



PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KEBIJAKAN TRANS KOETARADJA PADA KORIDOR PUSAT KOTA – MATA IE DAN PUSAT KOTA – AJUN – LHOKNGA MENGGUNAKAN INDIKATOR VARIABEL LATEN

Muhammad Merfazi^{a,*}, Sugiarto Sugiarto^b, Renni Anggraini^c

^a Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^{b,c} Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: merfazimuhammad@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History:

Received 14 December 2018

Received in revised form 16 February 2019

Accepted 22 February 2019

Keywords:

Public Perception, SEM Model, MIMIC Model, Stated Preference

ABSTRACT

Community dependence on private transportation modes is a major factor in congestion in Banda Aceh. For this reason, the Aceh government implemented the operation policy of *Trans Koetaradja* to reduce the impact of congestion. Community perception is one of the important aspects in policy making, because by involving the community, decision makers will be able to capture the views, needs and expectations of the community. The purpose of this study is to examine public perceptions of the *Trans Koetaradja* policy as a case study at 2 (two) corridors, City Center - Mata Ie and City Center - Ajun - Lhoknga. The data collection method used was Stated Preference (SP) with a total of 220 respondents by stratified random sampling. The SP questionnaire contains information about socio-economic, travel behavior, and respondents' perceptions. The result of perception showed that all psychological questions had a good value above 2.5 (average) which was 2.81 (70.20%) from the reference of the 1-4 Likert scale with the indicator with the highest level of acceptance of 3.32 that was a private vehicle needed in everyday life. Data processing and analysis used the Multiple Indicators Multiple Causes (MIMIC) model which was one of the branches of Structural Equation Modeling (SEM), the regression parameters calibrated using Lisrel 9.3 software to produce a measurement model that was the perception of "personal mode dependence (t-value, 5.13)", whereas in the structural model produced five multiple regression equations with the most significant factor affecting each latent variable was "education".

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan kemajuan teknologi dan meningkatnya taraf perekonomian masyarakat, sektor transportasi dihadapkan dengan permasalahan yang krusial seperti kemacetan dan keselamatan lalu lintas. Tingginya permintaan perjalanan dan ketidakterseidannya sarana transportasi massal mengakibatkan masyarakat semakin tergantung pada moda transportasi pribadi (roda dua dan mobil pribadi). Hal ini menyebabkan permasalahan serius seperti kemacetan, kecelakaan, tambahan konsumsi bahan bakar, kebisingan dan emisi udara (Saleh dkk., 2017; Anggraini dkk., 2017). Angkutan umum sebagai salah satu elemen dari sistem transportasi perkotaan memegang peranan yang sangat penting. Angkutan umum harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala

kegiatannya serta mampu menjangkau setiap wilayah perkotaan. Angkutan umum yang efektif akan mampu meningkatkan kapasitas jalan dan mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas, khususnya di daerah perkotaan sehingga sangat baik jika didukung dengan perencanaan yang matang. Akibat peningkatan pendapatan masyarakat dan tingginya angka kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Banda Aceh mengakibatkan permasalahan transportasi yang serius, diantaranya adalah kemacetan. Ketergantungan masyarakat kepada moda transportasi pribadi merupakan faktor utama terjadinya kemacetan di Kota Banda Aceh. Untuk itu, Pemerintah Aceh menerapkan kebijakan sistem angkutan perkotaan dengan sistem angkutan massal yaitu pengoperasionalan Bus Trans Koetaradja sebagai kebijakan untuk mengurangi dampak kemacetan. Trans Koetaradja direncanakan pada 6 (enam) koridor yaitu koridor I (Pusat kota-Darussalam), koridor II (Bandara Sultan Iskandar Muda-Pusat kota-Pelabuhan Ulee Lheue), koridor III (Pusat kota-Mata ie), koridor IV (Pusat kota-Ajun-Lhoknga), koridor V (Ulee Kareng-Terminal Tipe A), dan koridor VI (Terminal Tipe A-Syiah Kuala).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja khusus pada 2 (dua) koridor, yaitu koridor Pusat Kota - Mata Ie dan koridor Pusat Kota - Ajun – Lhoknga. Melalui penelitian ini juga diharapkan diperoleh informasi mengenai sejauh mana persepsi masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja sebagai bahan masukan bagi Instansi terkait dalam mengambil keputusan dan kebijakan sehingga menghasilkan kebijakan yang baik.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kebijakan Bus Trans Koetaradja

Sebagai langkah untuk meningkatkan pelayanan angkutan dalam Kota Banda Aceh, Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh merencanakan adanya angkutan massal berbasis jalan, yaitu Bus Trans Koetaradja.

Dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh (2016) menyatakan bahwa maksud dan tujuan kebijakan Trans Koetaradja adalah:

- a. Mengatasi permasalahan transportasi perkotaan seperti kemacetan, kesemrawutan parkir, kecelakaan lalu lintas dan polusi;
- b. Meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk secara massal dan nyaman;
- c. Menunjang pergerakan sumber daya untuk pertumbuhan ekonomi;
- d. Mewujudkan Kota Banda Aceh sebagai Kota Hijau.

2.2 Persepsi Masyarakat

Menurut pendapat Robbins (2001), menerangkan makna dari persepsi masyarakat yaitu suatu proses di mana sekelompok manusia yang hidup dan tinggal bersama dalam wilayah tertentu dan memberikan pemahaman terkait peristiwa yang terjadi di lingkungannya.

2.3 Teknik *Stated Preference* (SP)

Teknik *Stated Preference* (SP) merupakan metode pendekatan terhadap responden untuk mengetahui respon mereka terhadap situasi yang berbeda. Sugiarto dkk. (2017a; 2017b) menerapkan metode *Stated Preference survey* untuk mengkaji perilaku masyarakat terhadap penerimaan kebijakan *road pricing* di Jakarta. Metode interview dan pencatatan langsung oleh surveyor direkomendasikan untuk mengurangi bias dalam menjawab pertanyaan oleh para responden. Sugiarto dkk (2017a; 2017b) menjelaskan lebih lanjut mengenai perilaku perjalanan dalam konteks negara berkembang dan pengaruhnya terhadap aktivitas perjalanan. Mereka menyimpulkan bahwa pilihan aktivitas berhubungan dengan variabel berwujud dan tidak berwujud, seperti sosio-ekonomi, pilihan moda, pilihan tujuan, dan faktor psikologis atau persepsi individual. Sugiarto dkk (2014; 2018) menguji pengaruh kesadaran publik terhadap penerimaan kebijakan *road pricing* di Jakarta berupa dengan variabel berwujud dan tidak berwujud.

Variabel berwujud merupakan variabel yang dapat langsung diukur dilapangan, misalnya variabel yang berhubungan dengan perilaku perjalanan dan variabel sosial-ekonomi masyarakat (Sugiarto dkk, 2015).

2.4 Skala Likert

Aprilianto (2013 : 17) menjelaskan skala likert adalah skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok tentang kejadian atau gejala sosial. Untuk mendapatkan jawaban harus dibuat instrumen (kuesioner) yang dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan suatu kata-kata atau indikator tertentu. Untuk perhitungan skor, dipakai rumus sebagai berikut:

$$\text{Skor} = \frac{\text{total skor (A)}}{\text{nilai total (B)}} \times 100 \% \quad (1)$$

Keterangan : Total Skor (A) = Total Nilai Skor (1-4), nilai Total (B) = Total Nilai skor maksimum tiap klasul.

Jawaban setiap item instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat negatif sampai sangat positif. Setiap jawaban dihubungkan dengan bentuk pertanyaan atau dukungan sikap. Pengukuran dengan skala likert digunakan untuk keperluan analisa kuantitatif, maka jawaban itu dapat diberi skor, misalnya sangat setuju diberi skor 4, setuju diberi skor 3, tidak setuju diberi skor 2 dan sangat tidak setuju diberi skor 1.

2.5 Konsep Dasar Structural Equation Modelling (SEM)

Structural Equation Modelling (SEM) merupakan teknik analisis statistik multivariat yang menggabungkan aspek-aspek analisis faktor dan analisis jalur dengan tujuan untuk mengkonfirmasi *measurement model* (model pengukuran) dan *structural model* (model struktural) yang dibangun atas dasar kajian teoritis tertentu (Joreskog dan Sorbon, 1996). SEM dikembangkan oleh Karl Joreskog, Keesling, dan Willey. SEM menjadi salah satu metode paling populer dalam analisis multivariat terutama dalam ilmu-ilmu sosial.

SEM memiliki karakteristik khas yang meliputi:

1. Adanya 2 jenis variabel yaitu variabel laten dan variabel teramati (manifest);
2. Adanya 2 model yaitu model structural dan model pengukuran;
3. Adanya 2 jenis kesalahan yaitu kesalahan structural dan kesalahan pengukuran.

Dalam prosedur pengerjaannya, digunakan diagram lintasan (path diagram) yang dapat menggambarkan atau menspesifikasikan model SEM dengan lebih mudah dan jelas, variabel dalam SEM yaitu: 1). variabel Laten: dalam SEM variabel kunci yang menjadi perhatian adalah variabel laten, dimana variabel laten merupakan konsep abstrak, seperti perilaku orang, sikap, perasaan, dan motivasi. Variabel laten dapat diamati secara tidak langsung dan tidak sempurna melalui efeknya pada variabel teramati. 2). variabel Teramati: variabel yang dapat diamati atau dapat diukur secara empiris dan sering disebut indikator atau variabel manifest. Variabel teramati merupakan efek atau ukuran variabel laten. Pada metode survei dengan menggunakan kuesioner, setiap pernyataan pada kuesioner mewakili sebuah variabel teramati.

2.6 Multiple Indicators Multiple Causes (MIMIC)

Multi indikator dan penyebab majemuk (MIMIC) adalah model di mana satu mengamati beberapa indikator dan beberapa penyebab/kovariat dari variabel laten tunggal (Joreskog & Goldberger, 1975).

Variabel indikator adalah salah satu yang nilainya ditentukan oleh variabel laten yang mendasari, sementara variabel kausal adalah variabel yang menentukan variabel laten. Dalam pengaturan Model MIMIC, variabel laten teramati menginduksi hubungan tertentu antara variabel diamati. MIMIC merupakan salah satu cabang dari SEM. Sistematis, model MIMIC terdiri dari dua persamaan, model persamaan struktural dan model pengukuran. Model struktural bertujuan untuk menganalisis hubungan

sebab-akibat antar variabel laten yang proses pengolahannya secara simultan melibatkan kekeliruan pengukuran, variabel indikator dan variabel laten. Model persamaan struktural adalah sebagai berikut:

$$\eta_t = B \eta_{t-1} + \Gamma x_t + \zeta_t \quad (2)$$

Model pengukuran ditujukan untuk menganalisis hubungan antara variabel indikator dengan variabel latennya. Berikut sistem persamaan :

$$y_t = \Lambda \eta_t + \varepsilon_t \quad (3)$$

Keterangan :

$\eta_t, B, \Gamma, \Lambda$ = Eta, Beta, Gamma matrik koefisien faktor yang harus diestimasi;

x_t = vektor penyebab (*causes*);

y_t = vektor seperangkat indikator (*indicators*);

ζ_t, ε_t = kesalahan pengukuran (*measurement error*);

Model struktural menggambarkan 3 (tiga) jenis hubungan dalam satu set persamaan multivariat regresi, yaitu hubungan antara faktor-faktor, hubungan antara variabel yang diamati, dan hubungan antara faktor-faktor dan mengamati variabel selain indikator. Hubungan ini dijelaskan oleh satu set persamaan regresi linear untuk faktor-faktor yang tergantung variabel dan untuk terus menerus variabel dependen yang diamati. Model pengukuran merupakan model regresi multivariat yang menggambarkan keterkaitan antara satu set variabel dependen yang diamati dan satu set variabel laten terus – menerus. Variabel dependen yang diamati disebut sebagai indikator dan variabel laten yang terus-menerus disebut sebagai faktor. Hubungan dijelaskan oleh satu set persamaan regresi linear untuk indikator yang berkelanjutan.

3 METODE PENELITIAN

3.1 Pengumpulan dan Pengolahan Data

Data primer diperoleh dari survey lapangan dengan cara penyebaran kuesioner yang dilakukan secara acak berstrata (*stratified random sampling*) terhadap responden masyarakat umum dan mahasiswa/pelajar yang berada di sekitar koridor III dan IV (Pusat Kota – Mata Ie dan Pusat Kota – Ajun - Lhoknga) untuk mendapatkan data karakteristik responden. Responden adalah para komuter atau orang yang melakukan aktivitas sehari-hari di kawasan tersebut dengan tujuan seperti bekerja, aktifitas perdagangan, sekolah atau kuliah, dan lain-lain. Kuesioner menggunakan teknik *stated preference* atau metode survei pengandaian. Penyebaran kuesioner dilaksanakan oleh 8 (delapan) orang surveyor yang disebar pada 7 (tujuh) kecamatan yaitu kecamatan Kuta Raja, kecamatan Baiturrahman, kecamatan Jaya Baru, kecamatan Banda Raya, kecamatan Darul Imarah, kecamatan Pekan Bada dan kecamatan Lhoknga.

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain adalah data teknis tentang Trans Koetaradja, Peta lokasi wilayah untuk pengenalan wilayah dan lokasi pengambilan sampel, data jumlah penduduk, penelitian-penelitian terdahulu, literatur terkait dan dari dinas-dinas terkait.

3.2 Metode Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan diolah dengan menggunakan analisis statistik deskriptif dan model MIMIC. Pengolahan data dan analisis menggunakan *software lisrel 9.3*. Peneliti menggunakan statistik deksriptif untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul. Statistik deskriptif menyajikan hasil survei melalui bentuk distribusi frekuensi dan persentase dari hasil rekapitulasi kuesioner SP responden. Distribusi frekuensi menyediakan gambaran secara statistik maupun secara grafis. Frekuensi ini akan digunakan untuk melihat gambaran secara keseluruhan dari jenis kelamin, usia, pendidikan akhir, jenis pekerjaan, biaya transportasi, frekuensi waktu, pendapatan per rumah tangga, perilaku perjalanan dan persepsi kebijakan Trans Koetaradja.

Analisis MIMIC

Berdasarkan data hasil penelitian dianalisis dengan menggunakan metode MIMIC yang dioperasikan melalui program *lisrel 9.3*. Penggunaan metode ini bertujuan untuk menguji suatu hipotesis model dan mengetahui vektor variabel-variabel indikator (y) terhubungkan oleh suatu variabel laten (η) dengan kovariat (x) dimasukkan ke dalam perhitungan analisis. Ada lima variabel yang dibangun mewakili variabel laten (*unobserved variable*) seperti kesesuaian kebijakan Trans Koetaradja (η_1), Familiar atau paham tentang kebijakan Trans Koetaradja (η_2), ketergantungan terhadap moda pribadi (mobil dan roda dua) (η_3), kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi (mobil dan roda dua) (η_4), dan penghambatan kebebasan bergerak disebabkan oleh Trans Koetaradja (η_5) yang mewakili empat belas pertanyaan teramati (*observed variable*) terkait persepsi psikologis (indikator). Atribut sosio-demografi dan perilaku perjalanan (x), secara tidak langsung mempengaruhi terhadap indikator (y).

4 HASIL DAN PEMBAHASAN

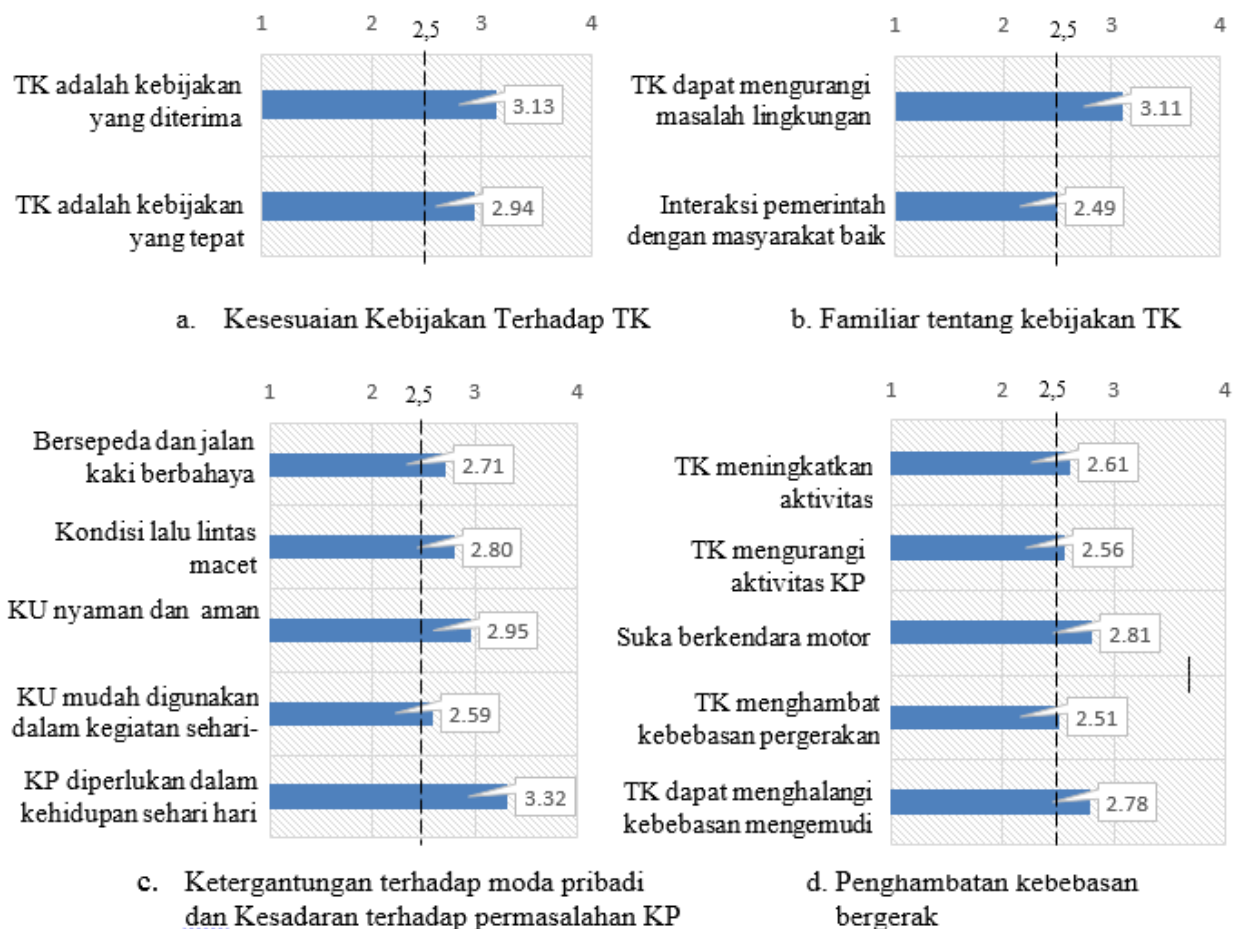
4.1 Hasil

Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang dominan adalah laki-laki sebesar 55% dengan usia responden berkisar 20-29 tahun sebesar 35% karakteristik pekerjaan yaitu pegawai swasta sebesar 36,8%, pendidikan terakhir SMA sebesar 44,1% dan pendapatan keluarga berkisar 5-7,5 juta sebesar 28,2%.

Persepsi Masyarakat

Persepsi masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja dapat dilihat pada Gambar 1 berikut:



Gambar 1 Distribusi terkait pertanyaan psikologis penilaian dengan skala likert pada Koridor III dan IV

Hasil berdasarkan Gambar 1 yaitu keseluruhan pertanyaan psikologis memiliki nilai baik diatas 2,5 (rata-rata) yaitu 2,81 dengan persentase 70,20% dari acuan skala Likert 1-4, skala Likert yang digunakan memiliki nilai dari gradasi negatif menuju gradasi positif, kecuali indikator sosialisasi kebijakan Trans Koetaradja antara pemerintah dan masyarakat yang bernilai negatif dengan nilai 2,49. Hal ini menunjukkan bahwa responden masih belum puas terhadap sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah, responden menilai interaksi dalam hal kebijakan transportasi masyarakat dengan pemerintah tidak memadai.

Pengujian Model

Hasil pengujian terhadap model dilakukan dua kali. Model pertama ialah pada saat semua kovariats seperti demografi, perilaku perjalanan responden yang diperoleh dari kuisisioner dilibatkan dan model kedua yaitu ketika kovariats yang tidak signifikan pada model pertama dikeluarkan dari model. Hasil kalibrasi parameter terbagi menjadi 3 model, diantaranya model pengukuran, model struktural, dan hubungan variabel laten dengan koefisiennya.

Tabel 1

Hasil Kalibrasi Parameter (*factor loading*) model pengukuran

Notasi Variabel Laten	Path	Estimasi	Nilai t-value
KKTK	Kesesuaian kebijakan Transkoetaradja	TK merupakan kebijakan yang tepat	1.00
		TK merupakan kebijakan yang diterima oleh masyarakat	1.61
FKTK	Familiar/paham tentang kebijakan Trankoetaradja	Interaksi pemerintah dan masyarakat baik	1.00
		TK dapat mengurangi masalah lingkungan	0.68
KMP	Ketergantungan terhadap moda pribadi (mobil dan roda dua)	Kendaraan pribadi dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari	1.00
		Angkutan umum dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari	1.33
		angkutan umum sulit digunakan dalam kehidupan sehari-hari	3.54
KPMP	Kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi (mobil dan roda dua)	Lalu lintas padat di kawasan kota	1.00
		berjalan kaki dan bersepeda sulit dan berbahaya di kawasan kota	0.87
PKB	Penghambatan kebebasan bergerak/aktivitas	TK dapat menghalangi kebebasan berkendara terutama di halte	1.00
		Suka berkendara motor	1.03
		TK dapat menghambat perjalanan	1.38

1. Model Pengukuran (*measurement model*)

Pada Tabel 1 disajikan hasil kalibrasi model pengukuran yang dilakukan dengan model MIMIC. Beberapa konstruksi variabel laten seperti kesesuaian kebijakan, familiar dan paham kebijakan, ketergantungan terhadap mobil pribadi, kesadaran permasalahan transportasi dan penghambatan kebebasan bergerak diukur dengan lebih dari satu indikator. Sebagaimana yang diharapkan, sebagian

besar indikator pada kelompok konstruksi laten ini memiliki bobot (*factor loading*) yang signifikan (*T-Value* > 1,96) terhadap konstruksi laten yang diukur.

Ada lima variabel laten yang dibangun dan mewakili empat belas indikator. Pada table 1 terdapat dua belas variabel teramati dengan *loading factors* $\geq 0,5$ dan *t-value* $\geq 1,96$. Kedua belas model pengukuran tersebut dijelaskan bahwa kalibrasi parameter di standarisasi (*standardized loading factor*) dengan cara mengatur salah satu indikator berkoefisien 1.

2. Model Struktur (*Structural Model*)

Pada Tabel 2 berikut merupakan hasil dari model structural dan Berdasarkan hasil analisis, maka model persamaan regresi berganda untuk masing-masing variabel laten persepsi masyarakat adalah:

1. $KKTK = 0,10 \text{ DTP} + 0,06 \text{ DPD}$
2. $FKTK = 0,16 \text{ DTP} + 0,13 \text{ DPD} - 0,01 \text{ DPK} + 0,08 \text{ DPP}$
3. $KMP = 0,49 \text{ DTP} - 0,06 \text{ DUS} + 0,39 \text{ DPD} + 0,29 \text{ DPP}$
4. $KPMP = -4,47 \text{ DTP} - 0,3 \text{ DJK} + 0,83 \text{ DUS} - 3,72 \text{ DPD} - 0,14 \text{ DPK} - 3,3 \text{ DPP}$
5. $PKB = 0,8 \text{ DTP} - 0,07 \text{ DUS} + 0,67 \text{ DPD} + 0,51 \text{ DPP}$

Tabel 2

Model struktural

Notasi variabel	Variabel sebab (Causes)	Koefisien (<i>Factor Loading</i>)				
		KKTK*	FKTK*	KMP*	KPMP*	PKB*
DTP	Dummy tujuan perjalanan: 1 komuter, 0 sebaliknya	0,10	0,16	0,49	-4,47	0,80
DJK	Dummy jenis kelamin: 1 laki-laki, 0 sebaliknya	-	-	-	-0,30	-
DUS	Dummy usia; 1 ≥ 30 tahun, 0 sebaliknya	-	-	-0,06	0,83	-0,07
DPD	Dummy pendidikan terakhir; 1 berijazah $\leq$ SMA, 0 sebaliknya	0,06	0,13	0,39	-3,72	0,67
DPK	Dummy status pekerjaan: 1 bekerja, 0 mahasiswa	-	-0,01	-	-0,14	-
DPP	Dummy pendapatan; 1 jika ≤ 3 juta, 0 jika ≥ 3 juta	-	0,08	0,29	-3,30	0,51

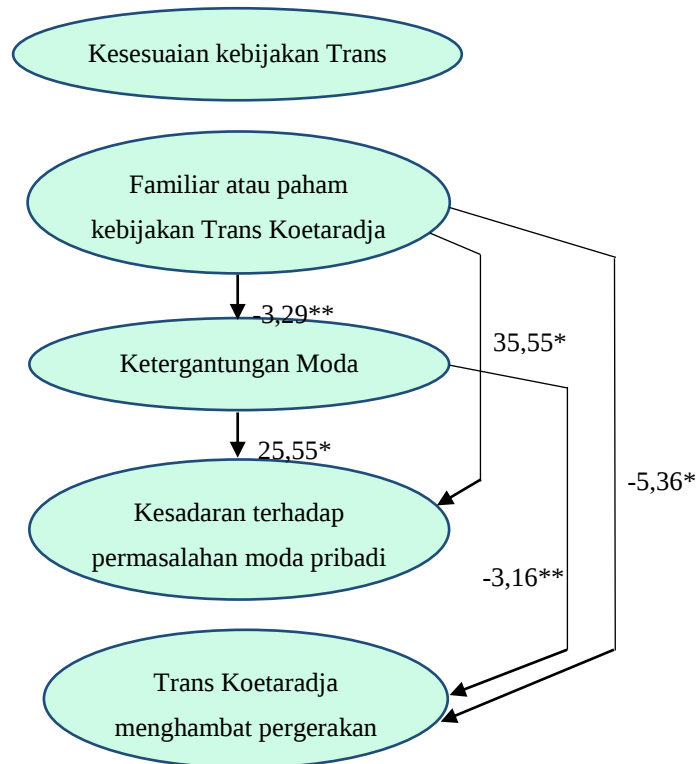
*Semua variabel signifikan pada 5%

3. Hubungan antara variabel laten dan koefisiennya

Pada Gambar 2 menunjukkan hubungan antara variabel laten dengan koefisiennya. Terdapat korelasi negatif antara FKTK dan KMP dengan nilai *loading factor* sebesar -3,29. Hal ini menunjukkan bahwa FKTK tidak secara langsung mempengaruhi KMP. Hal tersebut menunjukkan bahwa ketergantungan moda pribadi adalah suatu permasalahan dalam perkotaan walaupun para responden paham atas kebijakan TK. Selanjutnya hubungan antara KMP dan KPMP memiliki korelasi positif sebesar 25,55. Artinya responden yang memiliki ketergantungan terhadap moda pribadi juga memiliki kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi.

Hubungan secara tidak langsung yaitu FKTK dengan KPMP memiliki kontribusi positif sebesar 35,55 dan FKTK dengan PKB memiliki kontribusi negatif sebesar -5,36. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan akan sesuai jika responden menyadari permasalahan terhadap kendaraan pribadi yang berarti responden telah paham tentang adanya kebijakan TK dan TK tidak akan menghambat pergerakan mereka. Berikutnya hubungan tidak langsung juga dihasilkan oleh variabel KMP dengan PKB yang memiliki kontribusi negatif sebesar -3,16, jika responden masih ketergantungan terhadap moda pribadi maka TK

juga tidak akan menghambat pergerakan mereka.



Gambar 2 Hubungan antar variabel laten dan koefisien jalurnya (*signifikan 5%. **signifikan 10% dan RMSEA = 0,025; CFI;0,956; AGFI = 0,907)

4. Analisis Uji Kesesuaian Model

Sejumlah indeks dihitung untuk menjelaskan kesesuaian dari model dalam proses pengaturan model. t indeks *Goodness of Fit* (GFI = 0,948), *Goodness of Fit* (AGFI = 0,907), dan t indeks perbandingan (CFI = 0,956) semua nilai tersebut dekat dengan 1,0 yang menunjukkan bahwa model baik dan dapat diterima. *Root Mean Square Error* dari pendekatan (RMSEA = 0,025) juga memiliki nilai-nilai yang baik dan *fit model*

5 KESIMPULAN DAN SARAN

5.5 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta analisis data yang telah dilakukan maka diambil kesimpulan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi indikator persepsi masyarakat secara tidak langsung dan mempengaruhi langsung terhadap variabel laten (persepsi), diantaranya adalah tujuan perjalanan, jenis kelamin, pendapatan, pendidikan akhir, status pekerjaan, dan terakhir adalah usia. Analisis deskriptif dari indikator persepsi masyarakat menunjukkan semua indikator memiliki nilai diatas 2,5 dari skala likert 4 yang berarti nilai persepsi responden terhadap kebijakan Trans Koetaradja sangat positif, kecuali indikator sosialisasi kebijakan Trans Koetaradja antara pemerintah dan masyarakat yang bernilai negatif dengan nilai 2,49. Hal ini menunjukkan bahwa responden masih belum puas terhadap sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah. Indikator yang paling tinggi tingkat nilai kepuasan dari responden adalah “ketergantungan terhadap kendaraan pribadi” kemudian diikuti “Trans Koetaradja merupakan kebijakan yang tepat” dan variabel yang terakhir “Trans Koetaradja dapat mengurangi masalah lingkungan”.

5.6 Saran

1. Pemerintah agar lebih mengoptimalkan kinerja sosialisasi dan promosi mengingat indikator sosialisasi kebijakan Trans Koetaradja antara pemerintah dan masyarakat masih bernilai negatif.
2. Dari hasil penelitian diperoleh persepsi masyarakat yaitu ketergantungan moda pribadi, familiar dan paham terhadap kebijakan Trans Koetaradja, kesesuaian terhadap kebijakan Trans Koetaradja, menjadi fokus variabel yang mendukung penerimaan penerapan Trans Koetaradja. Untuk itu pemerintah melalui dinas terkait dapat menggunakan variabel diatas sebagai acuan untuk melakukan promosi sehingga kebijakan ini lebih dapat diterima oleh masyarakat.
3. Bagi peneliti selanjutnya konstruksi model MIMIC dapat difokuskan dengan menggunakan tiga variabel yang paling signifikan (KMP, FKTK, KKTK) dengan memperbanyak indikator persepsi masyarakat yang digunakan terhadap permodelan.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Anonim, 2010, Buku Panduan Penulisan Tesis, Program Studi Magister Teknik Sipil, Program Pasca Sarjana, Universitas Syiah Kuala.
- Aggraini, R., Sugiarto, S., Pramanda, H., 2017. Factors affecting trip generation of motorcyclist for the purpose of non-mandatory activities. AIP Conf. Proc, vol. 1903, 060011.
- Dinas Perhubungan Komunikasi Informasi dan Telematika Aceh, 2016, Kebijakan Bus Trans Koetaradja, Banda Aceh.
- Ferdinand, Augusty, 2006, Metode Penelitian Manajemen, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Ghozali, Imam, 2008, Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program IBM SPSS 21, edisi 77, Penerbit UNDIP, Semarang
- Hair, dkk. 2006, Multivariate Data Analysis 6th Ed. New Jersey, Pearson Education
- Jakobsson, C., Fujii, S., Garling, T., 2000, Determinants of private car user's acceptability of road pricing. Transport Policy, 7, 133-158
- Joreskog, G.K., & Goldberger, S.A, 1975, Estimating of a model with multiple indicators multiple causes of a single latent variable. Journal of the American Statistical Association, 70, 631-639.
- Manheim, L., M., 1979, Fundamental Transportation Systems Analysis, Volume I, Basic Concept, The MIT Press, Cambridge.
- Moeliono, dkk, 1995. Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta.
- Mussadun, 2000, Peran Serta Masyarakat Dalam Penataan Ruang. Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta.
- Nazir, Moh, 2009, Metode Penelitian, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nensis, 2016, Pemodelan Penerimaan Masyarakat Terhadap Kebijakan Bus Trans Koetaradja Di Koridor I APK Keudah - Darussalam, Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala.
- Rahmi, 2016, Analisis Pemilihan Moda Akibat Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Koetaradja Di Banda Aceh, Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala.
- Raykov, Tenko. 2006, A First Course in Structural Equation Modeling, Lawrence Erlbaum Associates, London.
- Saleh, S.M., Sugiarto, S., Hilal, A., Ariansyah, D., 2017. A study on the traffic impact of the road corridors due to flyover construction at Surabaya intersection, Banda Aceh of Indonesia. AIP Conf. Proc, vol. 1903, 060005.
- Schade, dkk, 2000, Acceptability of Urban Transport Pricing, VATT Research Report 72, Helsinki: Government Institute for Economic Research
- Sugiarto, Miwa, T., Sato, H., Morikawa, T., 2014. Congestion Charging: Influence of Public Consciousness on Acceptability in Jakarta Metropolitan Area. Proceedings of 21st World Congress on Intelligent Transport Systems, Detroit, September 2014.

- Sugiarto, S., Miwa, T., Sato, H., Morikawa, T., 2015. Use of Latent Variables Representing Psychological Motivation to Explore Citizens' Intentions with Respect to Congestion Charging Reform in Jakarta. *Urban Plan. Transp. Res.* 3, 1–22
- Sugiarto, Miwa, T., Sato., H., Morikawa, T, 2017a. Explaining Differences in Acceptance Determinants Towards Congestion Charging Policies in Indonesia and Japan. *Journal of Urban Planning and Development (ASCE)*. 143(2): 1-12.
- Sugiarto, Miwa, T., Sato., H., Morikawa, T, 2017b. Inclusion of Latent Constructs in UtilitarianResource Allocation Model for Analyzing Revenue Spending Options in Congestion Charging Policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 103: 36-53.
- Sugiarto, S., Miwa, T., Morikawa, T., 2018. Recursive Bivariate Response Models of the ex-ante Intentions to Link Perceived Acceptability Among Charge and Refund Options for Alternative Road Pricing Schemes. *ransp. Lett.: Int. J. Transp. Res.* 10(1)52–63.
- Sugiyono, 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alfabet, Bandung.
- Surya, K, 2016, *Penerapan Model MIMIC untuk Mengkaji Persepsi Masyarakat Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja Di Koridor I*, Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala.
- Walgito, Bimo, 1994, *Psikologi Sosial Suatu Pengantar*, Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta.