaan membayar tarif yang terjangkau oleh pengguna jasa sehingga tidak membebani agar program yang direncanakan dan kebijakan yang diambil dapat mencapai tujuan yang diharapkan.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan Tesis ini sebagai berikut :

- BAB I : Isi bab ini merupakan bagian yang menjelaskan berbagai aspek terkait dengan masalah pokok yang menjadi fokus masalah dalam penelitian ini terdiri dari latar belakang dari objek yang akan dikaji dalam tesis, rumusan permasalahan, tujuan penulisan, hipotesis utama yang akan diuji dalam tesis, ruang lingkup, metodologi, dan sistematika penulisan.
- BAB II : Berisi uraian literatur berkenaan dengan penelitian yang merupakan landasan teori dalam analisa bab selanjutnya.
- BAB III : Berisi uraian metodologi penelitian survei, meliputi rancangan penelitian, tempat dan waktu penelitian, populasi dan sampel, jenis dan cara pengumpulan data, serta pengolahan dan analisis data.
- BAB IV : Berisi uraian tentang kondisi umum lokasi penelitian yaitu profil Kota Bogor dan propfil PD. Jastarans Kota Bogor
- BAB V : Analisis hasil merupakan inti dari tesis ini, berisi hasil dan pembahasan meliputi distribusi dan ukuran sampel, pra analisis data, analisis data analisis kebijakan dan pengujian hipotesis.
- BAB VI : Berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran yang relevan guna pengambilan kebijakan lebih lanjut.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Kesiediaan dan Kerelaan Membayar (*Willingness To Pay (WTP)*)

Untuk memahami kesiediaan dan kerelaan membayar masyarakat terhadap suatu komoditi akan ditelusuri melalui konsep *demand* secara umum. Menurut Amelia (2006) *demand* dapat didefinisikan sebagai jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang mau dan mampu dibeli (*willingnes and ability to purchase*) oleh konsumen pada suatu harga tertentu selama periode waktu tertentu. Permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan komoditi atau jasa lain. Pada dasarnya permintaan akan jasa transportasi diturunkan dari :

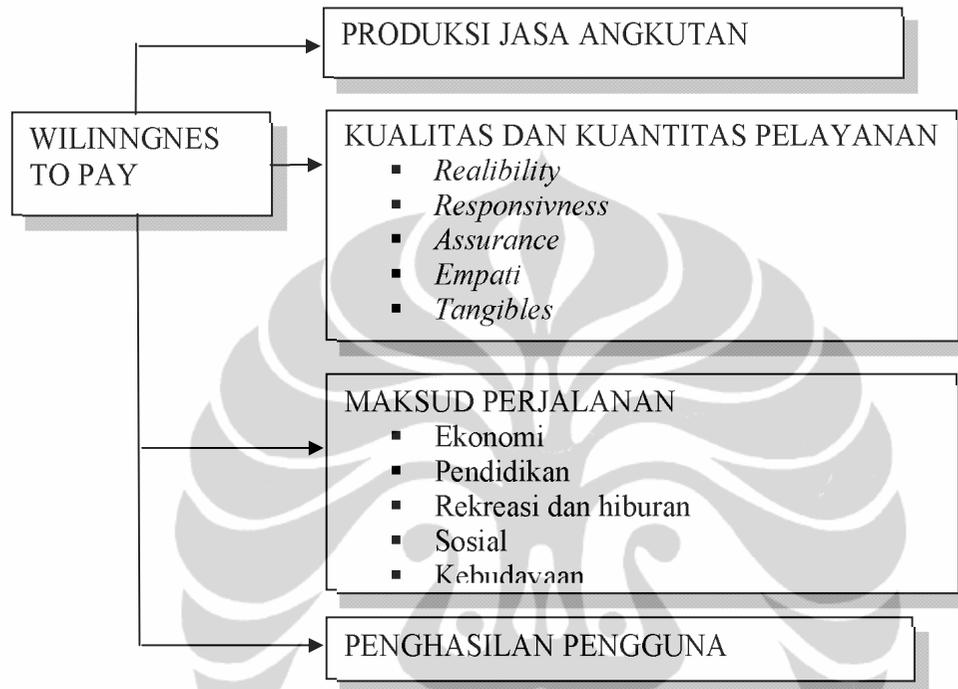
1. Kebutuhan seseorang untuk melakukan kegiatan (misalnya bekerja, belanja, sekolah)
2. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia ditempat yang diinginkan.

Maka dalam permasalahan transportasi, WTP adalah daya beli masyarakat dalam membayar tarif yaitu kesiediaan seseorang untuk mengeluarkan pengorbanan atas jasa yang diperolehnya.

Menurut Tamin et.al (1999) WTP adalah kesiediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP terhadap angkutan umum didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh 4 faktor yaitu : produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kedua kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan oleh pengusaha, utilitas atau maksud perjalanan pengguna terhadap angkutan umum tersebut dan keempat penghasilan pengguna.

Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha merupakan jumlah ketersediaan armada, kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan oleh pengusaha Berry (1991) seperti dikutip dalam Nasution (2003) meliputi *realibility*, *responsivness*, *assurance*, *empayi*, *tangibles*, sedangkan utilitas atau maksud perjalanan pengguna terhadap angkutan umum seperti dikemukakan oleh LPM-ITB

(1996), dalam Tamin (2000), meliputi ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan serta kebudayaan adapun penghasilan pengguna merupakan pendapatan rata-rata orang per bulannya. Faktor yang mempengaruhi seperti terlihat dalam gambar berikut :



Sumber : Tamin et.al (1999)

Gambar 2.1 Faktor yang mempengaruhi WTP

2.2. Pengertian Metode Valuasi Kontingensi (*Contingent Valuation Methode, (CVM)*)

Pendekatan Metode Valuasi Kontingensi pertama kali dikenalkan oleh Davis (1963) dalam penelitian mengenai perilaku perburuan di Miami Amerika Serikat. Pendekatan ini baru populer sekitar pertengahan 1970-an ketika Pemerintah Amerika Serikat mengadopsi pendekatan ini untuk studi-studi sumber daya alam. Pendekatan ini disebut *contingent* karena pada prakteknya informasi yang diperoleh sangat tergantung pada hipotesis yang dibangun. Pendekatan Metode Valuasi Kontingensi dapat dilakukan dengan dua cara. Pertama, dengan teknik eksperimental melalui simulasi dan permainan. Kedua, dengan teknis survei.

Metode Valuasi Kontingensi pada hakikatnya bertujuan untuk mengetahui: pertama, keinginan membayar (WTP) dari masyarakat, misalnya terhadap perbaikan kualitas lingkungan (air, udara, dll), dan kedua, keinginan menerima (WTA) kerusakan suatu lingkungan. Jika individu yang ditanya tidak memiliki hak atas barang dan jasa yang dihasilkan dari sumber daya alam, pengukuran yang relevan adalah keinginan membayar yang maksimum (*maximum willingness to pay*) untuk memperoleh barang tersebut. Sebaliknya jika individu yang ditanya memiliki hak atas sumber daya, pengukuran yang relevan adalah keinginan untuk menerima (WTA) kompensasi yang paling minimum atas hilang atau rusaknya sumber daya yang dimilikinya.

Hanley dan Spash, (1993) menyatakan Metode Valuasi Kontingensi adalah cara perhitungan secara langsung, dalam hal ini langsung menilai kesediaan untuk membayar kepada masyarakat dengan titik berat preferensi individu menilai benda yang penekanannya pada standar nilai uang. Metoda ini memungkinkan semua komoditas yang tidak diperdagangkan dipasar dapat diestimasi nilai ekonominya. Dengan demikian nilai ekonomi suatu benda publik dapat diukur melalui konsep WTP.

Teknik valuasi ekonomi sumberdaya yang tidak dapat dipasarkan (*non market valuation*) dapat digolongkan ke dalam dua kelompok. Kelompok pertama adalah teknik valuasi yang mengandalkan harga implisit dimana *willingness to pay* (WTP) terungkap melalui model yang dikembangkan. Teknik ini disebut teknik yang mengandalkan *revealed WTP* (keinginan untuk membayar yang terungkap). Beberapa teknik yang masuk kelompok ini adalah *travel cost method*, *hedonic pricing*, dan teknik yang relatif baru disebut *random utility model*.

Kelompok kedua adalah teknik valuasi yang didasarkan pada survei dimana keinginan membayar atau WTP diperoleh langsung dari reseponden, yang langsung diungkapkan secara lisan maupun tertulis. Salah satu teknik yang cukup populer adalah Metode Valuasi Kontingensi dan *Discrete Choice Model*.

Stated Preferensi Teknik adalah menanyakan kepada orang pertanyaan hipotesis, yang diklasifikasikan ke dalam model Valuasi Kontingensi dan *Choice Model* melalui pertanyaan langsung seperti 'Berapa yang Anda ingin bayarkan?'

dan ‘Apakah Anda ingin membayar berapa rupiah. ’? Kemudian dinilai dan diberi peringkat dari alternatif WTP yang dapat disimpulkan.

Cara untuk melakukan studi Metode Valuasi Kontingensi dalam Pearce (2002) adalah sebagai berikut :

1. Bahwa latar belakang penggunaan preferensi tersurat adalah dengan cara menanyakan langsung kepada masyarakat pertanyaan hipotetik menggunakan kuesioner yang tujuannya adalah untuk melihat sejauhmana masyarakat merespon berbagai pilihan untuk menentukan kesediaan mereka untuk membayar.
2. Tahapan analisis *Stated Preference* adalah :
 - a. Melakukan penelitian awal yaitu mengidentifikasi pertanyaan yang akan disampaikan dan mengetahui objek atau dampak yang akan diteliti.
 - b. Memilih metode survey yang akan dilaksanakan apakah dengan tatap muka, melalui surat, atau melalui kuesioner. Berikut disampaikan berbagai jenis pengumpulan data :

Tabel 2.1 Jenis Metode Survey

NO	METODE	KEUNTUNGAN	KERUGIAN
1	Survey melalui surat dengan cara mencetak kuesioner untuk dikirimkan kepada responden yang potensial	<ul style="list-style-type: none"> • Murah • Tidak mempunyai bias • Mudah menjawab pertanyaan sensitive 	<ul style="list-style-type: none"> • Tanggapan sangat kecil antara 25-50 %
2	Wawancara melalui telepon	<ul style="list-style-type: none"> • Pertanyaan yang sulit dimungkinkan • Lebih murah dari tatap muka • Tanggapan 60-75% 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak dapat menampilkan alat bantu visual • Respondent lelah • Kemungkinan Respondent tidak menjawab pertanyaan sensitive
3	Wawancara tatap muka yaitu wawancara yang dilakukan langsung dengan reponden	<ul style="list-style-type: none"> • Sangat fleksibel • Pertanyaan dan kuesioner yang sulit dimungkinkan • Diijinkan melakukan pemeriksaan dan klarifikasi • Dapat menggunakan alat bantu visual • Tanggapan diatas 70 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya relatif mahal • Kemungkinan bias • Sampel tidak representatif • Kuesioner diharapkan tidak terlalu banyak

Sumber : Pearce (2002)

c. Memilih populasi dan sampel

Apa yang menjadi target populasi dan sampel seperti apakah yang akan diseleksi. Sifat sampel akan tergantung pada target populasi yang ditujukan untuk mewakili. Sampel harus dipilih secara hati-hati untuk menghindari bias. Dua bentuk bias pertama kesalahan sampel (*sampling error*) yaitu sampel yang dipilih tidak mewakili penduduk secara keseluruhan dan kedua dan kesalahan non-respon yaitu kesalahan beberapa orang dalam sampel yang tidak menanggapi pertanyaan karena berbagai alasan.

Mitchell and Carson dalam Boyle, (2003) menyebutkan ukuran sampel sangat penting dengan 2 alasan yaitu :

- 1) Presisi dari nilai estimasi mempengaruhi kegunaan dalam analisis kebijakan. Estimasi dengan error yang besar dapat meninggalkan pertanyaan tentang benefit yang sesungguhnya melebihi biaya atau pembayaran seharusnya terhadap kerusakan yang spesifik dalam kasus-kasus sumber daya alam.
- 2) Presisi secara statistik berpengaruh dalam mendeteksi perbedaan antara nilai yang diestimasi sehingga dapat diteliti validitas dan realibilitas dari perkiraan survey .

d. Desain Kuesioner

Desain Kuesioner meliputi enam bagian yaitu 1). maksud dan tujuan; 2). sikap umum responden; 3) pertanyaan berkenaan dengan penggunaan barang/jasa 4) skenario penilaian; 5). jenis tawaran; 6) penilaian harga;. Keterangan lbih rinci mengenai desai kuesioner dapat dilihat pada Lampiran I.

e. Menguji Desain Kuesioner

Perancangan kuesioner yang hati-hati adalah penting untuk keberhasilan valuasi kontingensi model. Aturan-aturan yang baik untuk desain yang memadai sebelum survei penuh dilakukan adalah untuk menghindari masalah bias yang terjadi. Berikut dijelaskan berbagai jenis bias yang dapat terjadi, ciri-ciri utama mereka, dan potensi serta solusinya.

Tabel 2.2 Jenis Bias

NO	JENIS BIAS	SIFAT BIAS	DAMPAK WTP (T'=TRUE WTP)	SOLUSI
1	Hipotesis	Skenario tidak konsisten dengan kenyataan	WTP tidak sama dengan tWTP	Rancangan skenario harus masuk akal
2	Strategi-Klasik Free rider	Jika responden mempercayai bahwa nilai WTP berasal dari mereka	WTP < tWTP	Menghilangkan seluruh pencilan, Mencari Motifasi dalam menentukan WTP, Memakai pilihan Ya/Tidak
3	Strategi Free-Rider	Jika Responden meyakini WTP ditentukan orang lain	WTP > tWTP	Menghilangkan seluruh pencilan, Mencari Motifasi dalam menentukan WTP, Memakai pilihan Ya/Tidak
4	Titik Awal (Starting Point)	Nilai WTP tergantung pada nilai awal	WTP=Nilai awal tWTP	Gunakan Open-ended atau payment card
5	Penyusunan Efek (Frqming Effect)	WTP tergantung bagaimana WTP dibingkai (contoh apakh gelas separuh penuh atau separuh kosong)	WTP tergantung variasi bingkai pertanyaan yang disusun	Dimungkinkan Pertanyaan dalam "bingkai yang netral"
6	Payment Vehicle Bias	WTP tergantung bagaimana besarnya biaya suatu benda/barang	WTP yang baik harus tergantung bagaimana besarnya biaya suatu benda/barang	Tidak bermasalah jika barang yang dinilai berdasarkan metode penilaian yang benar.
7	Tidak Peka /Scope insensitiv	WTP tidak berbeda menurut kuantitas [dari;ttg] ditawarkan baik, atau ketika kuantitas [yang] pertama [dari;ttg] baik dimasukkan segera kuantitas yang mempunyai baik lain juga	WTP boleh mencerminkan cahaya hangat, i.e.satisfaction mengganti yang baik, [yang] bukan WTP untuk goodWTP untuk yang baik [dirinya] sendiri	Walaupun ada mempertengkarkan apakah cahaya hangat adalah suatu masalah, dan tentang kebenaran studi [yang] menemukan cahaya hangat mempengaruhi, susunan kata dan kelanjutan harus dirancang untuk memastikan bahwa WTP yang penuh ditangkap

Sumber : Pearce (2002)

- f. Melakukan Survey Utama yaitu dengan menyebarkan kuesioner ke seluruh responden yang telah ditentukan setelah kuesioner diperbaiki agar tidak terjadi bias.

- g. Analisis Ekonometrika dengan melakukan pengkodean dan menghitung secara ekonometrika untuk memecahkan variabel terikatnya diantaranya untuk mengetahui estimasi nilai WTP.

Tabel 2.3 Tipe Data WTP

NO	TIPE DATA	TIPE PERTANYAAN	DESKRIPSI
1	<i>Continous</i>	<i>Open-Ended Biding Game</i>	Responden menentukan maksimum WTP
2	<i>Binary</i>	<i>Single-Bounded Discrete Choice</i>	Responden ditentukan besarnya maksimum WTP apakah di bawah atau diatas
3	<i>Interval</i>	<i>Double bounded Discrete Choice, Multiple bounded Discrete Choice, Payment card</i>	Respondent harus mengidentifikasi dua buah jumlah maksimum WTP

Sumber : Pearce (2002)

h. Validitas dan Reliabilitas

Tingkat keandalan (*reliability*) fungsi *WTP* adalah untuk mengetahui apakah Metode Valuasi Kontingensi yang dilakukan dapat memberikan gambaran yang sebenarnya dari ukuran penilaian responden. Sehingga diketahui apakah hasilnya validitas dan handal.

i. Pengumpulan dan Pelaporan Hasil Studi

Pengumpulan adalah teknik memindahkan dari sampel *WTP* ke nilai *WTP* dari keseluruhan sampel. Data akan sering tidak ideal disebabkan oleh sampel yang representatif dan ketidakmampuan untuk menentukan populasi yang relevan. Oleh karena itu yang ideal adalah:

- 1). populasi yang dipilih adalah yang mempunyai keterkaitan dengan objek penelitian (misalnya pengunjung tempat rekreasi);
- 2). memilih unit pengamatan (misalnya mengunjungi rumah tangga);
- 3). masing-masing responden yang dimasukkan ke dalam sampel memiliki peluang yang sama positif;
- 4). semua unit sampel setuju untuk diwawancarai dan memberikan tanggapan lengkap untuk semua pertanyaan. Artinya, tidak ada respon terhadap non-survei,

- 5). hasil analisa statistik diperoleh dari sampel (contoh *mean WTP* dapat dipilih dan mendapatkan perkiraan yang tidak memihak).

Pada akhirnya dalam studi ini dibuat laporan secara menyeluruh seperti telah diuraikan diatas mulai dari rancangan studi, landasan teori, desain pertanyaan, sampel, pengumpulan data dan *response rate* yang diperoleh, jawaban yang diperoleh, karakteristik responden, metode analisis data termasuk estimasi model *WTP*.

2.3 Kelebihan Metode Valuasi Kontingensi

Hanley dan Spash,(1993) menyatakan bahwa kelebihan Metode Valuasi Kontingensi adalah dapat menduga nilai bukan manfaat (*non-use value*). Responden juga dapat dipisahkan ke dalam kelompok pengguna dan non pengguna sesuai dengan informasi yang didapatkan dari kegiatan wawancara. Hal-hal yang harus diperhatikan agar Metode Valuasi Kontingensi dapat berjalan dengan baik :

- a. Pasar hipotetis yang dibangun harus kredibel dan realistis.
- b. Jenis pembayaran atau ukuran kesejahteraan yang digunakan jangan sampai menimbulkan kontroversi dan harus bersifat netral.
- c. Responden harus diberikan informasi yang memadai perihal sumberdaya yang ditanyakan
- d. Idealnya, responden sudah "familiar" dengan sumberdaya (benda lingkungan) yang ditanyakan serta memiliki pengalaman mengenai nilai perdagangan benda lingkungan tersebut.
- e. Jika memungkinkan, ukuran *WTP* seharusnya dikemukakan karena responden sering mengalami kesulitan untuk menduga nilai uang suatu sumberdaya.
- f. Sampel (responden) seharusnya memiliki ukuran cukup besar agar memiliki tingkat kepercayaan yang memadai.
- g. Sebaiknya diketahui dengan pasti, apakah sampel terpilih memiliki karakteristik yang sama dengan seluruh anggota populasi sehingga dapat diputuskan apakah perlu atau tidak melakukan penyesuaian yang diperlukan.

2.4 Nilai WTP

Nilai WTP yang diperoleh dari masing-masing responden yaitu berupa nilai maksimum rupiah yang bersedia dibayarkan oleh responden untuk tarif angkutan Bus Trans Pakuan, diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata (*mean*) dari nilai WTP tersebut, dengan rumus

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i$$

Dimana : MWTP = rata-rata WTP
 n = ukuran sampel
 WTP_i = nilai WTP maksimum responden ke i

2.5 Penelitian Sebelumnya

Kejelasan arah, originalitas, dan kemanfaatan dari suatu penelitian yang dilakukan oleh seorang peneliti akan terlihat dengan jelas apabila peneliti mampu menelusuri secara mendalam beberapa temuan penelitian terdahulu yang terkait dan memposisikan keberadaan penelitian yang dilakukan sekarang. Adapun temuan hasil penelitian yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini, adalah kesediaan dan kerelaan untuk membayar dengan menggunakan metode valuasi kontingensi. Beberapa penelitian yang sebelumnya menggunakan metode valuasi kontingensi :

- a. Slamet (2005), dalam penelitiannya telah menguji kesediaan rumah tangga di perumahan tertata dan tidak tertata membayar retribusi sampah di Kabupaten Pemalang Jawa Tengah dengan metode valuasi kontingensi. Untuk mendapatkan kesediaan dan kerelaan rumah tangga membayar retribusi sampah skenario perbaikan pelayanan yang ditawarkan adalah berupa pengadaan *incenerator* sampah yang akan ditempatkan di tempat pembuangan akhir sampah. Dengan adanya *incenerator* ini diharapkan seluruh sampah yang ada di Kabupaten Pemalang dapat ditangani oleh Dinas yang membidangi kebersihan setempat. Perkiraan biaya satu unit *incenerator* adalah 1,5 milyar rupiah ditambah biaya operasional sehari-hari. Karena kemampuan finansial Pemerintah Kabupaten Pemalang terbatas maka perlu melibatkan partisipasi masyarakat dalam bentuk retribusi sampah.

Untuk mendapat perkiraan besaran kesediaan dan kerelaan masyarakat membayar retribusi digunakan teknik penentuan nilai tawaran dengan cara *paymentcard* (metode kartu pembayaran). Sedangkan hasil nilai tawaran merupakan hasil rata-rata dari seluruh responden (perumahan tertata dan tidak tertata). Hasil penelitian menyimpulkan bahwa untuk perumahan tertata besarnya WTP adalah Rp. 2.000 dan untuk perumahan tidak tertata besarnya WTP adalah Rp. 1.500 dengan rata-rata WTP adalah sebesar Rp. 1.600.

- b. Sjakira (2007) dalam penelitiannya telah menguji keinginan tinggal dan kesediaan membayar masyarakat berpenghasilan rendah di Rusunawa Menteng Kota Bogor dengan menggunakan metode valuasi kontingensi yaitu metode pengumpulan data dilakukan melalui survey primer dengan secara langsung menanyakan keinginan tinggal maupun kesediaan membayar (WTP) dengan model pertanyaan dichotomus choice dan wawancara langsung dengan metode tawar menawar (*bidding game*). Skenario yang ditawarkan adalah untuk pemeliharaan unit rusunawa maka diperlukan besarnya biaya pemeliharaan yang terdiri dari WTP1 (<Rp.155.000), WTP2 (Rp.155.000- Rp.169.999) WTP3 (Rp.170.00-Rp. 184.999) WTP4 (Rp.185.000- Rp.200.000). Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa keinginan tinggal di Rusunawa Menteng kelompok sasaran cukup tinggi yaitu 70,3% dan kelompok sasaran bersedia membayar sewa dengan nilai bervariasi antara Rp.25.000 sampai dengan Rp. 200.000 sehingga diperoleh nilai rata-rata WTP sebesar Rp. 115.863,10 dan estmasi nilai WTP adalah pada peringkat WTP1 (<Rp.155.000).

Beberapa temuan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya di atas, maka originalitas dan posisi penelitian yang dilakukan pada tesis ini sebagai berikut.

- (1) Dari penelitian terdahulu disimpulkan bahwa kesediaan membayar retribusi sampah maupun kesediaan membayar rumah susun merupakan *non use valuation/non market* sehingga metode valuasi kontingensi yang menurut Boyle (2003) merupakan survey dengan dasar metodologi untuk mendapatkan nilai dari suatu tempat masyarakat terhadap barang, jasa

pelayanan dan kenyamanan dapat dipergunakan. Demikian pula jasa transportasi yang merupakan jasa pelayanan, untuk mendapatkan nilai kesediaan dan kerelaan pengguna jasa membayar tarif dapat menggunakan metode valuasi kontingensi.

- (2) Menguji kesediaan dan kerelaan pengguna jasa Bus Trans Pakuan secara langsung dengan menanyakan kesediaan membayar (WTP) dengan model pertanyaan *dichotomus choice* dan wawancara langsung dengan metode tawar menawar (*bidding game*). Skenario yang ditawarkan adalah perbaikan kualitas pelayanan meliputi perbaikan shelter, penggunaan smartcard dan penambahan jumlah armada.



BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Penelitian ini hanya mengkaji masalah keadaan objek pada waktu penelitian berlangsung. Merupakan penelitian bersifat penjelasan yang mengamati hubungan antara variabel-variabel penelitian dan menguji hipotesa yang telah dirumuskan sebelumnya.

Penerapan metode valuasi kontingensi dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui besarnya *Willingness To Pay* (WTP) dan hubungan pengguna jasa dalam menentukan kesediaan dan kerelaan membayar dengan faktor yang mempengaruhinya secara langsung yaitu dengan menanyakan secara langsung kepada responden dengan dipandu oleh kuesioner. Pengumpulan data yang dilakukan menggunakan metode preferensi tersurat merupakan salah satu metode pengumpulan data yang sebelumnya banyak dipakai di bidang riset pasar untuk barang-barang kebutuhan sekunder maupun tertier dari masyarakat, sangat tergantung kepada jawaban responden yang disusun secara hati-hati.

Metode preferensi tersurat dapat digunakan dalam bidang studi lingkungan transportasi menurut Jacob (2007) memiliki karakteristik sebagai berikut :

1. Metode ini merupakan perangkat survei dalam riset pasar namun dapat dikembangkan dalam penelitian lingkungan untuk mendapatkan pernyataan masyarakat mengenai bagaimana mereka akan memberikan suatu response terhadap situasi-situasi lingkungan hipotesis.
2. Situasi-situasi lingkungan tersebut ditawarkan kepada responden yang memiliki antara faktor yang berbeda, yang terkait dengan proses pengambilan keputusan situasi tersebut.
3. Peneliti memuat situasi-situasi lingkungan dengan beberapa variabel yang sama dengan ukuran berbeda sehingga memungkinkan respon calon penumpang atau masyarakat dapat diukur secara kuantitatif.
4. Peneliti perlu meneliti situasi-situasi lingkungan dan transportasi yang mudah dimengerti dengan tingkat pengetahuan dan pengalaman responden,

dengan demikian jawaban responden sesuai dengan finansial yang mereka miliki.

Metode kuesioner yang digunakan mengacu pada pendekatan pendapat responden yang menghadapi berbagai alternatif pilihan produk yang ditawarkan dan harus menentukan satu produk pilihan, dengan demikian akan menghasilkan pilihan yang berbeda antar konsumen.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Melakukan identifikasi masalah bidang transportasi di Kota Bogor pada umumnya dan masalah angkutan umum pada khususnya melalui pengumpulan data primer dan sekunder yang relevan dengan penelitian
2. Melakukan penggalian pendapat dari Pemerintah Kota Bogor, PD Jastrans Kota Bogor dan Masyarakat Kota Bogor melalui teknik wawancara dan mengisi kuesioner.

Sebagai instrumen dalam melakukan penelitian, kuesioner dibagi menjadi 4 bagian yaitu : *Pertama* mengenai karakteristik responden meliputi Jenis kelamin, usia, alamat, jumlah anggota keluarga, pendidikan terakhir dan pekerjaan responden. *Kedua* berupa pertanyaan berkenaan dengan sikap umum pengguna jasa Bus Trans Pakuan berkenaan dengan bus angkutan massal, , Studi *CVM* mengharuskan agar setiap detil pertanyaan dapat dijelaskan kepada responden sehingga tidak menjadi bias. *Ketiga* ditanyakan mengenai maksud perjalanan menggunakan Bus Trans Pakuan Kota Bogor yang meliputi pertanyaan berkenaan dengan alasan menggunakan bus, moda yang digunakan sebelumnya, kekurangan angkutan umum lain, volume penggunaan bus, pergantian moda dan kepemilikan kendaraan bermotor. Selanjutnya Bagian *Keempat* ditanyakan mengenai produksi jasa yang disediakan pengusaha yaitu berkenaan kesediaan jumlah bus, *Kelima* berkenaan dengan kualitas dan kuantitas pelayanan meliputi kehandalan (*reliability*), daya tanggap (*responsivness*), jaminan (*assurance*), empati, dan bukti langsung (*tangibles*) dan kuantitas pelayanan.. *Keenam* kesediaan untuk membayar tarif Bus Trans Pakuan Kota Bogor. Rincian lengkap kuesioner dapat dilihat dalam Lampiran 2.

Dalam kerangka studi metode valuasi kontingensi, dibuat skenario penelitian yang ditujukan bagi responden agar responden memahami kondisi

peningkatan lingkungan yang ditawarkan dan masyarakat terlibat didalamnya. Skenarionya adalah :

Rute Bus Trans Pakuan meliputi “Terminal Bubulak – Jl. KH. Abdullah Bin Nuh – Jl. KH. Sholeh Iskandar – Jl.Pajajaran – Pool Bus Wisata Baranangsiang”. Menggunakan sebagian jaringan jalan nasional dengan panjang lintasan 14 Km. Pada saat ini interval keberangkatan bus Trans Pakuan adalah selama 17 menit.

Dengan memperhatikan kriteria keterjangkauan (*accessibility*), kehandalan (*reliability*) dan *Efficiency*, maka Bus Trans Pakuan membutuhkan fasilitas pendukung, berupa :

- a) Terminal penumpang asal dan tujuan.
- b) Shelter dengan celukan (*lay bay*)
- c) Rambu-rambu lalu lintas
- d) Marka jalan

Untuk meningkatkan pelayanan kepada penumpang, maka PD Jastrans berencana untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa berupa:

1. perbaikan fasilitas pendukung seperti shelter dan pemasangan *hot-spot* pada *shelter* Bubulak dan *shelter* Cidangiang.
2. melakukan modernisasi sistem pembayaran jasa angkutan yang pada awalnya menggunakan karcis kertas menjadi *Smart Card Ticketing System*.
3. penambahan jumlah armada 10 buah bus, sehingga terjadi peningkatan interval keberangkatan antar bus menjadi 7 menit sekali dari yang tadinya setiap 17 menit sekali.

Peningkatan pelayanan tersebut berimplikasi pada peningkatan biaya operasi Bus yaitu dari tarif Rp. 3.000 yang berlaku saat ini menjadi Rp. 4000-Rp.7000,-.

Didalam pertanyaan tentang WTP dipilih teknik *take-it-or leave-it methode with follow up*, yaitu metode dengan cara menawarkan nilai tertentu dan responden menjawab “ya” atau “tidak” . Jika responden menjawab “ya” selanjutnya nilai tawaran dinaikan jika tidak maka nilai di turunkan. Untuk melengkapi hasil survey agar dapat menghasilkan nilai riil dalam rupiah maka setelah tawaran dinaikan atau diturunkan, responden ditanya berapa maksimum yang bersedia mereka bayarkan dalam menggunakan Bus Trans Pakuan. Metode

ini dipilih karena mempunyai tingkat kesesuaian yang tinggi, bersifat insentif dan kompitabel, penerapan lebih fleksibel dapat melalui wawancara langsung atau via telepon dan dapat menghindari terjadinya *starting point bias*.

Nilai besaran tarif yang ditawarkan kepada responden yang terendah adalah sebesar Rp. 3.000 sesuai dengan tarif yang berlaku pada saat ini adapun dalam menentukan variasi nilainya tergantung dari jenis fasilitas yang ditawarkan untuk diperbaiki/ditingkatkan.

Tawaran tarif yang ditawarkan sesuai dengan besaran biaya yang dikeluarkan bervariasi dari Rp.4.000-Rp.5.000 untuk perbaikan fasilitas pendukung, Rp. 6.000 untuk penggunaan *smart card* dan Rp. 7.000 untuk penambahan jumlah armada. Dari tawaran tarif tersebut kemudian diklasifikasikan menjadi WTP1 (Rp.2000-Rp.4.000), WTP2 (Rp.4.100-Rp.5.000), WTP3 (Rp. 5.100-Rp.6.000) dan WTP4 (Rp. 6.100-Rp.7.000)

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan ditempat beroperasinya Bus Trans Pakuan yaitu di Kota Bogor. Pengumpulan Data terhadap responden di mulai pada bulan Agustus 2009-bulan Nopember 2009.

3.3 Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya Sugiyono (2009).

Jadi Populasi bukan hanya orang, tetapi juga objek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subjek/objek yang diteliti itu.

Dalam penelitian ini populasi adalah pengguna jasa Bus Trans Pakuan Bogor sebanyak 2.251 orang berdasarkan data dari PD Jastrans merupakan jumlah rata-rata pengguna jasa bus selama tahun 2008. Sampel merupakan sebagian dari seluruh elemen yang menjadi objek penelitian. Manfaat yang diharapkan dengan melakukan sampling menurut Sugiyono (2009) :

- a. Biaya lebih hemat artinya jika data yang didapat berasal dari sebagian kecil populasi, maka biaya akan lebih sedikit daripada melakukan penelitian seluruh elemen populasi
- b. Proses lebih cepat karena data yang dikumpulkan sebagian saja, maka prosesnya lebih cepat.
- c. Akurasi lebih tinggi karena volume pekerjaan, kelelahan, kejenuhan akan berkurang.
- d. Minimalkan risiko maksudnya pada penelitian yang bersifat merusak dengan meneliti pada sampel maka dapat meminimalkan kerusakan atau resiko.
- e. Jika populasinya terlalu besar atau sulit dijangkau, maka dikhawatirkan ada data yang terlewat, sehingga dengan sampling persoalan seperti ini dapat teratasi.

Dengan memperhatikan hubungan antara biaya, tenaga dan waktu disatu sisi dan presisi disisi lainnya maka untuk mendapatkan data yang representatif jumlah responden dalam penelitian ini adalah :

$$n = \frac{N}{1 + N (d^2)}$$

Dimana :

N = besar populasi

n = Besar sampel

d = Tingkat kepercayaan/ketepatan yang diinginkan (Notoatmodjo,2002)

$$n = \frac{2251}{1 + 2251 (0,10^2)}$$

$$n = \frac{2251}{23,51}$$

$$n = 95,74$$

Jadi sampel yang diperlukan minimal 96 orang dalam penelitian ini menggunakan 100 sampel.

Pengambilan sampling dilakukan dengan pendekatan *non probabilistic* dengan kemungkinan untuk dipilih sebagai sampel yaitu dilakukan kepada setiap pengguna jasa Bus Trans Pakuan (populasi homogen) baik yang

berada di terminal ataupun yang ada di *shelter*. Metode pengambilan sampel adalah *purposive sampling methode*. Dengan proporsi sampel sebanyak 50% sampel yang berada di shelter Cidangiang menuju Bubulak dan 50% dari Terminal Bubulak menuju Cidangiang. Seperti tercantum dalam tabel berikut :

Tabel 3.1 Distribusi sampel

No.	Nama Shelter	Jumlah responden
1	Bubulak- Cidangiang	
	Bubulak	35
	Perempatan Semplak-Yasmin	5
	Ruko Yasmin	3
	Pertigaan Tugu Narkoba	4
	UIKA (Universitas Ibnu Khaldun)	3
2	Cidangiang – Bubulak	
	Cidangiang	35
	Toserba YOGYA (Bogor Indah Permai)	3
	Pertigaan Tugu Narkoba (T)	2
	Warung Jambu	5
	Villa Indah Pajajaran	5
	JUMLAH	100

Sumber : Hasil pengolahan data

3.4 Jenis dan Cara Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis yaitu data primer dan data sekunder.

- a. Data Primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat oleh Peneliti. Data Primer dalam penelitian ini diperoleh dengan memberikan daftar pertanyaan kepada masyarakat Kota Bogor.
- b. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait seperti PD Jastrans berkenaan dengan pengoperasian Bus Trans Pakuan Kota Bogor , Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Bogor berkenaan dengan kebijakan Pemerintah Kota Bogor dalam bidang transportasi serta data lain yang bersumber dari referensi dan penelitian terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian.

3.5 Pengolahan dan Analisa Data

3.5.1 Penanganan Data

Setelah semua data yang diperlukan dalam penelitian ini dikumpulkan selanjutnya dilakukan pemeriksaan data kuesioner berupa kegiatan sortir data dimana data yang tidak mempunyai persyaratan dalam penelitian tidak dipakai.

3.5.2 Pengolahan Data

Untuk melakukan analisis kemauan untuk membayar (*WTP*) tarif Bus Trans Pakuan Kota Bogor dengan analisis model *crosstab* atau tabulasi silang. *Crosstab* adalah sebuah tabel silang antara satu baris atau lebih dan satu kolom atau lebih. Ciri penggunaan *crosstab* adalah data input yang berskala nominal atau ordinal. Menurut Singgih (2009) pembuatan *crosstab* dapat juga disertai dengan penghitungan tingkat keeratan hubungan (asosiasi) antar isi *crosstab* alat ukur yang sering di gunakan yaitu *chi square* yaitu untuk menguji ada tidaknya hubungan antara baris dan kolom dari sebuah *crosstab* atau hubungan antar variabel.

Dalam penelitian ini yang akan dicari yaitu hubungan nilai *WTP* yang dipilih oleh pengguna jasa Bus Trans Pakuan dengan faktor-faktor yang diduga mempengaruhinya sesuai pendapat Ofyzar (1999) yaitu produksi jasa, maksud perjalanan, kualitas dan kuantitas pelayanan serta pendapatan responden dengan menggunakan *SPSS for windows*.

3.5.3 Pengkodean Data

Pengkodean data berasal dari data hasil kuesioner yang disebarakan. Berdasarkan hasil kuesioner maka responden yang memilih besaran *WTP* diklasifikasikan menjadi 4 yaitu *WTP1* (Rp.2000-Rp.4.000), *WTP2* (Rp.4.100-Rp.5.000), *WTP3* (Rp. 5.100-Rp.6.000) dan *WTP4* (Rp. 6.100-Rp.7.000), sedangkan maksud perjalan responden berdasarkan hasil kuesioner dari 5 yang ditanyakan 1 tidak terisi yaitu maksud perjalanan untuk kebudayaan atau tempat ibadah sehingga hanya 4 klasifikasi yang dipilih oleh responden meliputi Ekonomi (1), Sosial (2), Pendidikan (3) dan Rekreasi dan hiburan (4). Untuk Responden yang berpendapat bahwa perlu adanya penambahan bus maka diberi kode 1 sedangkan untuk yang berpendapat tidak perlu diberi kode 0, sedangkan pendapatan responden dibagi dalam rendah (kurang dari 1 juta), sedang (1-3

Juta), dan tinggi (diatas 3 juta) pertimbangannya adalah berdasarkan Upah Minimum Kota (UMK) Bogor maka sesuai SK Gubernur Jabar No. 561/Kep.575-. Bangsos/2007 tentang UMK Bogor, Bekasi,. Purwakarta, Sumedang, Bandung Barat, Kota Depok, Bekasi dan Cimahi tahun 2008 adalah sebesar Rp. 830.000. Sehingga pendapatan yang berada dibawah Rp. 1 juta merupakan pendapatan yang rendah. Kualitas dan kuantitas pelayanan dibagi menjadi 4 bagian yaitu sangat buruk, buruk, baik dan sangat baik. Pengklasifikasian tersebut didapat dari menjumlahkan seluruh skor pertanyaan kuesioner yang merupakan skala 1-5 kemudian dibagi menjadi 4 range (lihat Lampiran 2) sehingga muncul klasifikasi sangat buruk, burk, baik dan sangat baik. Rincian kode hasil kuesioner atas faktor yang mempengaruhi WTP pengguna jasa dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 3.2 Pengkodean Data

NO	VARIABEL	RANGE	KODE
1	WTP	2000 – 4000	1
		4100 – 5000	2
		5100 – 6000	3
		6100 – 7000	4
2	Maksud Perjalanan	Ekonomi (bekerja,belanja)	1
		Sosial	2
		Pendidikan	3
		Rekreasi dan hiburan	4
3	Produksi Jasa	Perlu	1
		Tidak perlu	0
4	Pendapatan	rendah (< 500.000 - 1.000.000)	1
		sedang (> 1.000.000 - 3.000.000)	2
		tinggi (> 3.000.000)	3
5	Kualitas dan Kuantitas Pelayanan	Sangat buruk	1
		Buruk	2
		Baik	3
		Sangat baik	4

Sumber : Hasil pengolahan data

3.6 Analisis faktor yang mempengaruhi kerelaan dan kesediaan membayar tarif Bus Trans Pakuan Kota Bogor

Analisa terhadap faktor yang diduga mempengaruhi WTP ditentukan berdasarkan teori dan penelitian terdahulu maupun asumsi yang dibangun dan juga merujuk pada jawaban yang diajukan dalam kuesioner. Yang menjadi dasar penelitian ini yaitu pendapat Ofyzar (1999) yang mengatakan bahwa WTP dipengaruhi oleh maksud perjalanan, produksi jasa, kualitas dan kuantitas pelayanan, dan pendapatan responden adapun pendapat lainnya merupakan referensi pelengkap untuk memperkuat teori dasar penelitian seperti terlihat dalam tabel berikut.

Tabel 3.3. Faktor yang mempengaruhi WTP

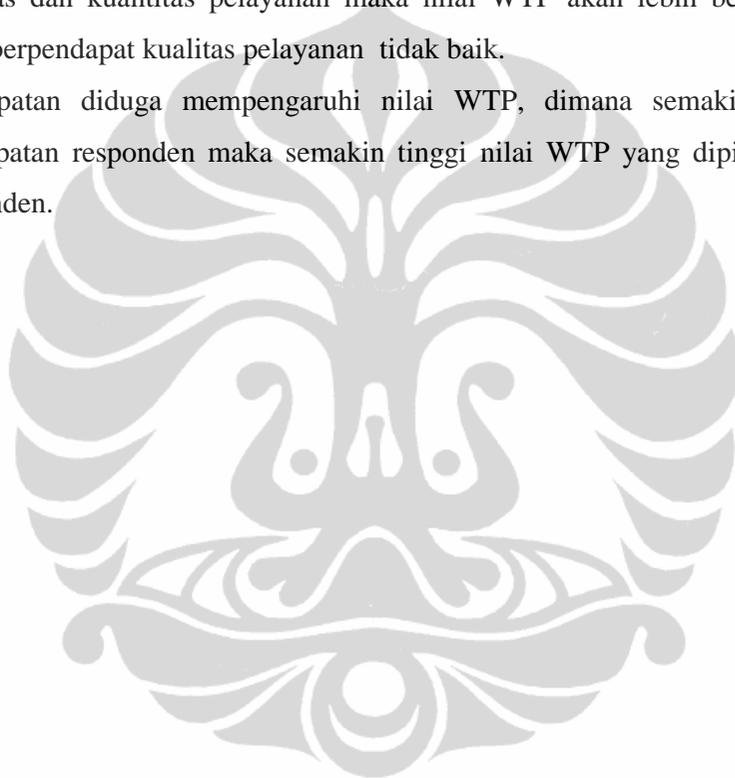
No	Faktor yang diteliti	Deskripsi Operasional	Sumber Referensi
1	Maksud Perjalanan	Tujuan Responden dalam melakukan perjalanan apakah Ekonomi (bekerja, belanja), Sosial, Pendidikan, Rekreasi dan hiburan, Kebudayaan/ Tempat Ibadah	Ofyzar Z. Tamin, 1999 LPM ITB 1996
2	Produksi Jasa Angkutan yang disediakan oleh Pengusaha	Meliputi ketersediaan armada apakah memadai atau tidak memadai	Ofyzar Z. Tamin, 1999
3	Kualitas dan Kuantitas Pelayanan	Pedapat responden tentang Kualitas dan Kuantitas Pelayanan	Ofyzar Z. Tamin, 1999 Berry & Pasuraman (1988) dalam M.N.Nasution (2004)
4	Pendapatan	Pendapatan responden per bulan	David Pearce, 2002 Ofyzar Z. Tamin, 1999

Sumber : Hasil pengolahan data

Pemilihan faktor dengan mempertimbangkan alasan sebagai berikut :

- a. Maksud perjalanan diduga mempengaruhi nilai WTP dimana responden yang mempunyai tujuan melakukan perjalanan untuk bekerja mempunyai nilai WTP yang lebih besar dibanding tujuan perjalanan yang lain.

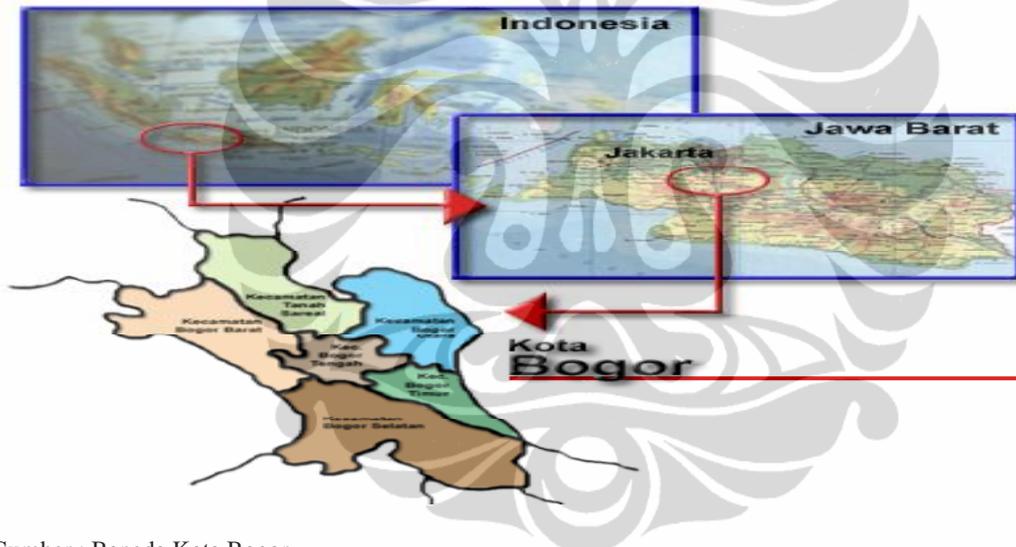
- b. Pendapat responden terhadap produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha meliputi apakah perlu penambahan armada atau tidak perlu, diduga jika responden berpendapat perlu penambahan armada maka pilihan dalam menetapkan nilai WTP nya akan tinggi dibanding dengan yang mempunyai pendapat tidak perlu penambahan.
- c. Pendapat responden tentang Kualitas dan Kuantitas Pelayanan diduga mempengaruhi nilai WTP, yaitu Pendapat Responden yang baik terhadap kualitas dan kuantitas pelayanan maka nilai WTP akan lebih besar dari yang berpendapat kualitas pelayanan tidak baik.
- d. Pendapatan diduga mempengaruhi nilai WTP, dimana semakin besar pendapatan responden maka semakin tinggi nilai WTP yang dipilih oleh responden.



BAB 4 DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN

4.1 Kondisi Fisik Wilayah dan Demografi Kota Bogor

Kota Bogor berjarak \pm 54 km dari Ibu Kota Negara DKI Jakarta, secara geografis terletak di antara 106,48° Bujur Timur dan 6,36° Lintang selatan. Secara administrasi Kota Bogor termasuk ke dalam Propinsi Jawa Barat. Kota Bogor terdiri dari 6 (enam) kecamatan, yaitu: Kecamatan Kota Bogor Utara, Kecamatan Kota Bogor Timur, Kecamatan Kota Bogor Barat, Kecamatan Kota Bogor Tengah, Kecamatan Kota Bogor Selatan dan Kecamatan Tanah Sareal, dengan 68 kelurahan. Luas Wilayah Kota Bogor Tahun 2005 adalah seluas 11.850 Ha.



Sumber : Bapeda Kota Bogor

Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Bogor

Jumlah penduduk di Kota Bogor pada akhir tahun 2007 sebanyak \pm 905.132 jiwa, terdiri dari 457.717 jiwa laki-laki dan 447.415 jiwa perempuan, sehingga terdapat kenaikan dari tahun 2006 sebesar 22,85% berarti kepadatan penduduk berdasarkan jumlah penduduk dengan luas wilayah per Km² sebesar 7.746 jiwa. Kenaikan tersebut diduga karena faktor penarik Kota Bogor, mengingat semakin banyaknya fasilitas sosial yang mudah diperoleh selain itu juga Kota Bogor merupakan kota penyangga Ibu Kota Negara, sehingga menarik para pendatang untuk tinggal dan menanamkan usahanya di Kota Bogor

Tabel 4.1

Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bogor per Kecamatan Tahun 2007

NO	Kecamatan	Luas Wilayah (Km2)	Penduduk	Rumah Tangga	Kepadatan Penduduk
1	Bogor Selatan	29.26	176,094	39,050	6,018
2	Bogor Timur	10.15	91,609	18,594	9,026
3	Bogor Utara	17.69	161,562	35,187	9,133
4	Bogor Tengah	8.11	109,039	24,256	13,445
5	Bogor Barat	31.33	198,296	41,753	6,329
6	Tanah Sareal	20.31	168,532	35,517	8,298
	JUMLAH	116.85	905.132	194.357	7.746

Sumber : Kota Bogor Dalam Angka, 2008

4.2 Kondisi Perekonomian

Ditinjau Atas Dasar Harga Berlaku, PDRB Kota Bogor tahun 2007 secara umum seluruh Sektor lapangan usaha mengalami kenaikan pertumbuhan sebesar 17.92 persen dibanding tahun 2006, yaitu dari Rp. 7.257.742,09 juta pada tahun 2006 menjadi Rp. 8.558.035,70 juta di tahun 2007.

PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2000 mengalami pertumbuhan sebesar 6,09 persen dari Rp. 3.782.273,71 juta di tahun 2006 menjadi Rp. 4.012.743,18 juta pada tahun 2007. Keadaan PDRB Kota Bogor Atas Dasar Harga Berlaku dan PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2000 kurun waktu 2003 sampai dengan tahun 2007 disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4.2

PDRB Kota Bogor Atas Dasar Harga Berlaku dan Atas Dasar Harga Konstan (2000) Tahun 2003 – 2007 (Jutaan Rupiah)

No.	Tahun	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku	PDRB Atas Dasar Harga Konstan
1	2003	4.165.569	3.168.185
2	2004	5.245.746	3.361.438
3	2005	6.191.918	3.567.230
4	2006*)	7.257.742	3.782.273
5	2007**)	8.558.035	4.012.743

*) Angka Perbaikan **) Angka Sementara

Sumber : PDRB Kota Bogor 2007

Dengan melihat bahwa PDRB Atas Dasar Harga Berlaku sebesar Rp. 4.165.569,13 juta di tahun 2003 meningkat menjadi Rp. 8.558.035,70 juta di tahun 2007 dan PDRB Atas Dasar Harga Konstan pun mengalami peningkatan dari Rp. 3.168.185,54 juta pada tahun 2003 menjadi Rp. 4.012.743,18 juta di tahun 2007, maka hal ini menggambarkan bahwa dalam kurun waktu lima tahun belakangan ini telah terjadi peningkatan riil yang walaupun tidak terlalu besar tetapi cukup menunjukkan bahwa peningkatan yang terjadi bukan hanya peningkatan yang disebabkan oleh harga yang jauh meningkat atau tingkat inflasi yang terjadi.

Salah satu indikator perkembangan ekonomi suatu daerah adalah Laju Pertumbuhan PDRB. Indikator ini menunjukkan perkembangan / pertumbuhan produk yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi di daerah tersebut.

Untuk lebih jelas melihat Laju Pertumbuhan PDRB Kota Bogor menurut Sektor Lapangan Usaha disajikan pada Tabel 4.3 berikut ini :

Tabel 4.3 Laju Pertumbuhan PDRB Kota Bogor Atas Dasar Harga Berlaku dan Atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2006 – 2007 (%)

Kode Sektor	Lapangan Usaha	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku		PDRB Atas Dasar Harga Konstan	
		2006*)	2007**)	2006*)	2007**)
1	Pertanian	7,44	7,82	-2,32	3,19
2	Pertambangan & Penggalian	-	-	-	-
3	Industri Pengolahan	19,83	20,66	5,68	6,34
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	14,01	14,24	6,65	6,77
5	Bangunan	13,28	13,59	4,02	4,08
6	Perdagangan, Hotel dan	14,81	15,24	6,43	5,70
7	Restoran	27,25	28,02	6,89	7,07
8	Angkutan dan Komunikasi	17,97	18,35	6,83	7,23
9	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	10,01	10,32	5,26	5,20
	Jasa-jasa				
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO		17,21	17,92	6,03	6,09

*) Angka Perbaikan **) Angka Sementara

Sumber : PDRB Kota Bogor 2007

Meningkatnya PDRB tersebut berimplikasi pada meningkatnya pendapatan perkapita masyarakat Kota Bogor yaitu Atas Dasar Harga Berlaku menunjukkan

peningkatan dari Rp. 5,26 juta pada tahun 2003 menjadi Rp. 9,98 juta di tahun 2007 sedangkan berdasarkan pada PDRB Atas Dasar Harga Konstan pada tahun menunjukkan peningkatan dari Rp.4,00 juta pada tahun 2003 menjadi Rp 4.677.347,49 sebagaimana terlihat dalam tabel 4.4 berikut :

Tabel 4.4
PDRB Perkapita Kota Bogor 2003 – 2007 (Rupiah)

NO	URAIAN	Tahun				
		2003	2004	2005	2006*)	2007**)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Berlaku	5.262.573,65	6.494.374,80	7.510.609,11	8.626.510,51	9.975.446,96
2	PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Konstan 2000	4.002.528,65	4.161.551,26	4.326.942,49	4.495.588,79	4.677.347,49

*) Angka Perbaikan **) Angka Sementara

Sumber : PDRB Kota Bogor 2007

Struktur perekonomian Kota Bogor merupakan struktur yang didominasi oleh Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran, Sektor Industri Pengolahan (Sub Sektor Industri non-Migas) dan Sektor Angkutan dan Komunikasi Atau dengan perkataan lain Sektor Tersier merupakan Sektor yang paling besar kontribusinya disusul Sektor Sekunder dan Sektor Primer.

Selama kurun waktu 2003–2007 terlihat bahwa Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran mendominasi kontribusi terhadap PDRB Kota Bogor (Atas Dasar Harga Berlaku maupun Atas Dasar Harga Konstan) disusul oleh Sektor Industri Pengolahan dan Sektor Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan.

4.3 Gambaran Umum Transportasi Kota Bogor

Panjang jalan yang ada di Kota Bogor pada tahun 2007 adalah sekitar 773.412 km, terdiri atas jalan negara sepanjang 34.199 km dengan lebar 8 - 10 m dan jalan kota sepanjang 739.213 km dengan lebar 3 – 10 m. Jaringan jalan tersebut secara keseluruhan yang sudah beraspal sepanjang 667.093 km atau sekitar 90% dari total panjang ruas jalan Kota Bogor, jalan Batu sepanjang 15,219 km dan jalan beton/conblok sepanjang 53,078 km. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.5
Kondisi Jaringan Jalan Kota Bogor

No	Keadaan	Status Jalan Dan Panjang (Km)			JUMLAH
		Negara	Propinsi	Kota	
I	Jenis Permukaan				
	a. Diaspal	34,199	-	667,093	711.292
	b. Batu	-	-	15,219	15,219
	c. Tanah	-	-	3,823	3,823
	d. Beton/conblok	-	-	53,078	53,078
	e. Tidak dirinci	-	-	-	-
	Jumlah	34,199	-	739,213	773.412
II	Kondisi Jalan				
	a. Baik Sekali	24,266	-	220.780	255.046
	b. Sedang	8,546	-	419,676	428.222
	c. Rusak	1,387	-	78,589	79.976
	d. Rusak Berat	-	-	20,168	20,168
	Jumlah	34,119	-	739,213	773.412
III	Kelas Jalan				
	a. Kelas I	-	-	-	-
	b. Kelas II	33,810	10.120	13.028	
	c. Kelas III	-	-	147,675	
	d. Kelas III A	-	-	54,144	
	e. Kelas III B	-	-	158,124	
	f. Kelas III C	-	-	167,800	
	g. Kelas Tidak dirinci	-	-	5,894	
	Jumlah	33,810	10.120	576.665	

Sumber : Kota Bogor Dalam Angka 2007

Jaringan jalan di Kota Bogor mempunyai pola radial konsentris dengan karakteristik sebagai berikut:

- a. Pada kawasan pusat kota terdapat jaringan jalan melingkari Kebun Raya Bogor (*ring*). Jaringan jalan yang melingkar tersebut merupakan gabungan dari ruas Jalan Juanda, Jalan Otista, sebagian Jalan Pajajaran dan Jalan Jalak Harupat.
- b. Jaringan jalan yang berasal dari kawasan lainnya terhubung secara konsentris ke jaringan jalan melingkar ini. Beberapa jalan tersebut diantaranya adalah Jalan Suryakencana, Jalan Sudirman, Jalan Pajajaran, Jalan Veteran, serta Jalan Empang.
- c. Pada Bagian timur Kota Bogor yang berbatasan dengan Kabupaten Bogor, terdapat Jalan Tol Jagorawi, yang menghubungkan pusat Kota Bogor dan Ciawi dengan Jakarta maupun daerah lainnya.

- d. Pada bagian utara Kota Bogor (Kecamatan Tanah Sareal dan Bogor Barat) terdapat jalan lingkar (*ring road*). Jalan lingkar ini menghubungkan Jalan Sindang Barat (di Kecamatan Bogor Barat) dengan Jalan Raya Bogor (di Kecamatan Tanah Sareal). Pemerintahan Kota Bogor juga telah merencanakan pembangunan jalan lingkar dari bagian barat ke bagian selatan kota, yaitu jalan lingkar yang menghubungkan Jalan Sindang Barang ke daerah Rancamaya, selanjutnya terus menuju Ciawi (sebagian jalan lingkar yang direncanakan ini melewati Kabupaten Bogor). Disamping itu juga direncanakan pembangunan jalan lingkar di bagian utara, yang menghubungkan Jalan Raya Bogor dengan Jalan Tol Jagorawi.

Jaringan jalan dengan pola radial konsentris memiliki konsekuensi berupa terakumulasinya seluruh pergerakan ke kawasan pusat kota, sebab kawasan ini merupakan satu-satunya akses untuk mencapai daerah lain. Pergerakan ini tidak hanya berupa pergerakan internal kota saja, tetapi termasuk juga pergerakan internal-eksternal dan eksternal-internal yang melintas Kota Bogor

Jaringan trayek angkutan perkotaan, pelayanannya bersifat antara kota/kabupaten dalam satu provinsi. Di Kota Bogor jaringan trayek angkutan perkotaan didasarkan pada Keputusan Gubernur Provinsi Jawa Barat No. 551.2/SK-102-PEREK/1992 tertanggal 16 Februari 1999. Jumlah serta kode trayek angkutan perkotaan yang melintas di Kota Bogor ditampilkan pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6. Rekapitulasi Angkutan Perkotaan (AKDP) Tahun 2006

NO	ASAL – TUJUAN (PP)	PANJANG LINTASAN PULANG PERGI (M)	JUMLAH KENDARAAN SAAT INI
1	Sukasari – Cibedug	17	160
2	Pasar Anyar – Bojong Gede	12	210
3	Merdeka - Ciampea	19	155
4	Merdeka - Ciapus	12	27
5	Merdeka – Parung	24	525
6	Sukasari – Cisarua	21	699
7	Sukasari – Cicurug	23	632
8	Baranang Siang - Sukabumi	60	329
9	Baranang Siang - Cianjur	35	290
10	Merdeka – Ciomas	16	337
11	Pasar Anyar – Citeurep	21	1190
TOTAL / RATA - RATA		23.64	4554

Sumber : SK Gubernur No. 551.2/SK-102-PEREK/1992

Jumlah angkutan kota yang melayani trayek dalam kota berdasarkan Keputusan Walikota Bogor No. 551.23.45-67 Tahun 2006 Tanggal 17 Februari 2006 seperti tercantum dalam Tabel 4.7.

Tabel 4.7.
Rekapitulasi Angkutan Kota (Angkot)

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK YANG DILAYANI	JENIS KEND	JML KEND
1	2	3	4	5
1	01	Cipinang Gading – Terminal Merdeka	Bis Kecil	68
2	01 A	Terminal Baranangsiang – Ciawi	Bis Kecil	159
3	02	Sukasari – Taman Topi – Terminal Bubulak	Bis Kecil	553
4	03	Terminal Baranangsiang – Terminal Bubulak	Bis Kecil	322
5	04	Ramayana – Warung Nangka	Bis Kecil	184
6	05	Ramayana – Cimahpar	Bis Kecil	162
7	06	Ramayana – Ciheuleut	Bis Kecil	169
8	07	Terminal Merdeka – Ciparigi	Bis Kecil	231
9	07 A	Pasar Anyar – Pondok Rumput – Sta. Sukaresmi	Bis Kecil	60
10	08	Ramayana – Indrapasta – Warung Jambu	Bis Kecil	150
11	08 A	Ramayana – Taman Kencana – Warung Jambu	Bis Kecil	80
12	09	Sukasari – Ciparigi	Bis Kecil	109
13	10	Bantar Kemang – Terminal Merdeka	Bis Kecil	92
14	11	Pajajaran Indah – Pasar Bogor	Bis Kecil	56
15	12	Pasar Anyar – Cimanggu – Yasmin	Bis Kecil	75
16	12 A	Pasar Anyar – Barata - Cimanggu Permai	Bis Kecil	50
17	12 B	Pasar Anyar – Barata – Sta. Sukaresmi	Bis Kecil	70
18	13	Ramayana – Bantar Kemang – Katulampa	Bis Kecil	155
19	14	Sukasari – Pasir Kuda – Terminal Bubulak	Bis Kecil	100
20	15	Terminal Merdeka – Sindang Barang Jero	Bis Kecil	105
21	16	Pasar Anyar – Salabenda	Bis Kecil	143
22	17	Pomad – Tanah Baru – Bina Marga	Bis Kecil	55
23	18	Ramayana – Mulyaharja	Bis Kecil	58
24	19	Terminal Bubulak – Kencana	Bis Kecil	37
25	20	Pasar Anyar – Vila Mutiara	Bis Kecil	42
26	21	Terminal Merdeka – Cijahe – Curug Mekar – Bogor Country	Bis Kecil	40
27	22	Terminal Bubulak – Yasmin – Sta. Sukaresmi	Bis Kecil	100
28	BK-1	Terminal Bubulak – Baranangsiang	Bis Sedang	20
29	BK-2	Baranangsiang – Ciawi	Bis Sedang	10
Jumlah				3.455

Sumber : SK Walikota No. 551.23.45-67 Tahun 2006

Kegiatan Peningkatan Jalan bertujuan meningkatkan kapasitas ruas jalan melalui pelebaran dan peningkatan konstruksi jalan pada beberapa ruas jalan.

2) Kegiatan Perbaikan Jalan

Kegiatan Perbaikan Jalan dilaksanakan melalui Pemeliharaan Berkala Jalan dan Pemeliharaan Rutin Jalan sehingga dapat meningkatkan mobilitas dan kenyamanan arus lalu lintas, serta menjamin jaringan jalan tetap dalam kondisi baik.

Program pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi juga ditunjang dengan kegiatan pemeliharaan rutin drainase, kegiatan perbaikan saluran, Kegiatan pembangunan dan perbaikan bendung / bangunan air serta kegiatan perbaikan sungai.

b. Program Penataan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pelaksanaan Program Penataan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dirinci menjadi kegiatan sebagai berikut :

- 1) Pembelian Alat Sound Level Meter.
- 2) Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor Berkala.
- 3) Pengendalian Operasional Lalu Lintas.
- 4) Pembangunan Pos Pengatur Lalu Lintas
- 5) Pengadaan Kunci Pengamanan Roda Untuk Operasional Derek.
- 6) Penertiban Angkutan Barang.
- 7) Pemeliharaan Fasilitas Lalu Lintas Jalan.
- 8) Pemasangan Rambu Tiang Lengkung F.
- 9) Pembuatan Papan Nama Jalan dan Pemasangan.
- 10) Pengadaan dan Pemasangan Sarana dan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas.
- 11) Optimalisasi Terminal Baranangsiang.
- 12) Detail Engineering Desaign (DED) Terminal Tipe A Tanah Baru.
- 13) Perbaikan Gedung Pengujian Kendaraan Bermotor.
- 14) Pembangunan Portal Terminal Baranangsiang.
- 15) Pembinaan dan Pemilihan Pengemudi Angkutan Umum Teladan dan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum (SPAU).
- 16) Penyuluhan Sadar Tertib Berlalu Lintas dan Kampanye Keselamatan Lalu Lintas.
- 17) Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum.

18) Penghapusan dan Penggantian Bemo.

Sebagai upaya menghentikan operasi bemo di Kota Bogor, telah dilaksanakan pemberian stimulan atau biaya kompensasi penghapusan bemo, untuk 43 unit bemo.

19) Pemberlakuan sistem operasional bergiliran bagi angkutan umum dengan menggunakan shift A, B dan C.

20) Penggantian Bahan Bakar Minyak Premium dengan Bahan Bakar Gas bagi 1000 angkot yang beroperasi di Kota Bogor.

4.5 Perusahaan Daerah Jasa Sarana Transportasi Kota Bogor

4.5.1 Latar Belakang

Dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, bahwasanya Otonomi Daerah pada tataran Pemerintah Kabupaten/Kota dituntut untuk mampu memberikan pelayanan kepada masyarakat dan berupaya berdikari di dalam pembiayaan pembangunan. Kondisi tersebut sangat berdampak terhadap daerah yang miskin sumber daya alam, sehingga fenomena yang terjadi untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui berbagai jenis retribusi/pajak daerah, pada akhirnya akan membebani warga masyarakat. Sebagai langkah antisipasi fenomena tersebut, melalui perubahan paradigma aparat pemerintahan yang memiliki jiwa kepengusahaan (Birokrat Entrepreneur) dapat digali potensi usaha untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan tidak membebani rakyat.

Sebagai alat Otonomi Daerah, Perusahaan Daerah diharapkan dapat berperan dalam mendorong pertumbuhan Perekonomian Daerah (agen of development) dan sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD), Perusahaan Daerah juga diharuskan memiliki kedudukan dan dapat berperan sebagaimana mestinya tanpa meninggalkan fungsi sosial, terlebih lagi dalam upaya mewujudkan citra *Bogor sebagai Kota Jasa yang Nyaman*. Guna tercapainya peranan yang diharapkan, baik untuk pertumbuhan ekonomi daerah maupun peningkatan Pendapatan Asli Daerah, pola pengelolaan Perusahaan Daerah harus diarahkan pada pencapaian efisiensi, efektifitas dan produktivitas kerja serta pada upaya optimalisasi sumber daya dan sumber dana yang dimiliki. Berdasarkan hal tersebut maka didirikan Perusahaan Daerah “Jasa

Transportasi sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang Perusahaan daerah Jasa Transportasi.

Tujuan yang ingin dicapai melalui pembentukan Perusahaan Daerah “Jasa Transportasi”:

- 1) Meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat;
- 2) Mendorong perekonomian daerah;
- 3) Menunjang pembangunan daerah;
- 4) Sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah;
- 5) Menyelenggarakan kemanfaatan umum.

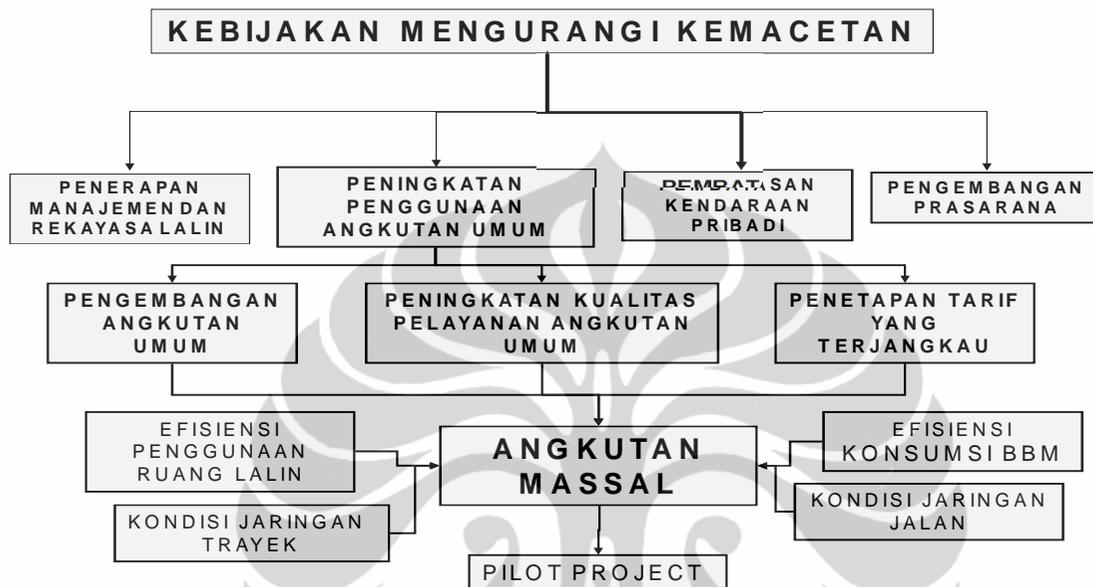
Sasaran dari pembentukan Perusahaan Daerah “Jasa Transportasi”:

- 1) Terjaminya fleksibilitas sistem transportasi salah satunya dengan adanya pemisahan yang jelas antara badan regulator dengan badan yang melakukan operasional.
- 2) Kemudahan pengembangan sistem transportasi yang dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan..
- 3) Konsistensi pengembangan transportasi jangka panjang.
- 4) Konsistensi pelayanan jasa transportasi.
- 5) Beroperasi sebagai perusahaan yang berorientasi profit dengan tidak mengesampingkan pada pelayanan masyarakat secara aman, nyaman, produktif dan ramah lingkungan.
- 6) Menjadi perusahaan layanan publik yang mandiri secara finansial.

Salah satu bidang yang potensial untuk dikelola oleh Perusahaan Daerah adalah bidang jasa transportasi. Masalah transportasi di Kota Bogor yang semakin kompleks menuntut adanya penanganan yang efektif dan profesional sehingga diperlukan adanya perusahaan daerah yang berkecimpung di bidang operasional sehingga pemerintah daerah dapat berkonsentrasi sebagai regulator. Bidang Usaha PD. Jastrans meliputi :

- a) Jasa Angkutan;
- b) Jasa Bengkel Umum;
- c) Jasa Kendaraan Derek;
- d) Jenis usaha lainnya dibidang Transportasi.

Kebijakan mengurangi kemacetan dengan Pengoperasian Bus Trans Pakuan sebagaimana dimaksud pada sasaran angka 2 di atas dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber : PD Jastrans

Gambar 4.3

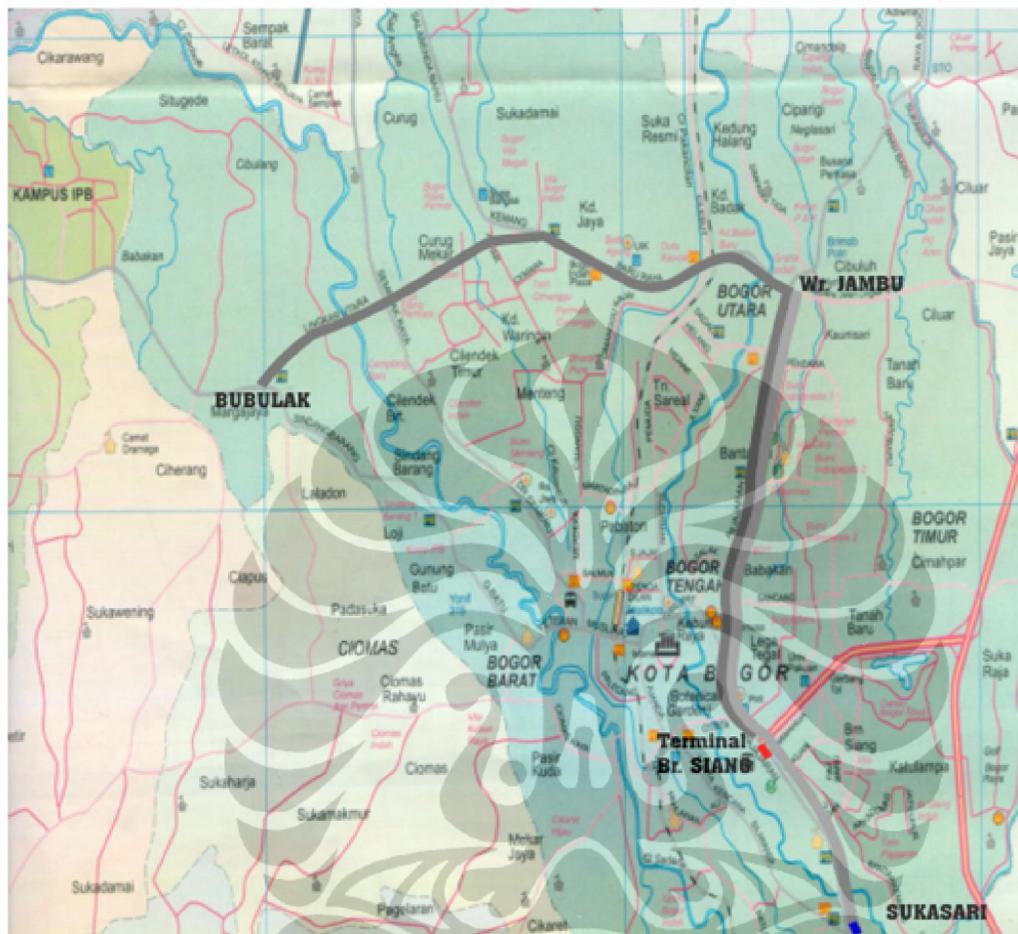
Kebijakan mengurangi kemacetan dengan Pengoperasian Bus Trans Pakuan

4.5.2 Terminal

Hingga saat ini Trans Pakuan belum mempunyai tempat yang representative untuk dipergunakan sebagai pool yang merupakan pusat pengendalian sarana secara keseluruhan baik sarana yang akan dioperasikan (siap operasi) atau sebagai cadangan apabila sewaktu-waktu dipergunakan (siap guna operasi). Dengan mempertimbangkan jumlah armada yang relative masih sedikit, maka penempatan armada di Terminal Bubulak pada saat ini masih ditoleransi, namun apabila jumlah armada sudah semakin bertambah sejalan dengan kebutuhan masyarakat maka kebutuhan pool adalah mutlak diperlukan.

4.5.3 Jaringan Trayek

Jaringan trayek Trans Pakuan” adalah menggunakan sebagian jaringan jalan nasional dengan panjang lintasan 14 Km yang terbagi menjadi 12 node (persimpangan). Lintasan Trayek Bus Trans Pakuan dapat dilihat pada gambar peta berikut ini :



Sumber : PD Jastrans

Gambar 4.4.

Jaringan Trayek Bus Trans Pakuan

4.5.4 Shelter

Halte atau Shelter adalah Tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang. (KM. No.65/1993) Halte Tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. KD.No.271/HK.105/DRJD/96

Shelter Trans Pakuan didesain khusus disesuaikan dengan ketinggian lantai bus yaitu dengan ketinggian ± 70 cm dan untuk menuju tempat tunggu penumpang disediakan tangga permanent yang berada disisi kanan dan kiri. Penempatan shelter sebanyak 16 buah dirasakan masih belum memenuhi kriteria pelayanan yang baik,

karena jarak masing-masing shelter sangat bervariasi dengan jarak terdekat adalah 400 m dan jarak terjauh adalah 6.800 m.

Jumlah shelter yang berada sepanjang jalur Trans Pakuan seperti dalam tabel berikut:

Tabel 4.8 Shelter Trans Pakuan

Bubulak- Cidangiang	Cidangiang - Bubulak
1. Perempatan Sindangbarang Dalam	19. Perempatan Sindangbarang Dalam
2. Perempatan Semplak-Yasmin	18. Perempatan Semplak-Yasmin (R)
3. Ruko Yasmin	17. Ruko Yasmin
4. Radar Bogor	16. RS. HERMINA
5. Pertigaan Yasmin - Soleh Iskandar (R)	15. Pertigaan Jalan Johan - Yasmin
6. Bukit Cimanggu	14. Pertigaan Yasmin - Soleh Iskandar (R)
7. Ruko LIA (R)	13. Bukit Cimanggu
8. UIKA (Universitas Ibnu Khaldun)	12. Taman Cimanggu
9. Duta Kencana (R)	11. Toserba YOGYA (Bogor Indah Permai)
10. Kebon Pedes (T)	10. Duta Kencana (R)
11. Kedung Badak Baru (R)	9. Kebon Pedes (T)
12. Pertigaan Tugu Narkoba (T)	8. Kedung Badak Baru (R)
13. Warung Jambu (R)	7. Pertigaan Tugu Narkoba (T)
14. Bangbarung	6. Warung Jambu
15. MMA IPB (R)	5. Villa Indah Pajajaran
16. Pangrango Plaza (R)	4. TELKOM (R)
17. PMI (R)	3. Pangrango Plaza (R)
18. Terminal Cidangiang	2. PMI (R)
	1. Terminal Cidangiang

Keterangan:(T) = Shelter Sementara (Tangga) (R) = Shelter Rencana

Sumber : PD Jastrans



Gambar 4.5 Shelter Bus Trans Pakuan

4.5.5 Sarana

Jenis sarana yang dipergunakan adalah jenis bus sedang dengan kapasitas penumpang sebanyak ± 30 orang termasuk penumpang yang berdiri. Secara visual jenis sarana tersebut sangat sesuai dengan kondisi kota Bogor mengingat kapasitas jalan yang terbatas, namun kondisi teknis kendaraan kadang-kadang mengganggu pelayanan. Dengan jumlah armada yang masih sangat terbatas maka kendaraan cadangan (siap guna operasi) tidak dialokasikan, sehingga pada saat bus dioperasional dan tiba-tiba mengalami gangguan maka pelayanan menjadi sangat terganggu serta berakibat terganggunya time table yang telah disusun secara keseluruhan.



Gambar 4.6.
Bus Trans Pakuan

4.5.6 Penumpang

Jumlah Penumpang dari Bulan Oktober sampai dengan Bulan Juni 2009 berdasarkan data dari PD Jastrans adalah sebanyak 624.598 orang dengan Jumlah pendapatan sebesar 1.873.794.000 (satu milyar delapan ratus tujuh puluh tiga puluh tujuh ratus sembilan puluh empat juta rupiah).

Tabel 4.9.
Realisasi Jumlah Penumpang Bulan Oktober 2008-Juni 2009

Nama Bulan	Jumlah Penumpang (Orang)	Jumlah Setoran (Rupiah)
Oktober 2008	80.787	242.361.000
Nopember 2008	86.037	258.111.000
Desember 2008	89.285	267.855.000
Januari 2009	85.635	256.905.000
Pebruari 2009	74.404	223.212.000
Maret 2009	79.377	238.131.000
April 2009	83.335	250.005.000
Mei 2009	89.212	267.636.000
Juni 2009	37.313	111.939.000
Jumlah	624.598	1.873.794.000

Sumber : PD Jastrans

Adapun load factor penumpang yang diangkut tahun 2007-2008 dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 4.10. Load faktor dan Jumlah Penumpang Yang Diangkut
Trayek Bubulak – Cidangiang**

Periode	Rata-Rata Load Factor	Rata-Rata Penumpang/Hari	Jumlah Penumpang
25 Mei - 31Des 07	78.05%	1725.625	410,368
01 Jan - 31Des 08	81.76%	2252.66	824.472
Peningkatan (%)	3.71%	30.54%	-

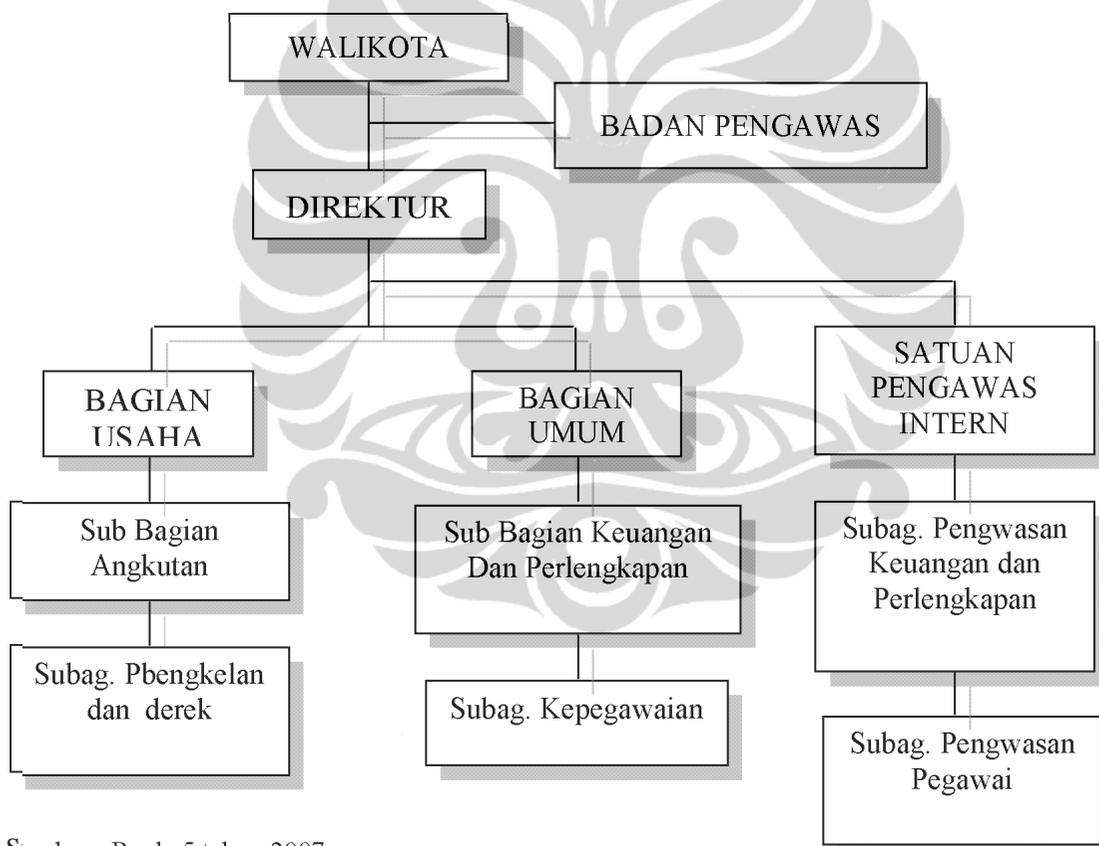
Sumber : PD Jastrans

4.5.7 Pengelolaan

Operasional angkutan umum massal ini dikelola oleh Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor sebagaimana tertuang dalam Perda 5 tahun 2007 tentang Perusahaan Daerah Jasa Transportasi sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 11 Tahun 2008, dengan Struktur Organisasi dan Tata Kerja sebagaimana terlihat dalam gambar 4.7. di bawah.

Tugas dan Wewenang Badan Pengawas adalah sebagai berikut :

- a. mengawasi kegiatan operasional Perusahaan Daerah;
- b. memberikan pendapat dan saran kepada Walikota terhadap
- c. pengangkatan dan pemberhentian Direksi;
- d. memberikan pendapat dan saran kepada Walikota terhadap program kerja yang diajukan oleh Direksi;
- e. memberikan pendapat dan saran kepada Walikota terhadap laporan
- f. neraca dan perhitungan laba/rugi;
- g. memberikan pendapat dan saran atas laporan kinerja Perusahaan Daerah.



Sumber : Perda 5 tahun 2007

Gambar 4.7 Struktur Organisasi PD. Jasa Transportasi

Wewenang Badan Pengawas sebagai berikut:

- a. memberi peringatan kepada Direksi yang tidak melaksanakan tugas sesuai dengan program kerja yang telah disetujui;

- b. memeriksa Direksi yang diduga merugikan Perusahaan Daerah;
- c. menyetujui rencana kerja dan anggaran Perusahaan Daerah;
- d. menerima atau menolak pertanggung jawaban keuangan dan program kerja Direksi tahun berjalan.

Tugas dan Wewenang Direksi :

- a. memimpin dan mengendalikan semua kegiatan Perusahaan Daerah;
- b. menyampaikan rencana kerja 5 (lima) tahunan, rencana kerja anggaran Perusahaan Daerah tahunan dan Peraturan Perusahaan kepada Badan Pengawas untuk mendapat pengesahan;
- c. melakukan perubahan terhadap program kerja setelah mendapat persetujuan Badan Pengawas;
- d. membina pegawai;
- e. mengurus dan mengelola kekayaan Perusahaan Daerah;
- f. menyelenggarakan administrasi umum dan keuangan;
- g. mewakili Perusahaan Daerah baik di dalam maupun di luar Pengadilan;
- h. menyampaikan laporan berkala mengenai seluruh kegiatan termasuk neraca dan perhitungan laba/rugi kepada Badan Pengawas.

Direksi dalam mengelola Perusahaan Daerah memiliki wewenang sebagai berikut:

- a. mengangkat dan memberhentikan pegawai;
- b. mengangkat, memberhentikan dan memindahtugaskan pegawai dari jabatan di bawah Direksi;
- c. menandatangani neraca dan perhitungan laba/rugi;
- d. menanda tangani ikatan hukum dengan pihak lain.

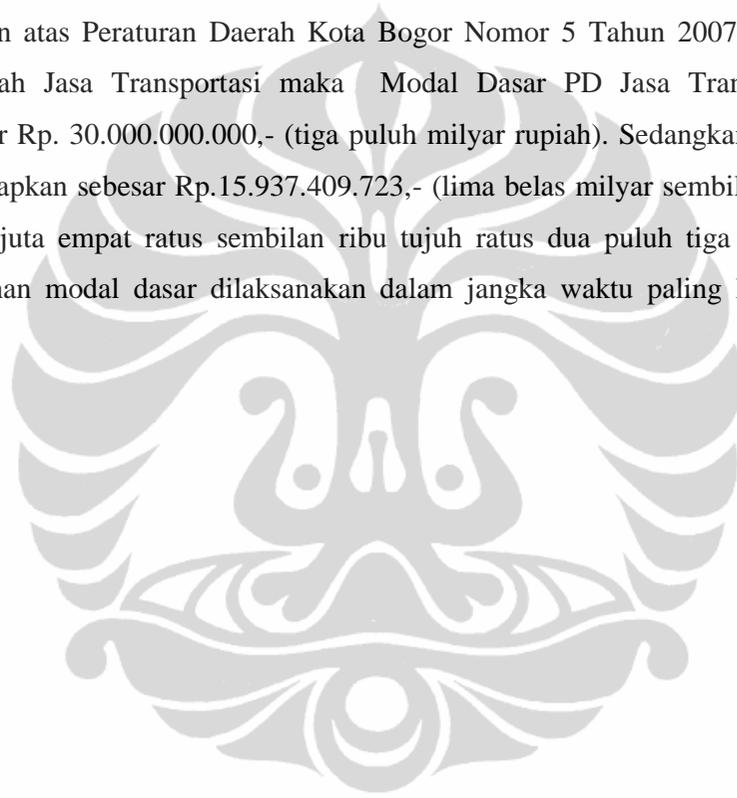
4.5.8 Modal

Modal PD Jasa Transportasi merupakan kekayaan Daerah yang dipisahkan. Terdiri dari Modal dasar yaitu modal yang ditetapkan sebagai penyertaan modal Pemerintah Daerah kepada Perusahaan Daerah pada saat Peraturan Daerah tentang PD Jasa Transportasi ditetapkan. Modal Dasar PD Jasa Transportasi ditetapkan sebesar Rp. 10.000.000.000,- (sepuluh milyar rupiah) sedangkan modal yang disetor yaitu bagian dari modal dasar yang telah disetorkan kepada PD. Jasa Transportasi pada saat

PD Jasa Transportasi didirikan ditetapkan sebesar Rp. 6.631.850.400,- (enam milyar enam ratus tiga puluh satu juta delapan ratus lima puluh ribu empat ratus rupiah).

Pemenuhan modal dasar dilakukan dengan memperhatikan Laporan Laba Rugi PD Jasa Transportasi. Pemenuhan modal dasar dilaksanakan dalam jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun.

Dengan adanya Perda Perubahan PD Jasa Transportasi No. 11 tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang Perusahaan Daerah Jasa Transportasi maka Modal Dasar PD Jasa Transportasi ditetapkan sebesar Rp. 30.000.000.000,- (tiga puluh milyar rupiah). Sedangkan Modal yang disetor ditetapkan sebesar Rp.15.937.409.723,- (lima belas milyar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta empat ratus sembilan ribu tujuh ratus dua puluh tiga rupiah). Adapun pemenuhan modal dasar dilaksanakan dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun.



BAB 5 HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada Bab 5 ini akan dipaparkan hasil penelitian dari data yang ada. Paparan penelitian meliputi karakteristik responden, sikap umum responden, maksud perjalanan, produksi jasa yang disediakan pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan, pendapatan dan hubungan antara maksud perjalanan, produksi jasa, pendapatan dan kualitas pelayanan dengan besaran WTP.

5.1. Karakteristik Responden

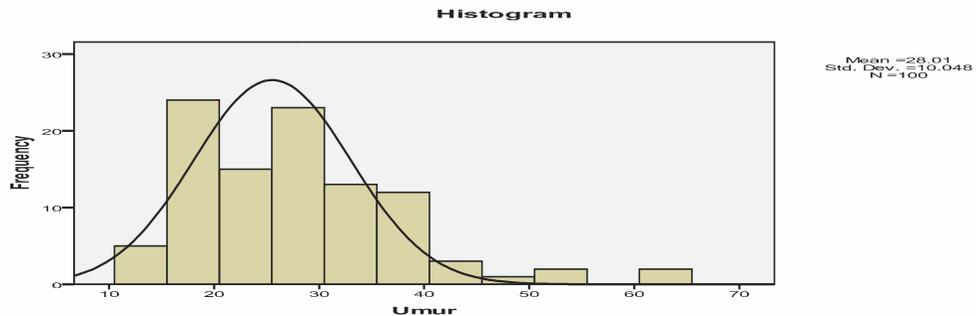
Karakteristik responden umumnya adalah wanita sebanyak 68% dengan jumlah anggota keluarga bervariasi dari 1 jiwa sampai 12 jiwa. Presentase terbesar adalah responden dengan jumlah keluarga 4 orang sebanyak 31 %.

Umur responden yang dijumpai antara 13 tahun sampai 63 tahun dengan frekuensi terbanyak berumur 20 tahun (11%) jika dilihat penyebarannya maka dapat dilihat pada tabel 5.1.

Tabel 5.1. Penyebaran Umur Responden

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	13-20	29	29.0	29.0	29.0
	21-30	38	38.0	38.0	67.0
	31-40	25	25.0	25.0	92.0
	41-50	4	4.0	4.0	96.0
	51-60	2	2.0	2.0	98.0
	diatas 60	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

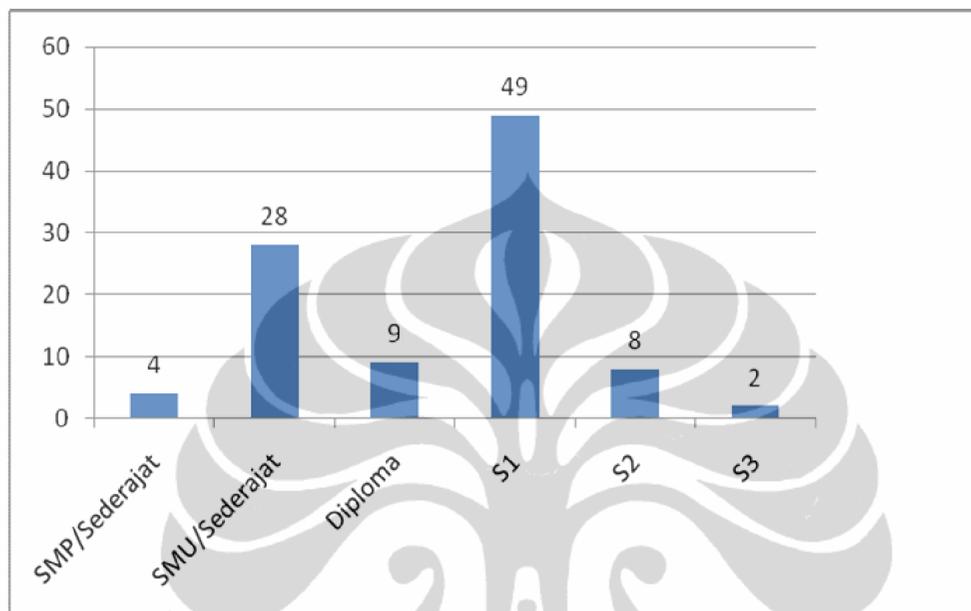
Sumber : Hasil Pengolahan Data



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.1 Grafik histogram usia responden

Berdasarkan data tersebut sebagian besar responden berada dalam usia belajar dan usia produktif dengan pendidikan kebanyakan Sarjana S1 sebanyak 49 % dan status pekerjaan terbanyak adalah mahasiswa sebanyak 39% disusul PNS sebanyak 31% seperti terlihat dalam gambar berikut :

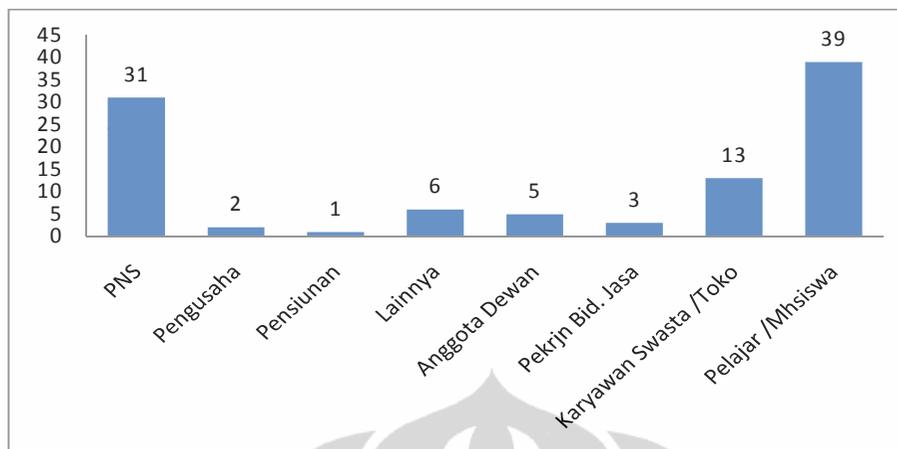


Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.2 Pendidikan responden

Dengan dominannya pendidikan responden yang berjenjang Sarjana S1 yaitu 49% maka diharapkan kuesioner yang diajukan mudah dipahami sehingga jawaban kuesioner mencerminkan keadaan yang sebenarnya.

Berdasarkan jenis pekerjaan maka mayoritas pekerjaan responden adalah pelajar/mahasiswa yaitu sebanyak 39% kemudian sebanyak 31% adalah Pegawai Negeri Sipil. Banyaknya pengguna jasa yang berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa dapat dijelaskan karena rute pelayanan Bus menghubungkan antara Kampus IPB yang berlokasi di sekitar shelter Cidangiang dan kampus IPB yang berlokasi di Dramaga Kabupaten Bogor. Kemudian berdasarkan progres report yang disampaikan oleh PD. Jastrans tahun 2007 disebutkan bahwa pada bulan September pengguna jasa bus menurun karena datangnya masa liburan kuliah. Hal cukup menarik adalah bahwa ternyata Bus Trans Pakuan juga dipergunakan oleh anggota DPRD Kota Bogor yaitu sebanyak 5 %. Distribusi pekerjaan responden seperti terlihat dalam gambar berikut :



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.3 Distribusi Pekerjaan Responden

5.2 Sikap Umum Responden

Sasaran pembentukan PD. Jasa Transportasi oleh Pemerintah Kota Bogor adalah:

- 1) Terjaminya fleksibilitas sistem transportasi salah satunya dengan adanya pemisahan yang jelas antara badan regulator dengan badan yang melakukan operasional.
- 2) Kemudahan pengembangan sistem transportasi yang dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan..
- 3) Konsistensi pengembangan transportasi jangka panjang.
- 4) Konsistensi pelayanan jasa transportasi.
- 5) Beroperasi sebagai perusahaan yang berorientasi profit dengan tidak mengesampingkan pada pelayanan masyarakat secara aman, nyaman, produktif dan ramah lingkungan.
- 6) Menjadi perusahaan layanan publik yang mandiri secara finansial.

Untuk mencapai hal tersebut maka harus didukung oleh masyarakat sehingga penting untuk dikemukakan mengenai sikap masyarakat berkenaan dengan angkutan umum massal. Berdasarkan hasil penelitian sebanyak 55% responden setuju angkutan umum massal dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan sebanyak 60% setuju bahwa bus angkutan umum massal dapat mengatasi kemacetan. Kemudian sebanyak 90% responden setuju bahwa bus angkutan umum massal sebagai alternative pengganti angkutan kota. Berdasarkan program yang

direncanakan oleh Pemerintah Kota Bogor diharapkan nantinya 1 buah bus angkutan umum massal dapat mengganti 3 buah angkot. 82% Responden menyetujui bahwa pengoperasian bus angkutan umum massal dapat mendorong perekonomian sedangkan 74% setuju dan sangat setuju bahwa bus dapat mengurangi polusi seperti terlihat pada tabel berikut :

Tabel 5.2 Sikap umum bahwa bus mengurangi polusi

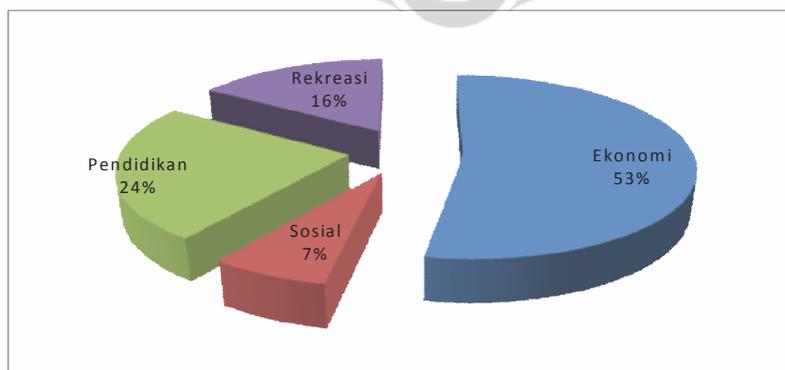
	Pernyataan Sikap	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	2.0	2.0	2.0
	Tidak Setuju	9	9.0	9.0	11.0
	Netral	15	15.0	15.0	26.0
	Setuju	43	43.0	43.0	69.0
	Sangat Setuju	31	31.0	31.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Saat ini Bus Trans Pakuan menggunakan bio-diesel yaitu pencampuran solar dengan minyak jelantah yang diolah sehingga bahan bakar yang dihasilkan menjadi ramah lingkungan. Untuk lebih jelas data sikap umum masyarakat berkenaan dengan angkutan umum massal dapat dilihat pada Lampiran tesis ini.

5.3. Maksud Perjalanan

Kebanyakan responden menggunakan Bus Trans Pakuan untuk tujuan ekonomi yaitu bekerja dan berbelanja sebanyak 53% dan kemudian disusul oleh maksud pendidikan yaitu sebanyak 24%, rekreasi dan hiburan 16% dan sosial sebanyak 7%. Maksud perjalanan dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.4 Maksud perjalanan

Alasan menggunakan Trans Pakuan yang paling utama adalah demi kenyamanan sebanyak 38% sedangkan alasan kedua yang banyak dipilih responden adalah tarif yang terjangkau yaitu sebanyak 29%. Sedangkan alasan lainnya yaitu Aksesibilitas mudah dan cepat masing-masing sebanyak 14% Dekat sekolah yaitu 4% dan dekat tempat kerja yaitu 1%.

Responden sebelum menggunakan Trans Pakuan adalah dengan menggunakan angkutan umum yaitu sebanyak 90% dan sisanya adalah menggunakan kendaraan pribadi/dinas. Pada umumnya responden berpendapat bahwa kekurangan angkutan umum adalah kurangnya keamanan dan kenyamanan yaitu sebanyak 61% responden sedangkan sebanyak 21% berpendapat bahwa angkutan umum berhenti sembarangan.

Berdasarkan jenis kepemilikan kendaraan berdasarkan kuesioner maka didapatkan data bahwa mayoritas responden tidak memiliki kendaraan bermotor yaitu 40% sedangkan yang memiliki kendaraan jenis sepeda motor sebanyak 28% adapun yang memiliki mobil dan motor sebanyak 21% rincian kepemilikan kendaraan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.3 Jenis kendaraan yang dimiliki

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak memiliki kendaraan	40	40.0	40.0	40.0
	Sepeda motor	28	28.0	28.0	68.0
	Mobil	11	11.0	11.0	79.0
	Sepeda motor dan mobil	21	21.0	21.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Terhadap responden yang tidak memiliki kendaraan maka mereka cenderung sebagai penumpang yang tergantung pada angkutan umum atau yang dikenal dengan *captive rider*, sedangkan bagi mereka yang memiliki kendaraan maka mereka dikenal sebagai *choice rider* karena dapat menggunakan kendaraan yang mereka miliki dalam melakukan perjalanan.

Rata-rata penggunaan bus trans pakuan adalah 44% sebanyak 1 minggu sekali, 24% lainnya yaitu tidak tentu berapa kali penggunaan bus Trans Pakuan

dalam satu tahun dan sebanyak 22% mereka yang menggunakan 2-5 kali perminggu seperti terlihat dalam tabel 5.4.

Tabel 5.4 Penggunaan Bus per bulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	setiap hari	10	10.0	10.0	10.0
	1 kali seminggu	44	44.0	44.0	54.0
	2-5 kali seminggu	22	22.0	22.0	76.0
	Lainnya	24	24.0	24.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan bus maka responden kebanyakan melakukan 2 kali pergantian moda untuk dapat sampai ketujuan yaitu sebanyak 49%, ini berarti bahwa biaya yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan menjadi cukup mahal.

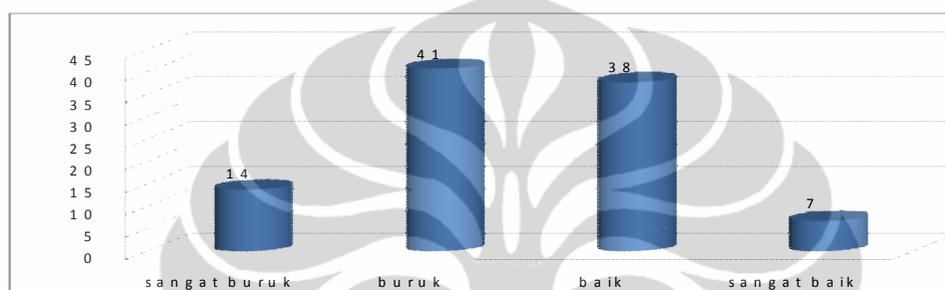
5.4. Produksi Jasa yang disediakan oleh Pengusaha

Dengan jumlah armada yang beroperasi sebanyak 10 armada termasuk 1 buah bus cadangan maka rata-rata keberangkatan antar bus adalah selama 17 menit, sehingga waktu tunggu penumpang menjadi cukup lama. Berdasarkan hal tersebut maka sebanyak 83% responden berpendapat perlu bagi pengelola Trans Pakuan untuk menambah jumlah armada. Kemudian dalam rangka peningkatan pelayanan maka sebanyak 90% responden berpendapat perlu untuk mengganti karcis yang ada dengan sistem tiket elektronik (*smart card*). Sebanyak 60% responden berpendapat bahwa dalam rangka peningkatan pelayanan maka pengelola perlu untuk menambah rute baru sedangkan 40% berpendapat tidak perlu.

5.5. Kualitas dan Kuantitas Pelayanan

Dalam menentukan tingkat kualitas dan kuantitas pelayanan maka digunakan sebanyak 6 pertanyaan dengan kategori 5 (sangat setuju), 4 (setuju), 3 (netral), 2 (tidak setuju) dan 1 (sangat tidak setuju), dengan masing-masing butir pertanyaan 4 butir untuk kehandalan, 3 butir untuk daya tanggap, 3 butir untuk jaminan, 2 untuk empati, 4 butir pertanyaan untuk bukti langsung dan 2 butir

pertanyaan untuk kuantitas pelayanan uraian lengkap dapat dilihat dalam kuesioner yang terdapat dalam lampiran tesis ini. Dari masing-masing jawaban butir pertanyaan tersebut maka dikategorikan menjadi 4 kesimpulan kualitas dan kuantitas pelayanan yaitu sangat baik dengan nilai 72-90, baik dengan nilai 54-71, buruk dengan nilai (36-53) dan sangat buruk dengan nilai 18-35, dengan kemungkinan rentang skor untuk variabel antara 18-90. Berdasarkan kriteria tersebut maka sebanyak 20% responden berpendapat bahwa kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan sangat baik seperti terlihat dalam gambar berikut :



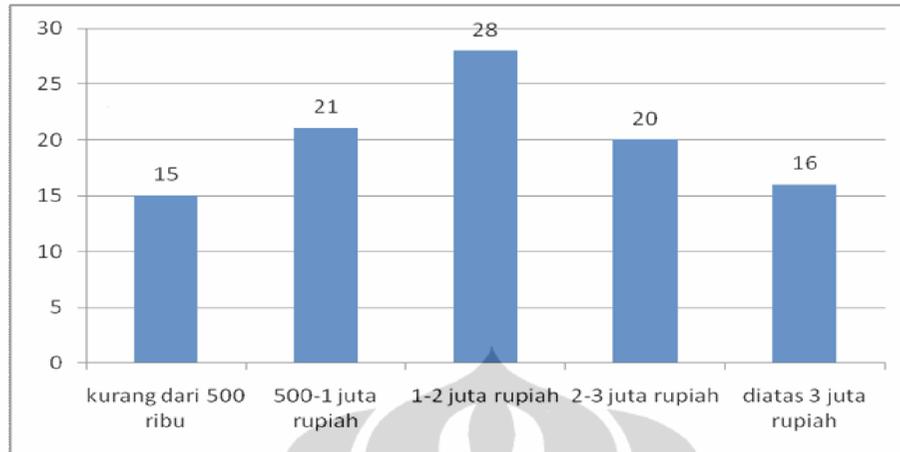
Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.5 Kualitas Pelayanan Bus

Adapun berdasarkan kuesioner maka presentase nilai terendah berada dalam butir pernyataan bukti langsung (*tangibles*) yaitu bahwa fasilitas dalam bus meliputi pendingin udara, pintu otomatis, sound system dan fasilitas kenyamanan lainnya dalam bus berada dalam keadaan baik tidak disetujui oleh responden sebanyak 28% dan 27% tidak mengemukakan pendapat (netral).

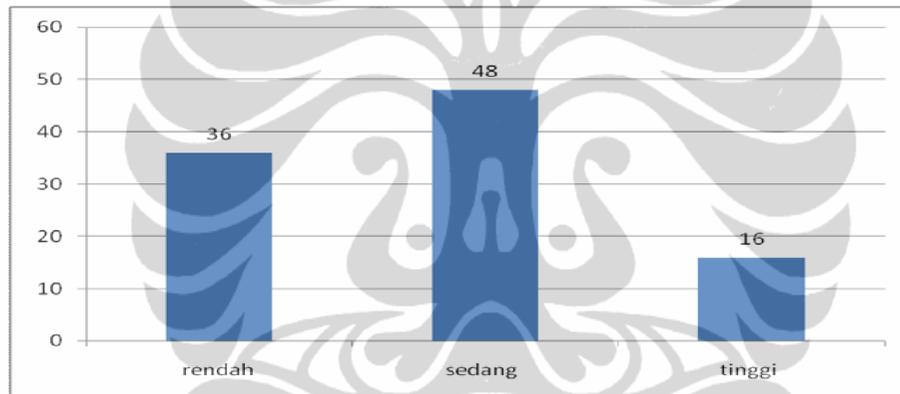
5.6. Pendapatan

Untuk pendapatan responden paling banyak yaitu 28% berpendapatan antara 1-2 juta rupiah per bulan sedangkan responden yang berpendapatan diatas 3 juta rupiah adalah sebanyak 16%. Kemudian yang mempunyai pendapatn kurang dari 500 ribu sebanyak 15%. Distribusi pendapatn dapat dilihat dalam gambar 5.6. Kemudian sesuai klasifikasi yang ditetapkan dalam bab terdahulu maka pendapatn dibagi kedalam 3 klasifikasi yaitu rendah, sedang dan tinggi hal ini dapat dilihat dalam gambar 5.7. Untuk pendapatan Responden paling banyak berpendapatan sedang yaitu antara Rp. 1 Juta sampai Rp. 3 Juta sebanyak 48% dan berpendapatan rendah dibawah Rp. 1 Juta sebanyak 36% atau sebanyak 74% berpendapatan sedang kebawah sisanya 36% berpendapatan tinggi (lebih dari Rp. 3 Juta).



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.6. Distribusi pendapatan responden

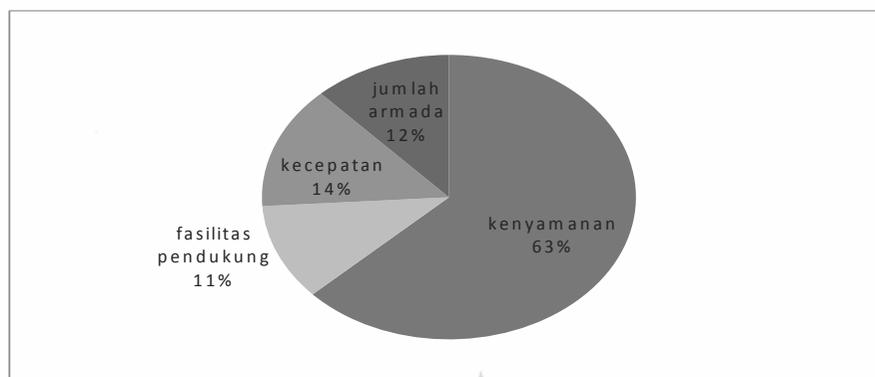


Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.7. Kategori Pendapatan

Biaya transportasi yang dikeluarkan oleh responden paling banyak dengan kisaran antara 10%-20% dari pendapatan yaitu 55%.

Tarif yang berlaku saat ini adalah Rp.3000 sekali jalan sebanyak 64% responden berpendapat bahwa tarif tersebut adalah sedang artinya tidak terlalu mahal atau terjangkau dan 33% berpendapat bahwa tarif yang berlaku murah. Jumlah ongkos yang dikeluarkan perbulan dalam menggunakan Trans Pakuan paling banyak kurang dari 15 ribu rupiah perbulan sebanyak 45% dan sebanyak 33% mengeluarkan biaya antara 15 ribu-30 ribu rupiah per bulan. Jika tarif akan dinaikan maka sebanyak 63% responden berpendapat bahwa kenyamanan harus ditingkatkan seperti gambar berikut :



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.8 Faktor yang ditingkatkan jika tarif naik

5.7. Hubungan antara Maksud Perjalanan, Produksi Jasa, Pendapatan dan Kualitas Pelayanan Dengan Besaran WTP

Crosstab adalah sebuah tabel silang antara satu baris atau lebih dan satu kolom atau lebih. Ciri penggunaan *crosstab* adalah data input yang berskala nominal atau ordinal. Menurut Singgih (2009) pembuatan *crosstab* dapat juga disertai dengan penghitungan tingkat keeratan hubungan (asosiasi) antar isi *crosstab* alat ukur yang sering di gunakan yaitu *chi square* yaitu untuk menguji ada tidaknya hubungan antara baris dan kolom dari sebuah *crosstab* atau hubungan antar variabel.

Hipotesis untuk hubungan ini adalah :

H0 : Tidak ada hubungan antara kedua variabel

H1 : Ada hubungan antara dua variabel

Adapun pengambilan keputusan yang dilakukan yaitu berdasarkan pada probabilitas (signifikansi) yang terdapat pada output analisis *crosstab* maka :

Jika probabilitas $> \alpha$ maka H0 diterima

Jika Probabilitas $< \alpha$ maka H0 ditolak.

Dalam penentuan range WTP maka dibagi menjadi 4 nilai yaitu WTP1 bernilai antara Rp.2.000,-Rp.4.000,-, WTP2 antara Rp.4.100-Rp.5.000, WTP3 antara Rp.5.100-Rp.6.000,- dan WTP4 antara 6.100-Rp. 7.000,-. Pengguna jasa dalam menentukan WTP yang ditawarkan paling banyak memilih WTP1 sebanyak 80% dan paling sedikit nilai WTP yang dipilih yaitu WTP 4 sebanyak 2%. Secara jelasnya dapat terlihat dalam tabel berikut :

Tabel 5. 5. Nilai WTP

	Nilai WTP	Frequency	Percent	Valid Percnt	Cumulative Percent
Valid	WTP1 (2000 – 4000)	80	80.0	80.0	80.0
	WTP2 (4100 – 5000)	12	12.0	12.0	92.0
	WTP3 (5100 – 6000)	6	6.0	6.0	98.0
	WTP4 (6100 – 7000)	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

5.7.1. Hubungan antara Maksud Perjalanan dengan WTP

Maksud perjalanan yang dilakukan oleh responden dibedakan menjadi 4 kategori yaitu maksud perjalanan dengan tujuan ekonomi meliputi bekerja dan berbelanja, maksud perjalanan dengan tujuan sosial seperti mengunjungi saudara, maksud perjalanan untuk melakukan pendidikan dan maksud perjalanan untuk rekreasi/hiburan. Berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh Tamin et.al (1999) maksud perjalanan yang dilakukan oleh pengguna jasa Bus Trans Pakuan diduga mempengaruhi pilihan pengguna jasa dalam menetapkan nilai WTP.

Dalam melakukan perjalanan perbedaan antara Bus Trans Pakuan dengan angkutan umum adalah berhenti pada *shelter* yang ditentukan. Sesuai data yang diperoleh jumlah shelter yang tersedia saat ini sebanyak 16 buah. Berdasarkan *shelter* yang dilalui, Bus Trans Pakuan berhenti pada lokasi yang memang menjadi tempat tujuan perjalanan seperti dijelaskan yaitu dekat dengan sarana pendidikan (SMP/SMU/Perguruan tinggi) tempat perbelanjaan, tempat pekerjaan seperti sarana perkantoran pemerintah dan swasta, komplek perumahan penduduk dengan dilaluinya tempat-tempat tersebut maka diharapkan menjadi pertimbangan bagi pengguna jasa dalam menentukan WTP yang dipilih.

Hasil perhitungan maksud perjalanan dengan besaran WTP yang dipilih terlihat dalam tabel berikut :

Tabel 5.6 Hubungan besaran WTP berdasarkan maksud perjalanan

Maksud Perjalanan	Kategori WTP				TOTAL	P-Value
	2000-4000	4100-5000	5100-6000	6100-7000		
Ekonomi	44 (83%)	7 (13,2%)	2 (3,8%)	0	51 (51%)	0.011
Sosial	4 (57,1%)	3 (42,9%)	0	0	7 (7%)	
Pendidikan	19 (79,2%)	2 (8,3%)	3 (12,5%)	0	24 (24%)	
Rekreasi & hiburan	13 (81,3%)	0	1 (6,3%)	2 (12,5%)	16 (16%)	
TOTAL	80 (80%)	12 (12%)	6 (6%)	2 (2%)	100 (100%)	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan hasil perhitungan seperti terlihat pada tabel 5.8, maka dapat disimpulkan bahwa maksud perjalanan signifikan mempengaruhi pilihan responden dalam menetapkan WTP pada taraf 5% ($P\text{-Value } 0,011 < \alpha (5\%)$) artinya H_0 ditolak, H_1 diterima ada hubungan antara maksud perjalanan dengan WTP atau ada perbedaan dalam menetapkan besaran WTP dengan maksud perjalanan yang dilakukan responden.

Untuk masing-masing maksud perjalanan, nilai WTPnya berbeda. Seperti pengguna jasa yang bermaksud untuk melakukan perjalanan dengan maksud rekreasi dan hiburan masih bersedia membayar sampai Rp. 7.000 (WTP4). Yaitu sebanyak 12,5%. Hal ini dapat diindikasikan bahwa untuk tujuan rekreasi dan hiburan responden tidak lagi memperhitungkan besaran tarif.

Berbeda dengan responden yang memiliki maksud perjalanan kegiatan sosial yang hanya bersedia membayar tarif bus sampai Rp. 5.000 (WTP2) yaitu sebanyak 12,5%, hal ini dapat dipahami mungkin karena maksud perjalanan tidak menghasilkan pendapatan tambahan maka tarif akan sangat diperhitungkan dalam melakukan perjalanan.

Responden yang bermaksud melakukan perjalanan dengan tujuan ekonomi ternyata paling banyak memilih membayar hanya sampai Rp. 4.000 (WTP1) yaitu 83% hal ini dimungkinkan karena berdasarkan data paling banyak pekerjaan responden adalah mahasiswa yaitu 39% dan disusul oleh PNS yaitu 31% sehingga dalam menetapkan WTP maka tarif sangat diperhitungkan karena pada

umumnya mahasiswa belum memperoleh pendapatan yang tetap hal ini diperkuat dengan responden yang bermaksud melakukan perjalanan dengan maksud pendidikan dimana paling banyak memilih tarif Rp. 2.000-4.000 (WTP1) yaitu sebanyak 79,2%.

5.7.2. Hubungan antara Produksi Jasa dengan WTP

Produksi jasa yang dihasilkan adalah ketersediaan jumlah armada bus, oleh karena itu dalam kuesioner responden ditanyakan apakah PD. Jastrans perlu untuk melakukan penambahan armada atau tidak.

Saat ini jumlah bus yang beroperasi adalah 10 buah termasuk bus cadangan. Berdasarkan *time table*, waktu keberangkatan antar bus rata-rata 17 menit. Dengan adanya penambahan jumlah armada maka waktu keberangkatan menjadi lebih cepat sehingga waktu tunggu penumpang menjadi lebih sedikit.

Berdasarkan data dari Dikubkominfo Kota Bogor untuk trayek tujuan Bubulak-Cidangiang dengan rute yang berbeda jalur juga dilayani oleh angkutan kota nomor trayek 03 jurusan Bubulak-Baranangsiang dengan jumlah armada sebanyak 322 buah (Lihat tabel 4.7). Dengan waktu tunggu yang lama akan berimplikasi terhadap peralihan pengguna jasa ke angkutan umum, karena berdasarkan hasil kuesioner bahwa sebanyak 90% responden tadinya adalah pengguna angkutan kota.

Hubungan antara besaran WTP dengan produksi jasa yaitu perlu tidaknya melakukan penambahan armada dapat terlihat dalam tabel 5.7 berikut :

Tabel 5.7 Hubungan besaran WTP dengan Produksi jasa

Penambahan bus	Kategori WTP				TOTAL	P-Value
	2000-4000	4100-5000	5100-6000	6100-7000		
Perlu	69 (78,4%)	11 (12,5%)	6 (6,8%)	2 (2,3%)	88 (88%)	0.688
Tidak Perlu	11 (91,7%)	1 (8,3%)	0		22 (22%)	
TOTAL	80 (80%)	12 (12%)	6 (6%)	2 (2%)	100 (100%)	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan hasil perhitungan seperti terlihat pada tabel 5.7, maka dapat disimpulkan bahwa maksud perjalanan tidak signifikan mempengaruhi pilihan responden dalam menetapkan WTP pada taraf 5% ($P\text{-Value } 0,688 > \alpha (5\%)$) artinya

Ho diterima, H1 ditolak artinya tidak ada hubungan antara maksud perjalanan dengan WTP atau tidak ada perbedaan dalam menetapkan besaran WTP dengan maksud perjalanan yang dilakukan responden.

Hal ini dimungkinkan bahwa dalam menentukan pilihan besaran WTP responden tidak melihat jumlah armada yang tersedia tetapi melihat kualitas armada yang tersedia walau sedikit tetapi optimal atau untuk saat ini dengan jumlah armada yang tersedia dirasa cukup sehingga responden tidak ada perbedaan dalam menentukan pilihan besaran WTP berdasarkan ketersediaan jumlah armada.

5.7.3. Hubungan antara Kualitas dan Kuantitas Pelayanan dengan WTP

Pedapat responden tentang kualitas dan kuantitas pelayanan diduga mempengaruhi nilai WTP, yaitu pendapat responden yang baik terhadap kualitas dan kuantitas pelayanan maka dalam menentukan pilihan WTP akan cenderung tinggi.

Berdasarkan hasil kuesioner seperti dikemukakan dalam bagian terdahulu diperoleh data bahwa 55% responden berpendapat kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan adalah buruk sedangkan 45% berpendapat kualitas pelayanan adalah baik artinya lebih banyak responden berpendapat bahwa kualitas pelayanan masih harus ditingkatkan.

Hasil perhitungan hubungan antara kualitas dan kuantitas pelayanan dengan pilihan responden dalam menetapkan besaran WTP dapat terlihat pada tabel 5.8 berikut :

Tabel 5.8 Hubungan Kualitas dan Kuantitas Pelayanan dengan WTP

Katagori kualitas	Kategori WTP				TOTAL	P-Value
	2000-4000	4100-5000	5100-6000	6100-7000		
Sangat buruk	11 (78,6%)	3 (21,4%)	0	0	14 (14%)	0.015
Buruk	30 (73,2%)	6 (14,6%)	4 (9,8%)	1 (2,4%)	41 (41%)	
Baik	35 (92,1%)	3 (7,9%)	0	0	38 (38%)	
Sangat baik	4 (57,1%)	0	2 (28,6%)	1 (14,3%)	7 (7%)	
TOTAL	80 (80%)	12 (12%)	6 (6%)	2 (2%)	100 (100%)	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan hasil perhitungan seperti terlihat pada tabel 5.8 diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kualitas dan kuantitas pelayanan signifikan mempengaruhi pilihan responden dalam menetapkan besaran WTP pada taraf 5% (P-Value $0,015 < \alpha$ (5%) artinya H_0 ditolak H_1 diterima, ada hubungan antara kualitas dan kuantitas pelayanan dengan besaran WTP yang dipilih responden atau ada perbedaan dalam menetapkan besaran WTP dengan kualitas dan kuantitas pelayanan.

Untuk masing-masing kategori kualitas masing-masing nilai WTP nya berbeda. Responden yang berpendapat bahwa pelayanan sangat baik mempunyai keinginan untuk membayar sampai Rp. 7.000 (WTP4) hal ini dimungkinkan karena dengan baiknya pelayanan maka kenyamanan pengguna jasa akan terjamin sehingga pengguna jasa tidak lagi memikirkan tarif tetapi yang penting adalah kenyamanan dalam menggunakan Bus Trans Pakuan. Sedangkan responden yang berpendapat pelayanan buruk berjumlah 73,2% dan hanya memilih tarif sampai Rp. 4.000 (WTP1), hal ini dimungkinkan bahwa dalam mempertimbangkan besaran WTP pengguna jasa melihat kepada pelayanan yang tersedia. Dengan buruknya pelayanan maka berakibat kepada rendahnya nilai WTP yang dipilih. berdasarkan data untuk yang berpendapat pelayanan sangat buruk 78,6% memilih tarif Rp. 2.00-4.000 (WTP1).

5.7.4 Hubungan antara Pendapatan dengan WTP

Hubungan antara pendapatan responden dengan pilihan responden dalam menetapkan WTP seperti terlihat dalam tabel 5.9. berikut ini.

Tabel 5.9 Hubungan WTP dengan Pendapatan

Pendapatan	Kategori WTP				TOTAL	P-Value
	2000-4000	4100-5000	5100-6000	6100-7000		
Rendah	33 (94,3%)	1 (2,9%)	1 (2,9%)	0	35 (35%)	0.02
Sedang	23 (82,1%)	1 (3,6%)	4 (14,3%)	0	28 (28%)	
Tinggi	24 (64,9%)	10 (27%)	1 (2,7%)	2 (5,4%)	37 (37%)	
Total	80 (80%)	12 (12%)	6 (6%)	2 (2%)	100 (100%)	

Sumber : Hasil Pengolahan Data

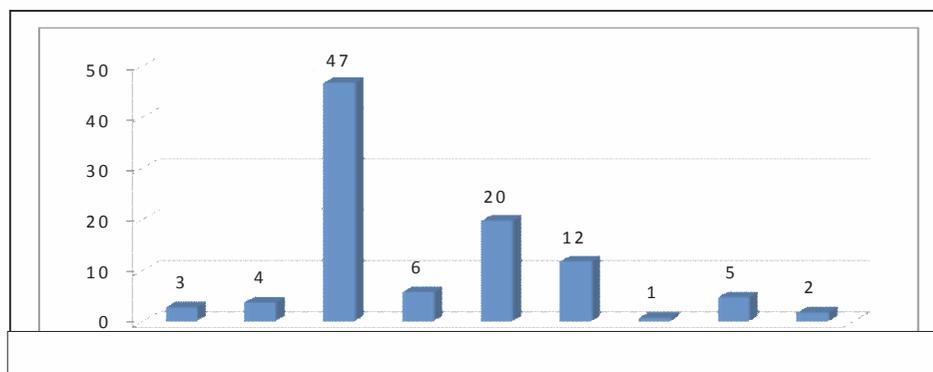
Berdasarkan hasil perhitungan, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan responden signifikan mempengaruhi pilihan responden dalam menetapkan besaran WTP pada taraf 5% ($P\text{-Value } 0,02 < \alpha (5\%)$) artinya H_0 ditolak, H_1 diterima ada hubungan antara pendapatan konsumen dengan besaran WTP yang dipilih responden atau ada perbedaan dalam menetapkan besaran WTP dengan pendapatan konsumen.

Berdasarkan tabel 5.9 dapat dilihat bahwa responden yang termasuk golongan pendapatan tinggi masih memiliki WTP sampai Rp. 7.000 (WTP4) sebanyak 5,4%.. Sedangkan golongan pengguna jasa yang mempunyai pendapatan sedang dan rendah memiliki WTP sampai Rp. 5.000 (WTP3).

Perbedaan nilai WTP ini menunjukkan bahwa peluang/probabilitas golongan pendapatan tinggi untuk membayar tarif baru lebih besar dibandingkan golongan pengguna jasa yang mempunyai pendapatan sedang dan rendah. Dengan demikian PD Jastrans selaku pengelola Bus Trans Pakuan harus benar-benar memperhatikan variasi golongan pendapatan ketika merumuskan kebijakan menaikkan tarif Bus Trans Pakuan.

5.8. Estimasi Nilai WTP

Hasil survey terhadap nilai maksimum yang bersedia dibayarkan oleh responden untuk perbaikan kualitas pelayanan bus Trans Pakuan Kota Bogor dengan skenario perbaikan shelter dan pemasangan *hot spot*, pergantian tiket dengan *smartcard* dan penambahan jumlah armada bervariasi dengan nilai antara Rp. 2.000,- sampai dengan Rp. 7.000,-. Seperti terlihat pada gambar berikut ini ditunjukkan frekuensi dari nilai WTP terendah sampai tertinggi.



Sumber : Hasil Pengolahan Data

Gambar 5.9. Frekuensi nilai WTP

Rata-rata besaran WTP dari 100 responden adalah Rp. 3.675 dengan nilai tengah Rp.3.000 dengan nilai terkecil yaitu Rp.2.000 dan tertinggi Rp.7.000 seperti terlihat dalam tabel 5.10 berikut :

Tabel 5.10 Statistik WTP

Besaran WTP

N	Valid	100
	Missing	0
Mean		3675.00
Median		3000.00
Std. Deviation		1059.767
Variance		1123106.061
Minimum		2000
Maximum		7000

Sumber : Hasil pengolahan data

Besaran rata-rata WTP pengguna Rp. 3.625 artinya sedikit lebih tinggi dari tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp. 3.000.

Faktor yang diduga menyebabkan kecilnya kesediaan dan kerelaan pengguna jasa untuk membayar tarif bus dengan perbaikan kualitas yang ditawarkan yaitu maksud perjalanan, produksi jasa, kualitas pelayanan dan pendapatan :

- a. Bahwa paling banyak responden berstatus sebagai mahasiswa yaitu sebanyak 39% dengan banyaknya mahasiswa sebagai pengguna jasa maka kemampuan untuk membayar menjadi terbatas mengingat pada umumnya mahasiswa belum memiliki penghasilan sendiri.
- b. Sebanyak 88% responden berpendapat perlu untuk melakukan penambahan armada untuk dapat mempersingkat waktu tunggu penumpang. Dengan belum dilaksanakannya penambahan jumlah armada maka WTP menjadi rendah.
- c. Rata-rata pendapatan responden adalah menengah kebawah yaitu 84% sehingga berakibat pada rendahnya WTP responden.
- d. Berdasarkan kriteria kualitas pelayanan bus Trans Pakuan maka didapatkan data bahwa sebanyak 55% responden berpendapat tingkat pelayanan bus Trans Pakuan berada pada tingkat pelayanan sangat buruk dan buruk

sedangkan 45% responden berpendapat bahwa tingkat pelayanan Bus Trans Pakuan baik dan sangat baik. Dengan lebih banyak responden yang berpendapat bahwa kualitas pelayanannya buruk maka WTP yang dipilih menjadi rendah.



BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Faktor-faktor peningkatan kualitas yang signifikan mempengaruhi WTP pengguna jasa Bus Trans Pakuan adalah maksud perjalanan, kualitas dan kuantitas pelayanan dan pendapatan. Semua faktor tersebut signifikan pada level 5%.
2. Berdasarkan faktor maksud perjalanan, variabel perjalanan dengan tujuan untuk rekreasi dan hiburan memiliki probabilitas WTP sampai Rp. 7.000. Sedangkan variabel perjalanan dengan tujuan sosial memiliki probabilitas WTP sampai Rp. 5.000.
3. Berdasarkan faktor kualitas dan kuantitas pelayanan, maka variabel kualitas sangat baik memiliki probabilitas WTP sampai Rp. 7.000.
4. Berdasarkan faktor pendapatan, variabel pendapatan golongan tinggi memiliki probabilitas WTP sampai Rp.7.000 sedangkan golongan pendapatan sedang dan rendah memiliki probabilitas WTP Rp. 5.000.
5. Pengguna jasa Bus Trans Pakuan masih memiliki kemauan atau kerelaan untuk membayar (*WTP*) sejumlah kompensasi atas peningkatan kualitas pelayanan Bus Trans Pakuan dengan rata-rata WTP Rp. 3.675 dan WTP yang dipilih paling banyak pada WTP1 dengan nilai Rp.2000 sampai Rp.4000 yaitu sebanyak 80%.

6.2. Saran

1. Informasi mengenai besaran WTP dapat dijadikan salah satu rujukan ketika akan dilakukan kebijakan tarif Bus Trans Pakuan Kota Bogor
2. Perlu kajian lanjutan dengan menggunakan metode yang berbeda sebagai bahan perbandingan hasil sehingga dapat diperoleh variasi informasi.
3. Studi ini akan lebih baik, lebih tajam dan akurat jika pengambilan sampel dilakukan lebih baik lagi, baik dari sisi jumlah, metode pengambilan sampel maupun sebaran responden.

4. Dengan rata-rata WTP yang hanya Rp. 3.675 maka peningkatan kualitas pelayanan maksimal hanya berupa perbaikan shelter dan pemasangan hotspot jika dikaitkan dengan besaran biaya investasi yang diperlukan.



DAFTAR PUSTAKA

- Amelia Hayati, *Penentuan Tarif Angkutan Umum Buskota DAMRI Berdasarkan Analisis BPP, ATP dan WTP Masyarakat* Penerbit UNPAD 2006
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor, *Kota Bogor Dalam Angka 2008*, Penerbit BPS Kota Bogor 2008
- Bernadetta, *Busway Vs Kemacetan: Tinjauan atas Hak Konsumen*, Lembaga Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat Unika Atma Jaya
- Boyle, Kevin J, *Contingent Valuation Practice*, Kluwer Academic Publisher, Dordrecht, The Netherlands 2003
- Cory, Yacub, Ofyza Tamin, *Kemampuan Membayar Bagi Penumpang Angkutan Umum Bus Untuk Perbaikan Kualitas Udara Akibat Gas Buang Kendaraan di Perkotaan*, Makalah Simposium FSTPT XI 2007
- Danang Sunyoto, *Analisis Regresi dan Uji Hipotesis*, Cetakan Pertama, Penerbit MedPres 2009
- David Pearce and Ece Ozdemiroglu, *Economic valuation with Stated Preference Technice, Summary Guide*, Department for Transport, Local Government and The Region, March 2002
- Hanley, N., C.L. Spash, *Cost Benefit Analysis And The Environment*, Edward Edgar Publishing Limited, 1993 Hants England
- Iman Rozani, *Peranan dan fungsi BUMD dalam meningkatkan PAD*, Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat, fakultas Ekonomi Universitas Indonesia
- Mankiw, Gregory N. *Macroeconomics* (4th ed) New York, NY.: Worth Pub, 1997
- M.N. Nasution, *Manajemen Jasa Terpadu*, Cetakan Pertama, April 2004 Penerbit Ghalia Indonesia
- M. Saleh, Yamin, *Anatomi Empat Masalah Prioritas*, Pemerintah Kota Bogor 2007
- M. Saleh, Yamin dkk. *Menata Transportasi Mengurai Simpul Kemacetan*, Pemerintah Kota Bogor 2007
- Nur Aji, *Analisis Kesiediaan Rumah Tangga Membayar Retribusi Sampah dengan Metoda Valuasi Kontingensi (Studi Kasus di Kabupaten Pematang)*, MPKP-FE UI 2005

- Rahardja, Pratama dan Mandala Manurung, *Teori Ekonomi Makro Suatu Pengantar*, Edis kedua Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia 2004
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, Jakarta
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah, Jakarta
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Perhitungan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi
- Singih Santoso, *Panduan Lengkap mengenai statistik dengan SPSS 17*, Cetakan Pertama Penerbit Pt Elex Media Computindo, 2009
- Sjakira, Irfa, *Keinginan Tinggal dan Kesiediaan Membayar Masyarakat Berpenghasilan Rendah di Rusunawa Menteng Kota Bogor Studi kasus tenaga Kerja Kontrak Pemerintah Kota Bogor*, MPKP FE UI 2006
- Sugiyanto, *Kebijakan Publik-Administrasi Publik-Analisa Kebijakan Publik*, Makalah Perkuliahan 2003
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Cetakan ke-5. September 2008, Penerbit : CV Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, *Statistika untuk Penelitian*, Cetakan ke-14 Maret 2009, Penerbit : CV Alfabeta, Bandung.
- Sutanto Soehodo, 1998 *Tinjauan terhadap tarif angkutan umum*, Warta Penelitian No.1/April/Thn/X/1998
- Tamin, Ofyzar Z. et.al., *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis "Ability To Pay" (ATP) dan "Willingnes To Pay" (WTP) di DKI Jakarta*, Jurnal Transportasi Jurusan Teknik Sipil ITB Vol. I No. 2, Desember 1999.
- Tamin, Ofyzar Z. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Cetakan ke-2 Penerbit ITB 2000

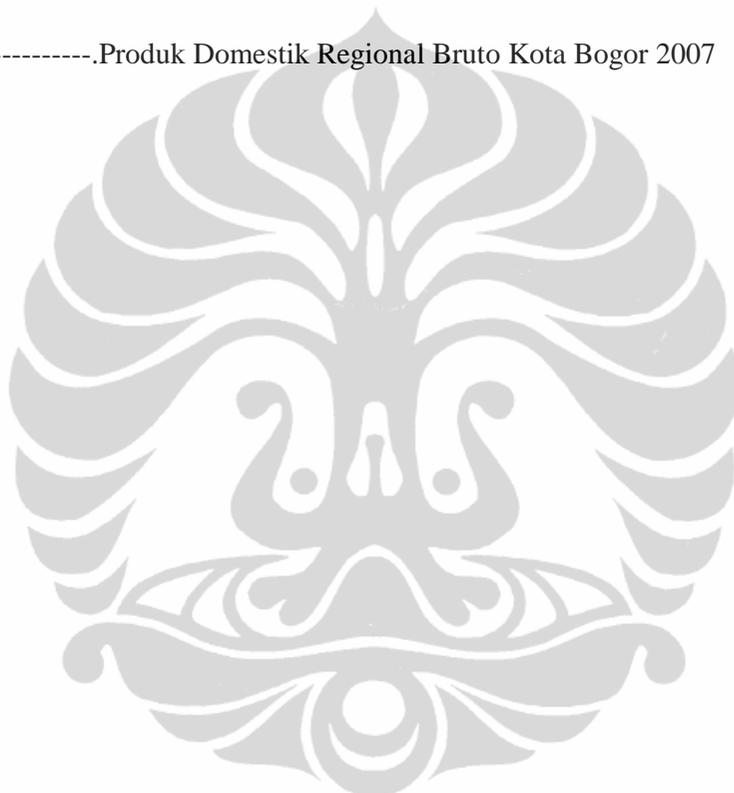
-----Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang
Perusahaan Daeah (PD) Jasa Transportasi

-----Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 17 Tahun 2004 tentang
Rencana Strategis Kota Bogor 2004-2009

-----Peraturan daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang
Perusahaan Daeah (PD) Jasa Transportasi

-----Progress Report PD Jasa Transportasi Kota Bogor, Agustus
2008.

-----Produk Domestik Regional Bruto Kota Bogor 2007



Lampiran 5 : Hasil Data Kuesioner

a. Karakteristik Responden :

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	38	38.0	38.0	38.0
	Perempuan	62	62.0	62.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Umur					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	13	2	2.0	2.0	2.0
	14	2	2.0	2.0	4.0
	15	1	1.0	1.0	5.0
	16	1	1.0	1.0	6.0
	17	3	3.0	3.0	9.0
	18	4	4.0	4.0	13.0
	19	5	5.0	5.0	18.0
	20	11	11.0	11.0	29.0
	21	6	6.0	6.0	35.0
	22	3	3.0	3.0	38.0
	23	3	3.0	3.0	41.0
	24	1	1.0	1.0	42.0
	25	2	2.0	2.0	44.0
	26	3	3.0	3.0	47.0
	27	8	8.0	8.0	55.0
	28	3	3.0	3.0	58.0
	29	4	4.0	4.0	62.0
	30	5	5.0	5.0	67.0
	32	2	2.0	2.0	69.0
	33	4	4.0	4.0	73.0
	34	5	5.0	5.0	78.0
	35	2	2.0	2.0	80.0
	36	3	3.0	3.0	83.0
	37	3	3.0	3.0	86.0
	38	1	1.0	1.0	87.0
	39	3	3.0	3.0	90.0
	40	2	2.0	2.0	92.0
	42	2	2.0	2.0	94.0
	43	1	1.0	1.0	95.0
	47	1	1.0	1.0	96.0
55	2	2.0	2.0	98.0	
62	1	1.0	1.0	99.0	
63	1	1.0	1.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Usia					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	13-20	29	29.0	29.0	29.0
	21-30	38	38.0	38.0	67.0
	31-40	25	25.0	25.0	92.0
	41-50	4	4.0	4.0	96.0
	51-60	2	2.0	2.0	98.0
	diatas 60	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Alamat					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bogor	5	5.0	5.0	5.0
	Bogor Barat	13	13.0	13.0	18.0
	Bogor Selatan	3	3.0	3.0	21.0
	Bogor Tengah	2	2.0	2.0	23.0
	Bogor Timur	8	8.0	8.0	31.0
	Bogor Utara	10	10.0	10.0	41.0
	Dramaga	19	19.0	19.0	60.0
	Kab. Bogor	10	10.0	10.0	70.0
	Kalsel	1	1.0	1.0	71.0
	Kemang	1	1.0	1.0	72.0
	Kota Bogor	1	1.0	1.0	73.0
	Ranca Bungur	1	1.0	1.0	74.0
	Semplak	3	3.0	3.0	77.0
	Tanah Sareal	20	20.0	20.0	97.0
	Tangerang	1	1.0	1.0	98.0
	Yasmin	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Pendidikan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMP/Sederajat	4	4.0	4.0	4.0
	SMU/Sederajat	28	28.0	28.0	32.0
	Diploma	9	9.0	9.0	41.0
	S1	49	49.0	49.0	90.0
	S2	8	8.0	8.0	98.0
	S3	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Pekerjaan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PNS	31	31.0	31.0	31.0
	Pengusaha	2	2.0	2.0	33.0
	Pensiunan	1	1.0	1.0	34.0
	Lainnya	6	6.0	6.0	40.0
	Anggota Dewan	5	5.0	5.0	45.0
	Pekerjaan Bidang Jasa	3	3.0	3.0	48.0
	Karyawan Swasta/Toko	13	13.0	13.0	61.0
	Pelajar/Mahasiswa	39	39.0	39.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

b. Sikap Umum Responden :

Bus diselenggarakan Pemda					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	3.0	3.0	3.0
	Netral	13	13.0	13.0	16.0
	Setuju	55	55.0	55.0	71.0
	Sangat Setuju	29	29.0	29.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus meningkatkan pelayanan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Netral	7	7.0	7.0	8.0
	Setuju	47	47.0	47.0	55.0
	Sangat Setuju	45	45.0	45.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus mendorong perekonomian					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	3.0	3.0	3.0
	Netral	15	15.0	15.0	18.0
	Setuju	54	54.0	54.0	72.0
	Sangat Setuju	28	28.0	28.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus penting untuk generasi sekarang dan mendatang					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Netral	12	12.0	12.0	12.0
	Setuju	55	55.0	55.0	67.0
	Sangat Setuju	33	33.0	33.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Bus mengurangi polusi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	2.0	2.0	2.0
	Tidak Setuju	9	9.0	9.0	11.0
	Netral	15	15.0	15.0	26.0
	Setuju	43	43.0	43.0	69.0
	Sangat Setuju	31	31.0	31.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus mengurangi kemacetan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	4	4.0	4.0	4.0
	Tidak Setuju	11	11.0	11.0	15.0
	Netral	23	23.0	23.0	38.0
	Setuju	37	37.0	37.0	75.0
	Sangat Setuju	25	25.0	25.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus sebagai pengganti angkot

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	2	2.0	2.0	3.0
	Netral	7	7.0	7.0	10.0
	Setuju	57	57.0	57.0	67.0
	Sangat Setuju	33	33.0	33.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

c. Maksud Perjalanan :**Maksud Perjalanan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ekonomi	53	53.0	53.0	53.0
	sosial	7	7.0	7.0	60.0
	pendidikan	24	24.0	24.0	84.0
	rekreasi & hiburan	16	16.0	16.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Moda angkutan yang digunakan sebelum Trans Pakuan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Angkutan Kota	90	90.0	90.0	90.0
	Kendaraan Pribadi/Dinas	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Alasan menggunakan Trans Pakuan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tarif terjangkau	29	29.0	29.0	29.0
	Aksesibilitas mudah	14	14.0	14.0	43.0
	Cepat	14	14.0	14.0	57.0
	Nyaman	38	38.0	38.0	95.0
	Dekat tempat kerja	1	1.0	1.0	96.0
	Dekat Sekolah	4	4.0	4.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Kekurangan Angkutan Umum					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tarif Mahal	12	12.0	12.0	12.0
	Berhenti sembarang	27	27.0	27.0	39.0
	Keamanan dan kenyamanan	60	60.0	60.0	99.0
	Kecepatan sampai tujuan	1	1.0	1.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Penggunaan Bus per bulan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	setiap hari	10	10.0	10.0	10.0
	1 kali seminggu	44	44.0	44.0	54.0
	2-5 kali seminggu	22	22.0	22.0	76.0
	Lainnya	24	24.0	24.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Penggantian moda					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak ganti	9	9.0	9.0	9.0
	Satu kali	25	25.0	25.0	34.0
	Dua kali	49	49.0	49.0	83.0
	Lebih dari 2 kali	17	17.0	17.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Kepemilikan kendaraan bermotor					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	40	40.0	40.0	40.0
	Ya	60	60.0	60.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

d. Produksi Jasa :**Perlu penambahan bus**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ya	88	88.0	88.0	88.0
	Tidak	12	12.0	12.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Penggantian sistem karcis

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Perlu	60	60.0	60.0	60.0
	Tidak perlu	40	40.0	40.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Penambahan rute baru

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Perlu	90	90.0	90.0	90.0
	Tidak perlu	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

e. Kualitas dan Kuantitas Pelayanan :**Selalu memberikan pelayanan dengan segera**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	4	4.0	4.0	5.0
	Netral	34	34.0	34.0	39.0
	Setuju	44	44.0	44.0	83.0
	Sangat Setuju	17	17.0	17.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus selalu beroperasi sesuai jadwal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	8	8.0	8.0	8.0
	Netral	19	19.0	19.0	27.0
	Setuju	56	56.0	56.0	83.0
	Sangat Setuju	17	17.0	17.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Bus selalu berhenti di shelter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	1	1.0	1.0	2.0
	Netral	10	10.0	10.0	12.0
	Setuju	56	56.0	56.0	68.0
	Sangat Setuju	32	32.0	32.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Selalu tepat jadwal keberangkatan antar bus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	10	10.0	10.0	11.0
	Netral	25	25.0	25.0	36.0
	Setuju	46	46.0	46.0	82.0
	Sangat Setuju	18	18.0	18.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Cepat membantu penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	3	3.0	3.0	4.0
	Netral	23	23.0	23.0	27.0
	Setuju	51	51.0	51.0	78.0
	Sangat Setuju	22	22.0	22.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Cepat melayani penumpang khusus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	8	8.0	8.0	9.0
	Netral	28	28.0	28.0	37.0
	Setuju	47	47.0	47.0	84.0
	Sangat Setuju	16	16.0	16.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Cepat menanggapi keluhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	11	11.0	11.0	12.0
	Netral	46	46.0	46.0	58.0
	Setuju	28	28.0	28.0	86.0
	Sangat Setuju	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Menepati janji menjadi perusahaan penyedia jasa terbaik					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	7	7.0	7.0	8.0
	Netral	39	39.0	39.0	47.0
	Setuju	38	38.0	38.0	85.0
	Sangat Setuju	15	15.0	15.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Menepati janji menjamin keselamatan angkutan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	3.0	3.0	3.0
	Netral	32	32.0	32.0	35.0
	Setuju	48	48.0	48.0	83.0
	Sangat Setuju	17	17.0	17.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Menepati janji untuk prima dalam pelayanan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	2.0	2.0	2.0
	Tidak Setuju	2	2.0	2.0	4.0
	Netral	33	33.0	33.0	37.0
	Setuju	49	49.0	49.0	86.0
	Sangat Setuju	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Petugas memiliki kualitas kerja yang baik					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	1	1.0	1.0	2.0
	Netral	29	29.0	29.0	31.0
	Setuju	56	56.0	56.0	87.0
	Sangat Setuju	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Petugas cepat menangani keluhan penumpang					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	5	5.0	5.0	6.0
	Netral	33	33.0	33.0	39.0
	Setuju	48	48.0	48.0	87.0
	Sangat Setuju	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Kondisi bus baik

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	9	9.0	9.0	10.0
	Netral	18	18.0	18.0	28.0
	Setuju	58	58.0	58.0	86.0
	Sangat Setuju	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Fasilitas shelter baik

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	24	24.0	24.0	25.0
	Netral	29	29.0	29.0	54.0
	Setuju	38	38.0	38.0	92.0
	Sangat Setuju	8	8.0	8.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Fasilitas dalam bus baik

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	6	6.0	6.0	6.0
	Tidak Setuju	28	28.0	28.0	34.0
	Netral	27	27.0	27.0	61.0
	Setuju	25	25.0	25.0	86.0
	Sangat Setuju	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Bus berhenti di semua shelter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	6	6.0	6.0	7.0
	Netral	13	13.0	13.0	20.0
	Setuju	60	60.0	60.0	80.0
	Sangat Setuju	20	20.0	20.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Cakupan pelayanan cukup menjangkau wilayah Kota Bogor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	2.0	2.0	2.0
	Tidak Setuju	20	20.0	20.0	22.0
	Netral	24	24.0	24.0	46.0
	Setuju	43	43.0	43.0	89.0
	Sangat Setuju	11	11.0	11.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Sistem menggunakan karcis baik

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	6.0	6.0	6.0
	Netral	21	21.0	21.0	27.0
	Setuju	59	59.0	59.0	86.0
	Sangat Setuju	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

f. Pendapatan :**Pendapatan per bulan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kurang dari 500 ribu	15	15.0	15.0	15.0
	500-1 juta rupiah	21	21.0	21.0	36.0
	1-2 juta rupiah	28	28.0	28.0	64.0
	2-3 juta rupiah	20	20.0	20.0	84.0
	diatas 3 juta rupiah	16	16.0	16.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

kategori pendapatan perbulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	rendah (< 500.000 - 1.000.000)	36	36.0	36.0	36.0
	sedang (> 1.000.000 - 3.000.000)	48	48.0	48.0	84.0
	tinggi (> 3.000.000)	16	16.0	16.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Presentase biaya transportasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kurang dari 10 %	35	35.0	35.0	35.0
	10%-20%	55	55.0	55.0	90.0
	Diatas 20 %	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Penilaian tarif

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Murah	33	33.0	33.0	33.0
	Sedang	64	64.0	64.0	97.0
	Mahal	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

(Lanjutan)

Faktor yang ditingkatkan jika tarif naik

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Peningkatan kenyamanan	63	63.0	63.0	63.0
	Peningkatan fas. pendukung	11	11.0	11.0	74.0
	Peningkatan kecepatan	14	14.0	14.0	88.0
	Peningkatan jumlah armada	12	12.0	12.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

g. Nilai WTP**Besaran WTP**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2000	3	3.0	3.0	3.0
	2500	4	4.0	4.0	7.0
	3000	47	47.0	47.0	54.0
	3500	6	6.0	6.0	60.0
	4000	20	20.0	20.0	80.0
	5000	12	12.0	12.0	92.0
	5500	1	1.0	1.0	93.0
	6000	5	5.0	5.0	98.0
	7000	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Statistics**Besaran WTP**

N	Valid	100
	Missing	0
Mean		3675.00
Median		3000.00
Std. Deviation		1059.767
Variance		1123106.061
Minimum		2000
Maximum		7000

Lampiran 4 : Validitas

NO. Responden	KEHANDALAN				total1	DAYA TANGGAP				total2	JAMINAN			total3
	1	2	3	4		1	2	3	1		2	3		
1	1	4	5	3	13	1	1	1	3	3	3	3	9	
2	4	2	4	2	12	5	5	4	14	4	4	4	12	
3	3	3	5	3	14	3	2	2	7	3	4	1	8	
4	3	4	4	2	13	3	4	3	10	3	3	3	9	
5	4	4	4	4	16	4	5	4	13	4	4	4	12	
6	4	4	4	3	15	4	4	4	12	4	4	4	12	
7	5	5	5	5	20	5	5	5	15	5	5	5	15	
8	5	4	5	3	17	4	4	5	13	4	4	4	12	
9	4	4	4	4	16	3	4	3	10	3	3	3	9	
10	3	3	5	5	16	5	5	5	15	4	4	4	12	
11	3	3	3	3	12	4	4	4	12	4	4	4	12	
12	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	4	4	12	
13	3	3	4	3	13	3	4	3	10	3	3	3	9	
14	4	5	5	5	19	4	4	3	11	4	4	5	13	
15	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	4	4	12	
16	4	5	5	5	19	4	4	3	11	4	5	4	13	
17	4	4	4	4	16	4	5	5	14	4	4	4	12	
18	4	3	4	3	14	4	4	4	12	3	4	4	11	
19	4	4	4	4	16	4	4	4	12	3	3	4	10	
20	4	3	4	4	15	4	4	4	12	4	4	4	12	
21	3	3	4	3	13	4	4	4	12	3	3	3	9	
22	3	4	4	4	15	4	4	2	10	3	3	3	9	

(Lanjutan)

NO. Responden	KEHANDALAN				Total1	DAYA TANGGAP			total2	JAMINAN			total3
	1	2	3	4		1	2	3		1	2	3	
23	4	5	5	5	19	5	5	4	14	4	4	4	12
24	5	4	5	4	18	5	4	3	12	3	3	3	9
25	4	4	5	4	17	5	4	4	13	4	4	4	12
26	5	5	5	5	20	4	4	4	12	5	5	4	14
27	3	4	3	3	13	3	4	3	10	3	3	3	9
28	5	5	5	4	19	3	3	3	9	3	3	4	10
29	3	3	4	4	14	4	4	3	11	4	4	4	12
30	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	4	5	13
31	4	4	4	4	16	4	3	3	10	3	4	3	10
32	3	4	4	4	15	3	3	3	9	4	4	4	12
33	3	4	5	3	15	3	4	3	10	5	4	4	13
34	5	5	5	5	20	5	5	5	15	5	5	5	15
35	4	4	4	4	16	5	5	5	15	4	5	5	14
36	5	5	5	5	20	3	3	3	9	5	5	5	15
37	4	4	4	4	16	5	3	2	10	4	4	4	12
38	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	4	4	12
r hitung	0,748	0,839	0,672	0,843		0,864	0,926	0,905		0,933	0,886	0,875	
r kritis	0,413	0,413	0,413	0,413		0,413				0,413			
status	valid	valid	valid	valid		valid	valid	valid		valid	valid	valid	
K	4,000					3,000				3,000			
Variansi total	5,403					5,605				3,553			
variansi butir	0,695	0,538	0,339	0,677		0,723	0,700	0,899		0,441	0,421	0,623	
Jml var butir	2,249					2,322				1,485			
alpha	0,778					0,879				0,873			

(Lanjutan)

No. Responden	EMPATI			BUKTI LANGSUNG					KUANTITAS PELAYANAN		
	1	2	Total4	1	2	3	4	Total5	1	2	Total6
1	1	1	2	4	4	1	5	14	4	4	8
2	4	4	8	2	3	2	5	12	4	3	7
3	2	2	4	3	2	1	4	10	4	4	8
4	3	3	6	4	3	2	4	13	2	4	6
5	4	4	8	4	4	4	4	16	4	4	8
6	4	4	8	4	2	3	4	13	4	4	8
7	5	5	10	5	5	5	5	20	5	5	10
8	4	4	8	4	4	4	4	16	4	4	8
9	4	3	7	3	2	2	4	11	1	4	5
10	5	5	10	5	5	5	2	17	4	4	8
11	4	4	8	4	3	3	4	14	3	3	6
12	4	4	8	2	2	2	4	10	2	4	6
13	3	3	6	4	4	4	4	16	2	4	6
14	5	4	9	4	4	4	4	16	4	4	8
15	4	5	9	4	2	4	4	14	4	4	8
16	4	5	9	5	4	5	5	19	5	4	9
17	4	4	8	4	4	5	5	18	3	3	6
18	3	4	7	4	3	3	4	14	4	4	8
19	4	4	8	4	4	4	4	16	3	4	7
20	4	4	8	4	2	4	4	14	4	4	8
21	4	3	7	4	3	4	4	15	4	4	8
22	3	2	5	1	2	1	2	6	2	4	6
23	4	4	8	4	2	3	4	13	3	4	7

(Lanjutan)

No. Responden	EMPATI			BUKTILANGSUNG					KUANTITAS PELAYANAN		
	1	2	Total4	1	2	3	4	Total5	1	2	Total6
24	3	3	6	3	2	4	4	13	4	4	8
25	4	4	8	5	4	4	4	17	4	4	8
26	4	4	8	4	4	4	4	16	4	4	8
27	3	3	6	3	3	2	3	11	3	3	6
28	4	5	9	5	2	2	4	13	4	4	8
29	4	4	8	5	5	5	5	20	2	4	6
30	4	3	7	4	2	2	2	10	4	2	6
31	3	3	6	4	3	3	3	13	3	3	6
32	4	4	8	4	3	3	4	14	3	3	6
33	4	3	7	3	3	3	4	13	3	3	6
34	5	5	10	5	2	2	5	14	5	5	10
35	5	4	9	4	4	4	4	16	4	4	8
36	3	3	6	4	4	3	5	16	5	5	10
37	4	3	7	4	4	2	4	14	3	4	7
38	4	4	8	4	4	4	4	16	4	4	8
r hitung	0,941	0,952		0,767	0,804	0,843	0,524		0,892988	0,693180157	
r kritis	0,413			0,413					0,413		
status	valid			valid	valid	valid	valid		valid	valid	
K	2,000			4,000					2		
Variansi total	2,634			8,265					1,590327		
variansi butir	0,657	0,817		0,766	0,982	1,414	0,595		0,904694	0,352773826	
Jml var butir	1,474			3,756					1,257468		
alpha	0,881			0,727						0,418605	

(Lanjutan)



Lampiran 3 : Data Dasar

No	JKlmin	Usia	Alamat	JAngkel	Pddkan	Pkrjaan	SIKAP UMUM RESPONDEN							MAKSUD PERJALANAN				
							Nomor Butir							Butir Pertanyaan				
							1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	0	21	Dramaga	3	2	9	4	5	5	5	2	2	5	1	3	1	1	2
2	1	20	Bogor	4	2	9	4	5	5	5	2	2	5	3	2	1	2	3
3	1	20	Dramaga	4	2	9	4	5	5	5	2	2	5	1	3	1	3	2
4	1	22	Semplak	5	2	9	4	4	4	4	3	2	4	1	1	1	3	2
5	0	32	Dramaga	2	5	1	5	5	4	4	4	4	5	1	4	1	3	2
6	1	18	Dramaga	4	2	9	4	4	4	5	4	4	4	3	4	1	3	4
7	0	30	Kalsel	3	4	7	5	5	5	5	5	5	5	3	4	1	3	4
8	0	21	Dramaga	4	4	9	5	5	5	5	5	5	5	3	4	1	3	2
9	0	27	Bogor	2	4	1	5	5	4	5	4	4	4	4	4	1	3	4
10	1	20	Tanah Sareal	8	2	9	4	5	4	4	4	4	4	1	4	1	2	3
11	1	20	Tanah Sareal	5	4	9	3	4	4	4	4	3	3	2	4	1	2	4
12	1	19	Kota Bogor	4	3	9	4	4	4	5	4	4	4	3	4	1	3	2
13	1	20	Bogor Tengah	5	2	9	4	5	5	5	4	3	4	1	4	1	3	2
14	1	30	Bogor	4	4	1	4	4	4	4	4	4	5	1	1	1	3	2
15	0	28	Kemang	3	2	8	5	5	5	5	5	3	4	1	1	1	3	2
16	0	36	Bogor Selatan	8	3	5	4	5	4	5	5	3	4	1	4	1	2	3
17	0	39	Bogor Utara	2	5	1	5	5	4	5	4	4	4	1	4	2	3	3
18	1	39	Dramaga	4	4	1	4	4	4	5	4	4	4	1	4	1	3	2
19	1	33	Tanah Sareal	2	2	8	4	4	4	4	4	4	4	1	3	1	1	4
20	1	25	Bogor Utara	5	4	8	4	4	4	4	4	4	4	1	2	1	2	3
21	0	27	Tanah Sareal	3	4	1	4	4	4	5	4	4	5	1	1	1	3	3
22	0	19	Dramaga	5	4	9	5	5	3	4	4	3	4	4	4	1	3	2
23	1	20	Dramaga	10	3	9	5	5	3	4	5	3	4	3	6	1	2	1
24	1	17	Tanah Sareal	7	2	9	5	4	4	4	3	4	4	1	2	2	3	2
25	1	17	Dramaga	6	2	9	5	4	4	4	3	4	4	1	2	1	2	2

(Lanjutan)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
26	1	19	Dramaga	5	3	9	4	3	4	4	4	2	4	3	4	1	3	3
27	1	15	Tanah Sareal	5	2	9	5	5	5	3	5	3	5	4	2	1	2	4
28	0	36	Kab. Bogor	3	4	8	4	4	3	4	4	4	4	4	1	1	2	2
29	1	33	Bogor Tengah	6	4	1	2	4	4	4	4	4	4	2	4	1	3	2
30	0	30	Bogor Selatan	4	4	1	4	5	4	5	4	3	4	4	1	1	2	2
31	0	42	Tanah Sareal	6	2	8	3	4	4	4	4	5	5	1	6	1	3	3
32	0	34	Bogor Utara	4	4	8	5	5	5	5	4	5	5	1	1	1	3	2
33	0	37	Kab. Bogor	2	4	9	5	5	5	5	5	5	5	4	4	1	3	4
34	1	63	Dramaga	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	1	3	2
35	0	62	Dramaga	4	6	1	5	5	3	5	5	5	5	1	3	1	2	4
36	1	36	Dramaga	4	4	1	5	5	5	5	5	5	5	1	4	1	3	2
37	0	37	Bogor Selatan	4	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	2
38	1	38	Bogor Barat	4	4	1	4	5	4	3	5	5	5	4	1	1	3	4
39	1	27	Semplak	6	5	1	4	3	4	4	4	4	4	1	1	1	1	3
40	1	27	Semplak	3	4	1	4	4	4	4	4	3	4	1	3	1	2	1
41	0	55	Tanah Sareal	4	4	6	5	4	3	3	3	4	4	1	2	1	3	4
42	0	23	Bogor Barat	2	4	1	4	4	4	4	3	3	2	1	1	1	2	2
43	1	26	Bogor Utara	3	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	1	1	1	2
44	0	29	Bogor Utara	3	4	1	5	5	5	5	5	5	5	4	1	1	1	2
45	0	55	Bogor Barat	4	5	6	4	4	4	3	3	4	4	2	1	1	2	4
46	1	33	Bogor Utara	3	4	1	3	5	5	5	5	5	5	3	3	1	2	4
47	1	28	Bogor Timur	4	4	9	4	4	5	4	4	4	4	3	4	1	3	4
48	1	27	Bogor Timur	1	3	9	4	5	5	5	5	4	4	3	3	1	2	2
49	1	29	Bogor Timur	4	1	1	5	5	4	5	5	5	5	3	4	1	3	4
50	1	29	Bogor Timur	2	4	1	5	5	5	5	4	5	5	3	4	1	3	2
51	1	34	Bogor Timur	1	4	1	4	5	5	5	5	3	5	1	4	1	2	4
52	1	23	Bogor Timur	1	4	8	4	4	4	4	4	5	2	1	2	1	2	3
53	1	20	Ranca Bungur	5	2	9	4	3	3	4	4	5	5	3	6	1	3	1
54	0	14	Tanah Sareal	2	1	9	4	5	5	5	5	2	1	2	2	2	2	2
55	0	21	Bogor Barat	4	2	9	4	4	4	4	4	4	4	1	3	1	3	2

(Lanjutan)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
56	1	21	Kab. Bogor	4	2	9	4	4	3	3	4	1	3	1	6	1	3	4
57	0	13	Bogor Barat	5	1	9	5	5	4	4	3	3	4	4	4	1	3	2
58	1	13	Bogor Barat	5	1	9	3	3	3	3	3	3	3	1	4	2	3	2
59	1	14	Bogor Timur	5	2	9	3	3	3	3	3	3	3	1	4	1	3	1
60	1	20	Bogor Barat	5	2	8	3	4	4	4	4	4	4	1	1	1	3	1
61	1	34	Tanah Sareal	4	4	7	3	2	3	4	1	1	4	2	2	1	1	4
62	0	34	Tangerang	12	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4	1	1	1
63	1	18	Bogor	3	4	9	4	4	4	3	3	3	4	2	3	1	3	4
64	1	35	Yasmin	4	4	1	5	5	5	5	5	5	5	1	1	1	2	3
65	1	40	Bogor	5	4	1	4	4	2	3	4	4	4	1	1	1	2	3
66	0	30	Dramaga	1	4	1	5	5	5	4	4	3	4	1	1	1	3	3
67	1	20	Kab. Bogor	4	2	9	4	4	4	3	2	3	4	3	4	1	3	2
68	1	16	Yasmin	4	2	9	4	4	4	4	3	3	5	1	1	2	2	2
69	1	30	Bogor Barat	5	3	8	4	4	3	4	4	4	4	1	3	1	3	3
70	1	42	Kab. Bogor	4	5	1	4	5	5	5	5	5	4	1	4	1	3	2
71	0	34	Bogor Utara	3	5	1	4	4	4	4	5	5	5	1	1	1	1	3
72	1	27	Bogor Timur	3	2	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	1	3	3
73	0	35	Tanah Sareal	4	5	1	4	5	3	3	5	5	4	1	4	2	3	4
74	1	26	Tanah Sareal	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	1	4	1	2	4
75	1	32	Tanah Sareal	3	4	6	4	4	5	4	3	5	5	1	2	2	2	2
76	0	40	Tanah Sareal	7	4	6	2	4	4	4	5	5	5	2	4	2	3	2
77	1	24	Tanah Sareal	4	4	6	5	5	3	4	5	5	5	1	1	1	1	1
78	0	47	Bogor Barat	2	5	1	3	4	4	4	3	3	4	1	4	1	3	2
79	1	19	Dramaga	3	2	9	4	4	3	4	2	2	4	3	2	1	3	4
80	0	21	Dramaga	3	2	9	4	4	2	4	4	4	4	4	3	1	3	4
81	1	18	Bogor Utara	8	4	9	5	4	4	4	5	4	5	3	1	1	3	2
82	0	22	Bogor Utara	5	2	9	4	5	4	3	4	5	5	3	3	1	3	3
83	1	17	Dramaga	4	2	9	4	3	4	5	1	2	3	3	1	1	3	2
84	0	20	Kab. Bogor	6	2	9	4	5	5	4	2	1	4	1	3	1	3	2
85	0	28	Tanah Sareal	2	3	5	5	5	5	5	4	5	4	1	3	1	3	2

(Lanjutan)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
86	0	18	Kab. Bogor	5	2	9	4	5	3	4	2	1	3	3	1	1	3	1
87	1	21	Dramaga	6	4	9	3	3	4	4	4	4	4	3	4	1	2	2
88	0	19	Kab. Bogor	4	2	9	3	4	4	4	5	4	4	3	4	1	3	1
89	1	26	Tanah Sareal	6	4	8	4	4	4	4	4	3	4	1	1	1	2	3
90	1	27	Tanah Sareal	3	4	8	4	4	4	4	4	4	4	1	5	1	3	3
91	0	39	Bogor Barat	4	4	7	3	5	4	4	4	2	4	4	1	1	1	2
92	1	29	Bogor Barat	2	4	8	4	4	4	4	3	3	5	4	2	2	1	4
93	1	43	Bogor Barat	1	4	1	4	5	5	5	5	4	4	1	4	1	3	3
94	1	27	Tanah Sareal	3	4	1	3	4	4	4	4	4	4	1	2	1	3	4
95	1	25	Tanah Sareal	6	4	1	5	5	4	4	2	2	3	4	1	1	2	2
96	1	22	Kab. Bogor	2	4	4	4	5	4	4	4	3	4	3	4	1	1	2
97	0	33	Bogor Barat	3	4	8	5	5	4	5	3	4	4	1	2	1	3	1
98	1	37	Kab. Bogor	3	6	5	2	4	2	4	2	2	4	3	1	2	3	3
99	1	23	Dramaga	6	4	5	3	4	4	4	5	3	5	1	1	1	3	2
100	1	20	Bogor Utara	1	3	9	4	4	5	4	5	4	4	3	1	1	3	3

(Lanjutan)

No. Resp	MKSD PRJLNAN			KUALITAS DAN KUANTITAS PELAYANAN																				Nilai WTP	
	Pernyataan			Kehandalan			Daya Tanggap				Jaminan			Empati		Bukti Langsung				Kuantitas Pelayanan					
	6	7	8	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4		5
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	26	37	38	39	40	41	42	43	44
1	3	0	0	2	1	2	1	4	5	3	1	1	1	3	3	3	1	1	2	1	1	1	2	2	2
2	4	1	3	1	1	1	4	2	4	2	5	5	4	4	4	4	4	4	1	3	2	1	1	1	3
3	3	0	0	1	2	1	3	3	5	3	3	2	2	3	4	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2
4	1	0	0	1	1	1	3	4	4	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	2	3	1
5	3	0	0	1	1	1	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	2	3	1	3	3
6	3	0	0	1	1	1	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	1	2	2	1	3
7	4	1	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	2	1	1	1	1	1
8	4	1	1	1	1	1	5	4	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	1	3	2	2	1	1	1
9	3	0	0	1	2	1	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	2	4	2	1	2	2	1
10	3	1	1	1	2	1	3	3	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	3	2	1	2	2	3	2
11	2	1	1	1	1	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1	1	3	2	3	2
12	2	0	0	1	2	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	2	3	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	2	1	1	1	4	1
14	3	0	0	1	1	1	4	5	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	4	4	2	1	1	4	2
15	3	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	2	1	2	2	4	1
16	4	0	0	1	2	1	4	5	5	5	4	4	3	4	5	4	4	5	2	1	1	1	2	2	1
17	3	1	3	1	1	1	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	1	4	2	3	2	1	3
18	3	0	0	1	2	1	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	1	3	2	2	1	1	1
19	3	1	1	1	2	1	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	2	2	2	1	1
20	3	1	1	1	2	1	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	1	3	2	2	2	1	2
21	4	0	0	1	2	1	3	4	4	4	4	4	2	3	3	3	3	2	1	4	1	3	2	1	2
22	3	0	0	1	1	1	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	2	2	1	1	1	2	1
23	3	0	0	1	2	2	5	4	5	4	5	4	3	3	3	3	3	3	1	1	1	2	2	1	2
24	3	1	2	1	1	1	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	1	1	1	1	2	1	1
25	3	1	3	1	2	1	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	1	1	1	1	2	1	1

(Lanjutan)

1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	26	37	38	39	40	41	42	43	44
26	3	1	2	1	1	1	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	4
27	1	1	2	1	1	1	5	5	5	4	3	3	3	3	3	4	4	5	2	1	1	1	1	2	1
28	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	2	2	2	3	1
29	3	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	1	3	2	2	1	1	2
30	1	1	1	2	1	1	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	1	3	2	2	2	1	2
31	2	1	1	1	2	1	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	1	5	3	1	2	1	2
32	2	0	0	1	1	1	3	4	5	3	3	4	3	5	4	4	4	3	1	3	2	2	2	1	4
33	2	1	1	1	2	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	2	3	1	4	1
34	2	0	0	2	2	1	4	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	1	5	3	1	2	1	1
35	3	1	2	2	2	1	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	3	3	1	5	3	2	2	1	1
36	4	0	0	1	2	1	4	4	4	4	5	3	2	4	4	4	4	3	1	4	2	2	2	1	1
37	2	0	0	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	1	4	1
38	2	0	0	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	1	3	2	2	2	1	1
39	3	1	2	1	1	1	3	2	4	2	4	2	3	2	4	4	4	4	1	3	2	2	1	1	2
40	2	1	1	1	2	2	2	2	4	2	3	3	3	2	2	3	3	3	1	4	2	2	2	1	3
41	2	1	3	1	1	1	3	4	5	4	4	4	3	3	3	3	4	4	1	5	3	1	2	1	1
42	3	1	1	1	2	1	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	2	2	1	2
43	3	1	3	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	2	2	1	1	1
44	3	1	3	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	3	2	2	2	1	1
45	3	1	3	1	1	1	2	3	4	3	2	3	2	3	3	2	3	3	1	5	3	2	2	1	2
46	3	1	1	2	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	2	2	2	1	1
47	3	0	0	2	2	2	4	2	3	2	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	2	1	1	3	1
48	2	0	0	2	1	1	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	2	1	2	1	2
49	4	0	0	2	2	1	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	1	4	2	2	1	1	2
50	3	0	0	1	2	1	3	2	1	1	3	3	2	4	4	4	4	4	1	3	2	2	2	1	2
51	4	0	0	1	2	1	3	3	5	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	2	2	2	3	1
52	3	1	1	1	2	2	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	1	4	2	2	2	1	2
53	3	1	2	1	1	1	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	1	2	2	4	4
54	1	1	3	1	1	1	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	1	3	2	1	1	1	2
55	4	1	3	1	1	1	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	2	3	2	2	2	2	1

(Lanjutan)

1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	26	37	38	39	40	41	42	43	44
56	2	1	1	1	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	1	1	1	1	1	1	2
57	3	1	1	1	2	1	5	4	5	4	4	3	4	4	3	5	4	4	1	3	2	2	2	1	1
58	3	1	2	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	2	3	1
59	3	1	1	1	2	1	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	4	2	1	1	1	2	2	3
60	2	0	0	1	1	1	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	1	2	2	1	3
61	3	0	0	1	2	2	2	2	4	2	3	4	3	2	4	3	4	4	1	5	3	2	1	1	2
62	4	1	3	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	2	2	2	2
63	2	0	0	1	1	1	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	1	1	2	1	1
64	3	1	3	1	1	1	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	1	5	3	2	2	1	3
65	2	1	2	1	2	1	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	1	4	2	2	2	1	2
66	3	0	0	1	1	1	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	1	3	2	1	1	2
67	3	0	0	1	1	1	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	2	2	1	2	1	2
68	4	1	3	1	2	1	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	2	2	4	3
69	3	0	0	1	1	1	3	2	5	3	3	3	2	3	3	4	3	3	1	3	2	3	2	1	3
70	2	0	0	2	2	1	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	1	5	3	3	1	2
71	3	0	0	1	1	1	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	1	4	2	3	1	1	2
72	2	1	1	1	1	1	4	4	4	3	5	4	3	5	4	5	5	5	1	3	2	1	1	1	3
73	3	1	3	1	2	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	5	3	2	2	4	4
74	4	1	1	1	2	1	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	1	2	1	1
75	2	1	3	2	2	1	2	3	4	3	3	3	2	2	4	3	3	4	1	5	3	2	2	1	3
76	3	1	3	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	5	3	2	2	3	1
77	3	1	3	1	1	1	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	5	3	2	1	4	2
78	1	1	2	1	1	1	3	4	4	4	4	2	2	2	3	3	3	2	3	5	3	3	1	3	3
79	3	0	0	1	1	1	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	2	2	2	1	1
80	3	1	1	1	2	1	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	1	2	1	1	1	1	1
81	3	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	1	3	2	1	2	1	2
82	2	1	2	1	1	1	4	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	4	3	4	2	2	1	3	4
83	2	0	0	1	1	1	3	3	3	2	4	3	3	4	4	4	4	4	1	2	1	1	3	1	1
84	4	1	1	1	1	1	5	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4	1	2	1	2	2	1	1
85	3	1	3	1	1	1	3	3	2	4	2	2	3	3	3	3	3	3	1	2	1	2	2	1	1

(Lanjutan)

1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	26	37	38	39	40	41	42	43	44
86	4	1	1	1	1	1	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	1	1	1	1	1	1	2
87	2	1	3	1	1	1	5	4	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	2	2	1	1	1	2	1
88	4	0	0	1	2	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1	1	2	2	3	4
89	3	0	0	1	2	2	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	1	3	2	2	2	1	2
90	3	0	0	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	1	2	1	1	2	1	2
91	4	1	3	1	2	1	3	4	4	3	3	3	2	2	3	2	3	3	1	5	3	2	1	1	2
92	1	1	3	1	1	1	3	5	5	5	4	2	3	3	3	4	4	4	4	5	3	2	1	4	1
93	2	1	2	1	1	1	3	4	4	2	5	5	2	5	5	4	3	2	1	4	2	2	2	1	2
94	1	1	1	2	2	1	3	2	5	2	4	3	3	2	4	3	3	3	3	3	2	2	2	3	1
95	3	0	0	1	2	1	3	3	4	3	2	2	2	1	2	1	3	2	1	3	2	2	2	1	1
96	2	0	0	1	1	1	4	4	3	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4	2	1	1	2	4	1
97	3	1	1	1	1	1	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	2	4	2	2	2	2	4
98	4	1	3	1	2	1	4	4	4	4	4	2	3	3	2	4	4	3	4	5	3	2	2	4	4
99	2	0	0	1	1	1	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	1	2	1	1	2	1	1
100	2	0	0	1	1	1	4	4	3	4	5	4	3	3	5	4	4	3	1	3	2	1	3	1	4



**KUESIONER
KESEDIAAN MEMBAYAR (WILLINGNES TO PAY) TARIF BUS TRANS PAKUAN
KOTA BOGOR**

Pendahuluan

Bus Trans Pakuan resmi beroperasi pada tanggal 3 Juni 2007 dioperasikan oleh Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Kota Bogor yang bernama PD. Jasa Transportasi. Dalam rangka pelaksanaan penulisan tesis pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, maka dilakukan penelitian kesediaan masyarakat membayar tarif Bus Trans Pakuan. Untuk mendapatkan data dalam penelitian dimaksud saya sangat mengharapkan partisipasi Bapak/Ibu/Saudara dalam mengisi kuesioner.

Saya sangat menghargai kesediaan Bapak/Ibu/Saudara untuk berpartisipasi dalam menjawab Kuesioner ini dan jawaban yang diberikan dijamin kerahasiannya.

Atas kesediannya saya haturkan terima kasih.

BAGIAN I : KARAKTERISTIK RESPONDEN

1. Nomor Responen : (diisi petugas)
2. Jenis kelamin 1. Laki-laki 2. Perempuan
3. Usia :
.....
4. Alamat :
.....
.....
.....
5. Jumlah Anggota Keluarga:
.....
6. Pendidikan Terakhir (pilihlah salah satu dengan cara mencontreng () :

<input type="checkbox"/> 1. SMP/Sederajat	<input type="checkbox"/> 4. S1
<input type="checkbox"/> 2. SMU/Sederajat	<input type="checkbox"/> 5. S2
<input type="checkbox"/> 3. Diploma	<input type="checkbox"/> 6. S3

(Lanjutan)

7. Pekerjaan/Profesi (pilihlah salah satu dengan cara mencontreng () :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 PNS (Sipil, TNI, POLRI) | <input type="checkbox"/> 6 Anggota Dewan |
| <input type="checkbox"/> 2 BUMN/BUMD | <input type="checkbox"/> 7 Pekerjaan Bidang Jasa (Dokter, Pengacara Notaris) |
| <input type="checkbox"/> 3 Pengusaha | <input type="checkbox"/> 8 Karyawan Swasta/Toko |
| <input type="checkbox"/> 4 Pensiunan | <input type="checkbox"/> 9 Pelajar/Mahasiswa |
| <input type="checkbox"/> 5 Lainnya sebutkan, | |

BAGIAN II: SIKAP UMUM RESPONDEN BERKENAAN DENGAN BUS ANGKUTAN MASSAL

Dapatkan anda memberikan pendapat masing-masing pernyataan dibawah ini tentang Bus Angkutan Umum Massal (pilihlah dengan cara mencontreng ())

No	PERNYATAAN	Sangat Setuju	Setuju	Netral	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
1	Bus Angkutan Umum Massal diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah					
2	Bus Angkutan Umum Massal meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat					
3	Bus Angkutan Umum Massal Mendorong Perekonomian Daerah					
4	Bus Angkutan Umum Massal penting untuk generasi sekarang dan mendatang					
5	Pengoperasian Bus Angkutan Umum Massal dapat mengurangi polusi lingkungan					
6	Bus Angkutan Umum Massal mengurangi kemacetan					
7	Bus Angkutan Umum Massal sebagai alternative pengganti angkutan kota					

Ket: 5 = Sangat Setuju 4 = Setuju 3 = Netral 2= Tidak Setuju 1=Sangat Tidak Setuju

BAGIAN III : MAKSUD PERJALANAN

Petunjuk pilihlah salah satu dengan cara mencontreng ()

1. Sebutkan maksud anda melakukan aktivitas perjalanan menggunakan bus Trans Pakuan?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1 Ekonomi (bekerja, belanja) | <input type="checkbox"/> 4. Rekreasi dan hiburan |
| <input type="checkbox"/> 2 Sosial | <input type="checkbox"/> 5. Kebudayaan/Tempat Ibadah |
| <input type="checkbox"/> 3 Pendidikan | |

(Lanjutan)

2. Manakah alasan berikut yang menyebabkan anda menggunakan Bus Trans Pakuan berikan alasan terbaik menurut saudara berikan prioritas bila jawaban lebih dari satu.
- a. Tarif/Biaya Terjangkau (.....)
- b. Aksesibilitas Mudah (.....)
- c. Cepat (.....)
- d. Nyaman (.....)
- e. Dekat ke tempat kerja (.....)
- f. Dekat Sekolah/Pendidikan (.....)
3. Sebelum menggunakan bus Trans Pakuan moda angkutan apakah yang anda gunakan?
1. Angkutan Kota/Umum 2. Kendaraan Pribadi/Dinas
4. Dibanding dengan Trans Pakuan apa kekurangan angkutan umum lain menurut anda?
1. Tarif mahal
2. Berhenti tidak ditempat yang ditentukan
3. Keamanan dan Kenyamanan
5. Seberapa sering anda menggunakan Bus Trans Pakuan dalam setiap bulan?
1. Setiap hari 3. 4-5 kali seminggu
2. 2-3 kali seminggu 4. Satu kali seminggu
6. Berapa kali anda harus berganti angkutan untuk sampai tujuan pada saat berangkat ?
1. Tidak ganti 3. Dua kali
2. Satu kali 4. Lebih dari dua kali
7. Apakah anda mempunyai kendaraan bermotor?
1. Ya 2. Tidak
8. Jenis kendaraan bermotor apakah yang yang saudara milki?
1. Sepeda motor
2. Mobil
3. Sepeda motor + mobil

(Lanjutan)

BAGIAN IV : PRODUKSI JASA ANGKUTAN YANG DISEDIAKAN PENGUSAHA

1. Dengan jumlah armada 10 buah maka waktu keberangkatan antar bus adalah setiap 17 menit sekali, menurut anda apakah perlu penambahan jumlah bus sehingga waktu keberangkatan menjadi lebih cepat?
 1. Ya 2. Tidak
2. Sistem karcis yang berlaku saat ini adalah sekali jalan, menurut anda perlukah mengganti dengan system berlangganan (*smart card*) ?
 1. Perlu 2. Tidak Perlu
3. Menurut pendapat anda perlukah Trans pakuan menambah rute pelayanan baru ?
 1. Perlu 2. Tidak Perlu

BAGIAN V : KUALITAS DAN KUANTITAS PELAYANAN

Beritahukan Pendapat Anda atas pernyataan ini mengenai kualitas dan kuantitas pelayanan Bus Trans Pakuan? (pilihlah dengan cara mencontreng ())

NO	DAFTAR PERNYATAAN	Sangat Setuju	Setuju	Netral	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
KEHANDALAN (RELIABILITY)						
1	Selalu memberikan pelayanan dengan segera dan memuaskan					
2	Bus selalu beroperasi sesuai dengan jadwal					
3	Bus selalu berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di Shelter					
4	Selalu tepat jadwal keberangkatan antar bus (<i>time table</i>)					
DAYA TANGGAP (RESPONSIVENESS)						
1	Cepat membantu penumpang dan ramah dalam melayani					
2	Cepat melaksanakan pelayanan bagi penumpang khusus (cacat, lansia, wanita dan bayi)					
3	Cepat dalam melakukan pelayanan tiket					
JAMINAN (ASSURANCE)						
1	Menepati janji menjadi perusahaan penyedia jasa terbaik dalam Bidang Transportasi.					
2	Menepati janji menjamin keselamatan angkutan (orang/barang)					
3	Menepati janji untuk prima dalam pelayanan Jasa Transportasi melalui Kerja Ikhlas, Kerja Keras, Kerja Cerdas dan Kerja					

(Lanjutan)

	Tuntas					
EMPATI						
1	Petugas memahami kebutuhan khusus pelanggan					
2	Petugas memperhatikan keluhan penumpang					
BUKTI LANGSUNG (TANGIBLES)						
1	Kondisi Bus beroperasi dalam keadaan laik jalan					
2	Fasilitas shelter yang ada baik					
3	Tidak terjadi kelebihan muatan/ penumpang berjejal					
4	Bus berhenti di semua shelter yang ada					
KUANTITAS PELAYANAN						
1	Cakupan Pelayanan cukup menjangkau wilayah Kota Bogor					
2	Sistem pembayar dengan karcis cukup baik					

Ket: 5 = Sangat Setuju 4 = Setuju 3 = Netral 2= Tidak Setuju 1=Sangat Tidak Setuju

BAGIAN VI : PENDAPATAN

Petunjuk pilihlah salah satu dengan cara mencontreng ()

1. Berapakah pendapatan anda per bulan ?
 1. Kurang dari Rp. 500.000
 2. Diatas Rp. 500 ribu – 1 juta rupiah
 3. Diatas 1 juta rupiah – 2 juta rupiah
 4. Diatas 2 juta rupiah – 3 juta rupiah
 5. Diatas 3 juta rupiah

2. Berapa persenkah rata-rata alokasi biaya transportasi yang anda anggarkan dalam 1 bulan?
 1. Kurang dari 10 %
 2. 10 % - 20 %
 3. Diatas 20 %

3. Menurut penilaian anda bagaimanakah tarif Trans Pakuan saat ini ?
 1. Murah

(Lanjutan)

2. Sedang
3. Mahal
4. Seandainya tarif dinaikkan menurut pendapat anda faktor apa yang harus ditingkatkan oleh Bus Trans Pakuan?
1. Peningkatan Pelayanan Kenyamanan Bus
2. Peningkatan Fasilitas Pendukung Bus (Shelter)
3. Peningkatan Kecepatan (*Time Table, Waktu Tempuh, Waktu Tunggu*)
4. Penambahan Jumlah Armada
5. Berapakah total biaya perjalanan dengan menggunakan Bus Trans Pakuan per bulan?
1. Kurang dari Rp. 30 ribu
2. Rp. 30 ribu - Rp. 60 ribu
3. Rp. 60 ribu - Rp. 90 ribu
4. diatas Rp. 90 ribu

BAGIAN VII : KESEDIAAN MEMBAYAR TARIF BUS TRANS PAKUAN

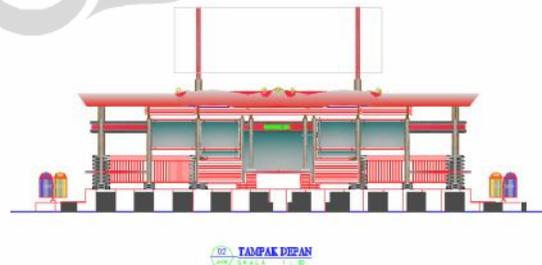
Rute Bus Trans Pakuan meliputi "Terminal Bubulak – Jl. KH. Abdullah Bin Nuh – Jl. KH. Sholeh Iskandar – Jl.Pajajaran – Pool Bus Wisata Baranangsiang".Menggunakan sebagian jaringan jalan nasional dengan panjang lintasan 14 Km dan Jadwal Keberangkatan (*Time Table*) antar bus selama 17 menit.

Diasumsikan untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan kepada penumpang, maka PD. Jasa Transportasi berencana untuk melakukan program kegiatan :

- Perbaikan fasilitas pendukung seperti *shelter* dan pemasangan *hot-spot* pada shelter Bubulak dan Cidangi;



shelter yang ada



rencana shelter perbaikan

- Penggunaan *smart card* sebagai pengganti karcis;

(Lanjutan)

- Penambahan jumlah armada bus dari 10 yang beroperasi sehingga terjadi peningkatan interval keberangkatan antar bus dari yang tadinya 17 menit sekali menjadi 7 menit sekali;



Peningkatan pelayanan tersebut berimplikasi pada peningkatan biaya operasional Bus Trans Pakuan Kota Bogor.

1. Bersediakah anda membayar tarif Bus Trans Pakuan sebesar Rp. 5.000 sekali jalan dengan adanya perbaikan fasilitas pendukung bus?
 - a. Ya (lanjut ke nomor 2)
 - b. Tidak (lanjut ke nomor 4)
2. Bagaimana jika anda membayar tarif sebesar Rp. 6.000 sekali jalan dengan adanya perbaikan fasilitas pendukung bus dan penggunaan *smart card*?
 - a. Ya (lanjut ke nomor 3)
 - b. Tidak (lanjut ke nomor 4)
3. Bagaimana jika anda membayar tarif sebesar Rp. 7.000 sekali jalan dengan adanya penambahan jumlah bus ?
 - a. Ya
 - b. Tidak (lanjut ke nomor 5)
4. Bagaimana jika membayar tarif sebesar Rp. 4.000 sekali jalan.
 - a. Ya
 - b. Tidak (lanjut ke nomor 5)
5. Bagaimana jika membayar Rp. 3.000 sekali jalan ?
 - a. Ya
 - b. Tidak
6. Berapa tarif paling besar/maksimum yang bersedia anda keluarkan untuk tarif Bus Trans Pakuan ? Rp. sekali jalan

Apakah anda mempunyai saran/masukan/pendapat berkenaan dengan pengoperasian Bus Angkutan Umum Massal Trans Pakuan Kota Bogor?

.....

Lampiran 1 : Desain Kuesioner

Struktur CV kuesioner adalah :

1. Maksud dan tujuan kuesioner. Adalah penting bahwa responden memahami konteks, akan termotivasi untuk bekerja sama, dan dapat berpartisipasi dalam sebuah informasi yang tepat. Konteks harus serealistis mungkin sehingga tanggapannya mendapatkan hasil yang baik (tapi tidak untuk jawaban yang bias). Pewawancara harus menjelaskan siapa mereka (misalnya melakukan survei atas nama organisasi apa), dan harus menjamin bahwa jawaban responden akan rahasia.
2. berikutnya tahap mencari sikap umum responden mengenai isu-isu yang akan dikemukakan.

Contoh :

- a. Manakah masalah yang berikut ini sebagai hal yang paling penting bagi pemerintah untuk dipecahkan.
- b. Beritahukan pendapat anda atas pernyataan ini mengenai sungai x?
(sangat setuju, setuju, biasa saja, tidak setuju dan sangat tidak setuju, skala dapat ditampilkan misalnya 1 untuk sangat tidak setuju dan 5 untuk sangat setuju)
3. Menentukan pertanyaan berkenaan dengan penggunaan barang/jasa. Tujuannya untuk membedakan antara pengguna dan non pengguna. Sebagai

Contoh :

- a. Seberapa sering anda mengunjungi sungai ini?
- b. Manakah alasan berikut ini yang menyebabkan anda mengunjungi sungai ini berikan alasan yang terbaik menurut saudara (daftar)
- c. Apakah kamu berkunjung sendiri, dengan keluarga atau dengan teman?
4. Skenario Penilaian yaitu berisi alasan adanya kenaikan harga barang yang ditawarkan sehingga responden memahami ketika ditawarkan adanya kenaikan harga. Beberapa skenario dapat ditawarkan namun jangan membuat bingung responden.

(Lanjutan)

Contoh :

Jika tidak ada tindakan yang diambil, kualitas sungai ini akan memburuk dalam beberapa tahun (tampilkan gambar). Untuk mendapatkan kembali keadaan sungai seperti saat ini (tampilkan gambar) pemerintah harus mengeluarkan uang dan ini berarti akan meningkatkan pajak.

5. Jenis Tawaran menggambarkan dengan bentuk pembayaran apa responden (hipotetik) berharap untuk membayar.

Contoh:

Jenis tawaran dalam bentuk “karcis masuk kawasan” akan menghasilkan nilai WTP yang lebih rendah dibanding dalam bentuk “*trust fund*” pada studi CVM untuk menilai perlindungan kawasan rimba, hal ini mungkin terjadi karena individu tidak senang mengeluarkan uang ketika ia berekreasi, atau kebijakan karcis bukan merupakan kebijakan fiskal yang tidak populer dimasyarakat.

6. Mendapatkan Penilaian Harga yang ditawarkan. Pertanyaan berkenaan dengan penilaian harga didesain untuk menarik orang mau untuk menukarkan barang atau dampak dengan uang. Proses ini dapat menghasilkan maksimum WTP.

Untuk mendapatkan nilai tersebut dapat dicapai melalui cara-cara sebagai berikut :

- a. *open ended* (pertanyaan terbuka)

Metode yang dilakukan dengan bertanya langsung kepada responden berapa jumlah maksimum yang bersedia dibayarkan terhadap perubahan lingkungan.
- b. *bidding game* (tawar menawar)

Berupa pertanyaan bersediaah anda membayar sejumlah uang tertentu yang diajukan sebagai titik awal (*starting point*). Untuk dapat menghindari *starting point* bias maka memakai metode *take-it or leave-it aproach* (*single bounded* atau *double bounded dichotomus choice*) yaitu responden diminta memilih untuk menyatakan setuju atau tidak setuju terhadap suatu tawaran yang disodorkan kepada responden. Pengembangan dari metode ini adalah

(Lanjutan)

metode *take it or leave it* dengan *follow up*. Metode ini menawarkan nilai tertentu dan responden menjawab “ya” atau “tidak” Jika responden menjawab “ya” maka besarnya nilai tawaran dinaikan sampai nilai yang disepakati. Sedangkan jika jawaban tidak maka nilai tawaran diturunkan lebih rendah dari tawaran pertama. Untuk melengkapi hasil survey agar dapat menghasilkan nilai riil (dalam bentuk rupiah), maka setelah tawaran kedua kepada responden ditanya berapa maksimum uang yang bersedia anda bayarkan untuk meningkatkan kualitas lingkungan.

- c. *payment card* (metode kartu pembayaran)
Metode ini meminta responden untuk memilih WTP dalam bentuk kartu.
 - d. Pertanyaan lanjutan/penolong yaitu untuk memahami motif dibalik jawaban yang dikemukakan. Terutama untuk mengkaji kenapa sampai ada jawaban *unwillingnes to pay*
7. Bagian terakhir dari kuesioner adalah menanyakan tentang karakteristik sosio-ekonomi yang meliputi usia, jenis kelamin, pendapatan dan pendidikan.

Lampiran 6 : Hasil Crosstab

a. Crosstab Produksi Jasa dengan WTP

			Kategori WTP				Total
			WTP1	WTP2	WTP3	WTP4	
Perlu penambahan bus	Perlu	Count	69	11	6	2	88
		Expected Count	70.4	10.6	5.3	1.8	88.0
		Residual	-1.4	.4	.7	.2	
	Tidak Perlu	Count	11	1	0	0	12
		Expected Count	9.6	1.4	.7	.2	12.0
		Residual	1.4	-.4	-.7	-.2	
Total	Count	80	12	6	2	100	
	Expected Count	80.0	12.0	6.0	2.0	100.0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.476 ^a	3	.688
Likelihood Ratio	2.437	3	.487
Linear-by-Linear Association	1.408	1	.235
N of Valid Cases	100		

a. 4 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,24.

b. Crosstab antara kualitas dan kuantitas pelayanan dengan WTP

			Kategori WTP				Total
			WTP1	WTP2	WTP3	WTP4	
kategori kualitas	Sangat buruk	Count	11	3	0	0	14
		% within kategori kualitas	78.6%	21.4%	.0%	.0%	100.0%
	Buruk	Count	30	6	4	1	41
		% within kategori kualitas	73.2%	14.6%	9.8%	2.4%	100.0%
	Baik	Count	35	3	0	0	38
		% within kategori kualitas	92.1%	7.9%	.0%	.0%	100.0%
	sangat baik	Count	4	0	2	1	7
		% within kategori kualitas	57.1%	.0%	28.6%	14.3%	100.0%
Total	Count	80	12	6	2	100	
	% within kategori kualitas	80.0%	12.0%	6.0%	2.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.434 ^a	9	.015
Likelihood Ratio	19.230	9	.023
Linear-by-Linear Association	.227	1	.634
N of Valid Cases	100		

a. 12 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,14.

(Lanjutan)

c. Crosstab antara maksud perjalanan dengan WTP

			Kategori WTP				Total
			WTP1	WTP2	WTP3	WTP4	
Maksud Perjalanan	Ekonomi	Count	44	7	2	0	53
		% within Maksud Perjalanan	83.0%	13.2%	3.8%	.0%	100.0%
	Sosial	Count	4	3	0	0	7
		% within Maksud Perjalanan	57.1%	42.9%	.0%	.0%	100.0%
	Pendidikan	Count	19	2	3	0	24
		% within Maksud Perjalanan	79.2%	8.3%	12.5%	.0%	100.0%
	rekreasi & hiburan	Count	13	0	1	2	16
		% within Maksud Perjalanan	81.3%	.0%	6.3%	12.5%	100.0%
Total		Count	80	12	6	2	100
		% within Maksud Perjalanan	80.0%	12.0%	6.0%	2.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.380 ^a	9	.011
Likelihood Ratio	18.055	9	.035
Linear-by-Linear Association	2.286	1	.131
N of Valid Cases	100		

d. Crosstab antara pendapatan dengan WTP

			Kategori WTP				Total
			WTP1	WTP2	WTP3	WTP4	
Pendapatan	Rendah	Count	33	1	1	0	35
		% within Pend	94.3%	2.9%	2.9%	.0%	100.0%
	Sedang	Count	23	1	4	0	28
		% within Pend	82.1%	3.6%	14.3%	.0%	100.0%
	Tinggi	Count	24	10	1	2	37
		% within Pend	64.9%	27.0%	2.7%	5.4%	100.0%
Total		Count	80	12	6	2	100
		% within Pend	80.0%	12.0%	6.0%	2.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.882 ^a	6	.002
Likelihood Ratio	20.776	6	.002
Linear-by-Linear Association	6.340	1	.012
N of Valid Cases	100		

