

Arahan Peningkatan Penggunaan Moda Bus Trans Sarbagita pada Koridor 1 di Kota Denpasar

Putu Audrina Utama dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan,
Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
e-mail: erli.martha@urplan.its.ac.id

Abstrak—Kemacetan terjadi akibat meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, sedangkan penambahan dan pelebaran ruas jalan meningkat dalam jumlah kecil. Dalam mengatasi persoalan kemacetan, Provinsi Bali menyediakan angkutan umum Bus Trans Sarbagita sejak tahun 2011. Namun pada tahun 2016, tingkat penggunaan kendaraan pribadi masih tinggi sebesar 91,2%, sedangkan pengguna angkutan umum hanya sebesar 8,8%. Rata-rata load factor Bus Trans Sarbagita tahun 2012 – 2017 adalah sebesar 28,95%. Hal ini menunjukkan rendahnya tingkat penggunaan Bus Trans Sarbagita, khususnya pada Koridor 1. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan penggunaan moda Bus Trans Sarbagita. Tahapan yang dilakukan untuk mencapai tujuan ini adalah menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan moda pada Koridor 1 dengan menggunakan analisis Cross Tab dan merumuskan arahan peningkatan dengan menggunakan analisis deskriptif. Hasil studi menunjukkan terdapat 3 variabel yang memiliki pengaruh kuat, yaitu waktu tunggu, biaya, dan keandalan. Berdasarkan hasil studi, terbentuk 6 arahan utama dan 11 arahan pendukung.

Kata Kunci—Analisis Cross Tab, Faktor Penggunaan Moda, Trans Sarbagita

I. PENDAHULUAN

PERTAMBAHAN jumlah penduduk menyebabkan timbulnya *urban sprawl* menuju pinggiran kota. Dengan meningkatnya jumlah penduduk, tentunya permintaan akan kebutuhan transportasi juga meningkat seiring perjalanan waktu [1].

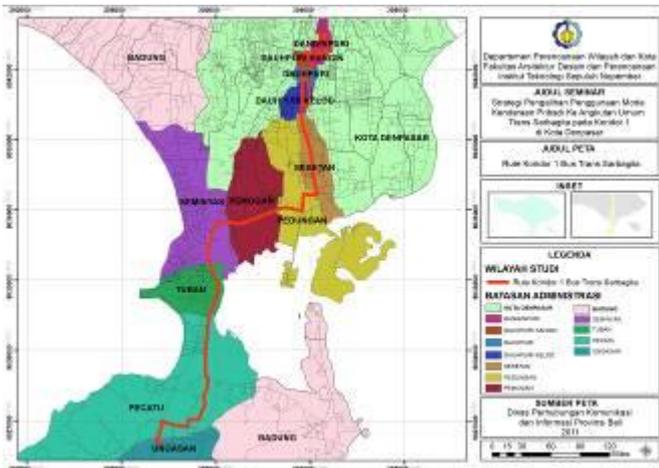
Transportasi diartikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lainnya [2]. Transportasi memiliki peranan yang penting dalam memenuhi kebutuhan penduduk perkotaan, dimana terdapat hubungan positif antara pertumbuhan jumlah penduduk dengan kebutuhan transportasi sebagai penunjang pemenuhan kebutuhan penduduk perkotaan [1].

Dalam penyediaan sarana transportasi, kebutuhan transportasi dikatakan sebagai permintaan akan jasa transportasi (demand), sedangkan penyediaan sarana transportasi dikatakan sebagai penawaran (supply). Penawaran akan jasa transportasi terjadi sebagai upaya dalam melayani permintaan akan jasa transportasi tersebut, sehingga dapat dikatakan bahwa harus terdapat keseimbangan antara supply dan demand jasa transportasi [1]. Namun dalam sehari-hari, terjadi ketidakseimbangan antara supply dan demand transportasi, dimana demand penduduk perkotaan akan transportasi lebih tinggi dibandingkan dengan supply jasa transportasi yang

disediakan oleh pemerintah. Hal ini menyebabkan masalah transportasi baru berupa kemacetan. Kemacetan terjadi akibat meningkatnya pergerakan menggunakan kendaraan pribadi di jalanan sedangkan peningkatan jumlah jalan serta pelebaran jalan untuk mendukung aktivitas pergerakan tersebut meningkat dengan jumlah yang kecil setiap tahunnya [3].

Dalam upaya mengatasi kemacetan yang terjadi di wilayah Bali Selatan, Pemerintah Provinsi Bali mengadakan angkutan publik bernama Trans Sarbagita. Angkutan berupa bus ini dikembangkan semenjak tahun 2011. Bus Trans Sarbagita melayani empat wilayah administrasi yang terdiri dari Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, dan Kabupaten Tabanan. Dalam penyediaannya, Bus Trans Sarbagita sudah menjawab permasalahan transportasi di wilayah Bali Selatan. Bus Trans Sarbagita memiliki 17 (tujuh belas) koridor utama dengan dua koridor unggulan, yaitu Koridor 1 yang melayani perjalanan pulang-pergi dari Kota Denpasar-Garuda Wisnu Kencana di Kabupaten Badung dan Koridor 2 yang melayani perjalanan pulang-pergi dari Batu Bulan di Kabupaten Gianyar menuju Nusa Dua di Kabupaten Badung. Untuk dua koridor tersebut, Pemerintah Provinsi Bali melalui Damri Bali menyediakan 25 (dua puluh lima) armada Bus Trans Sarbagita, dengan jarak keberangkatan (headway) setiap 15 menit. Untuk di Koridor 1 yang sebagian besar melewati jalan-jalan di Kota Denpasar, digunakan bus tipe kecil yang setiap busnya dapat melayani hingga 35 orang, dengan 20 orang duduk dan 15 orang berdiri. Tarif menggunakan Bus Trans Sarbagita untuk umum adalah sebesar Rp3.500,00, sedangkan tarif untuk pelajar adalah sebesar Rp2.500,00 [4]. Koridor yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah Koridor 1 yang melayani pergerakan di Kota Denpasar.

Namun keberadaan Bus Trans Sarbagita belum mampu mengurangi tingkat kemacetan di dalam Kota Denpasar. Berdasarkan pada data load factor rata-rata perhari bus dari tahun 2012 hingga 2017 tidak pernah mencapai 50%, dengan sebesar rata-rata 28,95% [4]. Selain itu, persentase mode share di jalan pada tahun 2016 masih di dominasi oleh kendaraan pribadi sebesar 91,2%, sedangkan angkutan umum hanya sebesar 8,8%. Penduduk Kota Denpasar masih lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum. Jarak halte yang jauh dari rumah menyebabkan masyarakat kesulitan untuk mencapai lokasi halte [5]. Persoalan kemacetan dapat dilihat dari pembebanan jalan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Hal ini dapat



Gambar 1 Rute Koridor 1 Bus Trans Sarbagita
 Sumber: Dinas Pehubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali, 2018

ditunjukkan dari tingkat pelayanan jalan pada ruas Jalan Diponegoro-Pesanggrahan, salah satu jalan yang berada dalam Koridor 1 Bus Trans Sarbagita, yaitu level of service (LOS) berada pada level E dengan derajat kejenuhan sebesar 0,92 [6]. Selain itu, waktu tempuh bus yang lama menyebabkan waktu kedatangan semakin lama, serta mengakibatkan waktu tunggu pengguna menjadi lebih lama, yang pada akhirnya berpengaruh pada waktu tiba di lokasi tujuan. Hal ini menyebabkan masyarakat tetap memilih kendaraan pribadi sebagai moda pergerakan [7]. Oleh karena itu, diperlukan studi untuk merumuskan bagaimana arahan yang tepat untuk meningkatkan penggunaan moda Bus Trans Sarbagita serta dapat menurunkan tingkat kemacetan yang terjadi di Kota Denpasar. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan arahan peningkatan penggunaan moda Bus Trans Sarbagita di Koridor 1 Kota Denpasar.

II. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan pendekatan positivistik, dimana penelitian ini berpedoman pada hasil yang didapatkan melalui survei primer dan penarikan kesimpulan dilakukan bergantung pada teori yang dijabarkan.

Kemudian jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif deskriptif, yaitu mendeskripsikan hasil analisis sesuai dengan fakta di lapangan. Analisis dilakukan melalui pengujian hipotesis, yaitu apabila hipotesis diterima (H_a) maka hasil analisis dianggap berpengaruh dan apabila hipotesis ditolak (H_o) maka hasil analisis dianggap tidak berpengaruh.

B. Variabel Penelitian

Berdasarkan pada tinjauan pustaka yang digunakan, variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

C. Populasi dan Sampel

Sampel diambil berdasarkan pada populasi yang tinggal di wilayah administrasi pelayanan Bus Trans Sarbagita Koridor 1, dimana jumlah populasi tidak diketahui. Formula yang digunakan dan penentuan jumlah sampel adalah rumus

Tabel 1.
 Indikator dan Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Sub Variabel
Karakteristik Pelaku Pergerakan	Kepemilikan Kendaraan	Pendapatan
		Jumlah Anggota Keluarga
		Usia
		Jenis Pekerjaan
		Jenis Kelamin
		Kepemilikan SIM
		Karakteristik Pola Pergerakan
Jarak Pergerakan		
Waktu Tempuh		
Karakteristik Fasilitas Moda	Waktu	Waktu Tunggu
		Biaya
		Kenyamanan
		Keamanan
		Keandalan

Lemeshow [8], yang dimana nilai notasi p merupakan persentase dari penelitian sebelumnya sebesar 91,2% [5]. Jumlah sampel juga ditentukan berdasarkan pada Teori Roscoe [9]. Berdasarkan hasil perhitungan, maka jumlah sampel yang didapat adalah sebesar 147 sampel, yang kemudian dibagi berdasarkan persentase penelitian sebelumnya menjadi dua kategori yaitu pengguna kendaraan pribadi sebanyak 117 sampel dan pengguna Bus Trans Sarbagita sebesar 30 sampel.

D. Metode Pengumpulan Data dan Analisis

Metode pengumpulan data dibagi menjadi dua metode, yaitu metode pengumpulan data yang bersifat primer dan bersifat sekunder. Metode pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi, wawancara, dan penyebaran kuisioner. Sedangkan metode pengumpulan data sekunder dilakukan melalui kajian terhadap kebijakan terkait, yaitu Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Sarbagita yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali.

Metode analisis sendiri dibagi kedalam beberapa tahapan. Pertama, dilakukan identifikasi karakteristik terhadap variabel yang diteliti menggunakan analisis statistik deskriptif. Kedua, dilakukan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan moda pada Koridor 1 menggunakan analisis *Cross Tab*, merupakan metode analisis kuantitatif yang digunakan untuk mengetahui keterikatan antara penggunaan moda dengan variabel-variabel penelitian. Untuk menguji keterikatan antara pemilihan moda dengan variabel yang ada, penelitian dilakukan dengan melihat nilai signifikansi. Jika nilai Sig. > 0,05 maka H_o diterima, namun jika nilai Sig. < 0,05, maka H_o ditolak. Selain itu, untuk mengetahui seberapa kuat keterikatan antara pemilihan moda dengan suatu variabel, hasilnya dapat dilihat pada nilai *Contingency Coefficient* pada tabel *Symetric Measures*. Hubungan dinyatakan kuat apabila

nilai *Value* pada tabel *Symmetric Measures* > 0,5, sedangkan hubungan dinyatakan lemah apabila nilai *Value* < 0,5 [10]. Sehingga didapatkan variabel-variabel mana saja yang berpengaruh terhadap pemilihan moda pada Koridor 1 di Kota Denpasar.

Ketiga, dilakukan analisis preferensi terhadap pengguna kendaraan pribadi yang pernah menggunakan Bus Trans Sarbagita dan ingin menggunakannya kembali. Analisis dilakukan dengan menggunakan variabel yang berpengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1. Terakhir, disusun arahan untuk meningkatkan penggunaan moda Bus Trans Sarbagita, khususnya pada Koridor 1.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan pada hasil pengumpulan data primer berupa observasi dan wawancara, Bus Trans Sarbagita Pelayanan Koridor 1 memiliki 10 armada bus kecil yang melayani 35 penumpang, dengan *headway* selama 15 menit. Namun, per 1 Januari 2018 jumlah armada Bus Trans Sarbagita dikurangi menjadi 5 bus dan *headway* menjadi satu jam.



Gambar 2. Bus Trans Sarbagita



(a)Beratap

(b)Tidak Beratap

Gambar 3. Halte Bus Trans Sarbagita

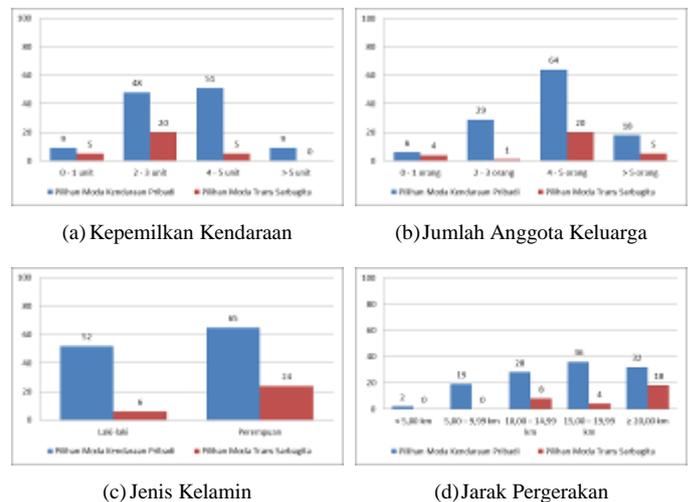
Kemudian berdasarkan hasil pengumpulan data primer berupa penyebaran kuisioner, maka dilakukan kegiatan analisis sebagai berikut.

A. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Moda Angkutan pada Koridor 1 di Kota Denpasar

Berdasarkan hasil analisis, didapatkan 10 variabel yang memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1, dengan 3 variabel yang memiliki pengaruh kuat terhadap penggunaan moda yaitu waktu tunggu, biaya, dan keandalan. Berikut merupakan penjabaran variabel-variabel yang berpengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1.

Tabel 2. Analisis Cross Tab

Variabel	Sub-Variabel	Sig.	Value of Symetric Measures	Keterangan
Kepemilikan Kendaraan Pribadi		0,00	0,373	Berpengaruh Lemah
		1		
Tingkat Pendapatan		0,69	0,098	Tidak Berpengaruh
		9		
Jumlah Anggota Keluarga		0,04	0,298	Berpengaruh Lemah
		6		
Usia		0,53	0,321	Tidak Berpengaruh
		1		
Jenis Kelamin		0,01	0,198	Berpengaruh Lemah
		5		
Jenis Pekerjaan		0,66	0,127	Tidak Berpengaruh
		0		
Kepemilikan SIM		0,98	0,002	Tidak Berpengaruh
		2		
Tujuan Pergerakan		0,53	0,122	Tidak Berpengaruh
		0		
Jarak Pergerakan		0,00	0,468	Berpengaruh Lemah
		8		
Waktu	Waktu Tempuh	0,03	0,306	Berpengaruh Lemah
		4		
	Waktu Tunggu	0,00	0,707	Berpengaruh Kuat
		0		
Biaya		0,00	0,707	Berpengaruh Kuat
		6		
Kenyamanan		0,00	0,306	Berpengaruh Lemah
		0		
Keamanan		0,00	0,249	Berpengaruh Lemah
		8		
Keandalan		0,00	0,666	Berpengaruh Kuat
		0		



Gambar 4. Karakteristik Pelaku dan Pola Pergerakan yang Mempengaruhi Penggunaan Moda pada Koridor 1

1) Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Jumlah Anggota Keluarga

Berdasarkan grafik (a) dan (b) pada Gambar 4, pengguna kendaraan pribadi memiliki sebanyak 4 - 5 unit kendaraan dan jumlah anggota keluarga dalam satu rumah adalah sebanyak 4 - 5 orang. Sedangkan penggunaan Bus Trans

Sarbagita memiliki sebanyak 2 – 3 unit kendaraan dan jumlah anggota keluarga dalam satu rumah adalah sebanyak 4 – 5 orang. Maka, dapat dikatakan bahwa kedua variabel ini berpengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1. Namun pengaruh yang diberikan bersifat lemah karena tidak semua yang memiliki jumlah anggota keluarga 4 – 5 orang dengan jumlah kendaraan 4 – 5 unit lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, melainkan mereka menggunakan Bus Trans Sarbagita.

2) *Jenis Kelamin*

Berdasarkan grafik (c) pada Gambar 4, pengguna kendaraan pribadi dan Bus Trans Sarbagita adalah perempauan. Maka dari itu, variabel jenis kelamin memiliki pengaruh yang lemah terhadap penggunaan moda pada Koridor 1.

3) *Jarak Pergerakan*

Berdasarkan grafik (d) pada Gambar 4, pengguna kendaraan pribadi rata-rata menempuh perjalanan sepanjang 15,00 – 19,99 km, sedangkan pengguna Bus Trans Sarbagita rata-rata menempuh perjalanan sepanjang ≥ 20 km. Maka dapat dikatakan bahwa jarak pergerakan memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1. Namun, jarak pergerakan memiliki pengaruh yang lemah karena terdapat beberapa pengguna kendaraan pribadi meskipun jarak yang ditempuh jauh.

4) *Waktu Tempuh dan Waktu Tunggu*

Berdasarkan hasil observasi, waktu tempuh rata-rata penggunaan kendaraan pribadi adalah 2,35 menit dan pengguna Bus Trans Sarbagita adalah 4,97 menit. Maka dapat dikatakan bahwa waktu tempuh memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1.

Kemudian, tidak terdapat waktu tunggu dalam menggunakan kendaraan pribadi, sedangkan pengguna Bus Trans Sarbagita rata-rata menunggu selama 33,67 menit. Maka dapat dikatakan bahwa waktu tunggu memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1.

5) *Biaya*

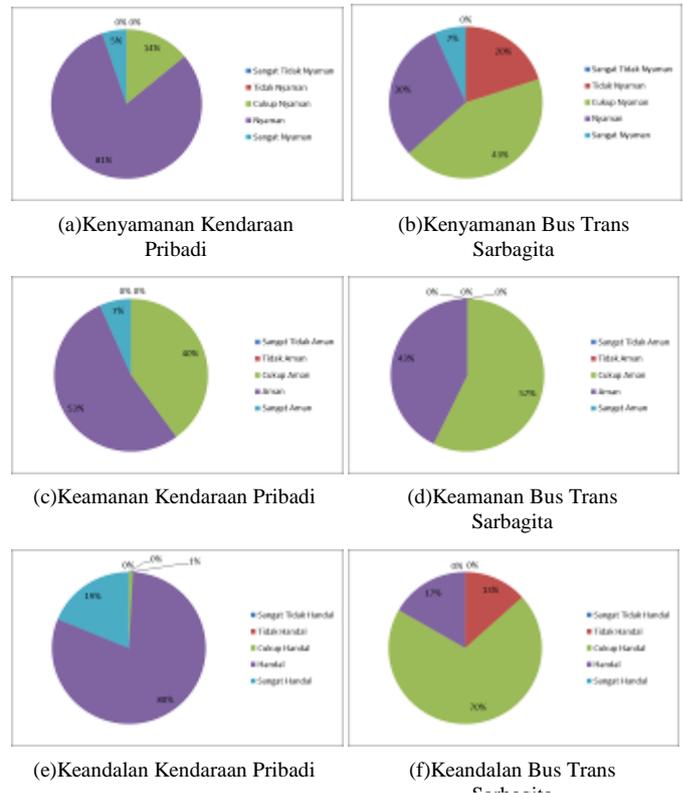
Berdasarkan hasil observasi, biaya yang dikeluarkan oleh pengguna kendaraan pribadi adalah sebesar Rp1.838,00/km dan pengguna Bus Trans Sarbagita adalah sebesar Rp958,00/km. Perbedaan biaya yang dikeluarkan mempengaruhi penggunaan moda pada Koridor 1.

6) *Kenyamanan*

Berdasarkan pada grafik (a) dan (b) pada Gambar 5, kenyamanan pada kendaraan pribadi adalah nyaman, dan kenyamanan pada Bus Trans Sarbagita adalah cukup nyaman. Maka dapat dikatakan bahwa kenyamanan moda memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda.

7) *Keamanan*

Berdasarkan pada grafik (c) dan (d) pada Gambar 5, keamanan pada kendaraan pribadi adalah aman, dan kenyamanan pada Bus Trans Sarbagita adalah cukup aman. Maka dapat dikatakan bahwa keamanan moda memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda.



Gambar 5. Karakteristik Fasilitas Moda pada Koridor 1

8) *Keandalan*

Berdasarkan pada grafik (e) dan (f) pada Gambar 5, keandalan pada kendaraan pribadi adalah handal, dan keandalan pada Bus Trans Sarbagita adalah cukup handal. Maka dapat dikatakan bahwa keandalan mempengaruhi penggunaan moda pada Koridor 1.

B. Analisis Preferensi Penggunaan Bus Trans Sarbagita Berdasarkan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Moda pada Koridor 1 di Kota Denpasar

Setelah dilakukan analisis untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan moda angkutan pada Koridor 1 di Kota Denpasar, penelitian dilanjutkan dengan melakukan analisis preferensi terhadap penggunaan Bus Trans Sarbagita. Analisis preferensi dilakukan terhadap 57 responden dari 117 responden pengguna kendaraan pribadi yang pernah menggunakan moda Bus Trans Sarbagita dan ingin kembali menggunakannya. Hasil analisis dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 3. Analisis Preferensi Terhadap Penggunaan Moda Bus Trans Sarbagita

No.	Variabel/Sub	Deskripsi
1.	Waktu Tunggu	Responden menginginkan waktu tunggu yang lebih singkat dengan preferensi waktu tunggu preferensi minimum adalah selama 5 menit, maksimum selama 45 menit, dan rata-rata selama 13,75 menit.
2.	Biaya	Responden menginginkan biaya yang lebih murah dengan preferensi biaya minimum adalah sebesar Rp39,00/km, maksimum sebesar Rp386,00/km, dan rata-rata sebesar Rp122,00/km atau sebesar Rp3.000,00 untuk satu kali perjalanan yang bersifat flat.
3.	Keandalan	Responden menginginkan angkutan

No.	Variabel/Sub	Deskripsi	Arahan Utama	Arahan Pendukung
		yang handal dengan preferensi tingkat keandalan minimum berada pada tingkat 3 yaitu cukup handal, maksimum pada tingkat 5 yaitu sangat handal, dan rata-rata pada tingkat 4 yaitu handal		
4.	Waktu Tempuh	Responden menginginkan rata-rata waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan rata-rata waktu tempuh saat ini, yaitu selama 0,89 menit/km, dengan preferensi minimum selama 0,39 menit/km dan maksimum selama 2,32 menit/km.	3. Mensosialisasikan Bus Trans Sarbagita dengan melalui ilustrasi yang dapat disebar melalui media sosial, sehingga mudah diakses ketika calon penumpang ingin mengetahui biaya dan jadwal keberangkatan Bus Trans Sarbagita. 4. Menetapkan lokasi halte berdasarkan kriteria dalam Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.	4. Penyediaan ruang kosong, baik di halte maupun di dalam angkutan, bagi penyandang disabilitas yang menggunakan alat bantu, seperti kursi roda. 5. Penyediaan lajur khusus di lajur kiri untuk moda Bus Trans Sarbagita pada ruas-ruas jalan yang memiliki 2 lajur atau lebih. 6. Pemisahan lajur antara pengguna kendaraan roda 4 atau lebih pada lajur kanan dan pengguna kendaraan roda 2 pada lajur kiri. 7. Pengalihan parkir tepi jalan dengan menyediakan fasilitas parkir bagi jalan-jalan pada Koridor 1 yang memiliki tingkat aktivitas tinggi, seperti Jl. Diponegoro Pesanggrahan.
5.	Kenyamanan	Responden menginginkan tingkat kenyamanan yang lebih baik dibandingkan tingkat kenyamanan saat ini, yaitu berada pada tingkat 4 atau dapat dikatakan nyaman, dengan preferensi minimum pada tingkat 3 yaitu cukup nyaman dan maksimum pada tingkat 5 yaitu sangat nyaman	5. Mensosialisasikan penggunaan aplikasi GPS.id bagi calon penumpang yang berkeinginan menggunakan moda Bus Trans Sarbagita. 6. Re-aktivasi penggunaan angkutan penumpang.	8. Ketegasan petugas armada bus untuk tidak menurunkan penumpang di luar halte 9. Regenerasi alat ticketing yang ramah dan mudah diakses oleh penumpang. 10. Melakukan kerjasama dengan bank-bank negeri menggunakan sistem pembayaran elektronik. 11. Pemberian batasan berdiri antara pintu bus dengan penumpang yang berdiri dalam jarak aman.
6.	Keamanan	Responden, menginginkan tingkat keandalan yang sama dengan tingkat keandalan saat ini, yaitu berada pada tingkat 4 atau dapat dikatakan aman, dengan preferensi minimum pada tingkat 3 yaitu cukup aman dan maksimum pada tingkat 5 yaitu sangat aman		

C. Arahan Peningkatan Penggunaan Moda Bus Trans Sarbagita

Setelah dilakukan analisis preferensi, maka penelitian diakhiri dengan penentuan arahan yang dapat meningkatkan penggunaan moda Bus Trans Sarbagita pada Koridor 1 di Kota Denpasar. Berdasarkan pada kondisi eksisting, hasil analisis, dan kebijakan yang berpatok pada PM No. 10 Tahun 2012, Standar Pelayanan Bus Trans Sarbagita, dan Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang, terdapat 6 arahan utama yang terbentuk dari variabel berpengaruh kuat yaitu waktu tunggu, biaya, dan keandalan, serta terdapat 11 arahan pendukung yang terbentuk dari variabel jenis kelamin, waktu tempuh, kenyamanan, dan keamanan.

Tabel 4.

Arahan Peningkatan Penggunaan Moda Bus Trans Sarbagita pada Koridor 1 di Kota Denpasar

Arahan Utama	Arahan Pendukung
1. Menambah jumlah armada Bus Trans Sarbagita dan menambah jadwal perjalanan antar bus dari eksisting yang datang setiap satu jam sekali menjadi 20 menit sekali, dengan toleransi keterlambatan maksimal 45 menit.	1. Penyediaan kursi prioritas, baik di halte maupun di dalam bus yang dikhususkan bagi perempuan, khususnya bagi ibu hamil, anak-anak, orang lanjut usia, dan penyandang disabilitas.
2. Mengintegrasikan biaya perjalanan yang murah dan dapat dijangkau pelaku pergerakan, yaitu antara biaya moda angkutan penumpang dengan biaya moda Bus Trans Sarbagita untuk sekali perjalanan, menjadi sebesar Rp3.000,00.	2. Penyediaan ruang kosong, baik di halte maupun di dalam bus, bagi penyandang disabilitas yang menggunakan alat bantu, seperti kursi roda. 3. Penyediaan kursi prioritas, baik di halte maupun di dalam angkutan, bagi anak-anak, orang lanjut usia, dan penyandang disabilitas.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa:

- Melalui analisis Cross Tab, variabel yang memiliki pengaruh terhadap penggunaan moda pada Koridor 1 di Kota Denpasar ada 9, yaitu kepemilikan kendaraan pribadi, jumlah anggota keluarga, jenis kelamin, jarak pergerakan, waktu yang terdiri dari waktu tempuh dan waktu tunggu, biaya, kenyamanan, keamanan, dan keandalan. Untuk pengaruh yang bersifat kuat ditunjukkan oleh sub-variabel waktu tunggu, variabel biaya, dan variabel keandalan, pengaruh yang lemah ditunjukkan oleh variabel kepemilikan kendaraan pribadi, jumlah anggota keluarga, jenis kelamin, jarak pergerakan, sub-variabel waktu tempuh, variabel biaya, kenyamanan, keamanan, dan keandalan. Sedangkan variabel yang tidak berpengaruh terhadap penggunaan moda adalah variabel tingkat pendapatan, usia, jenis pekerjaan, kepemilikan SIM, dan tujuan pergerakan.
- Melalui analisis preferensi dengan membandingkan nilai preferensi dan nilai eksisting, diketahui bahwa preferensi waktu rata-rata selama 13,75 menit, preferensi biaya rata-rata sebesar Rp122,00/km atau sebesar Rp3.000,00 untuk satu kali perjalanan, dan preferensi tingkat keandalan rata-rata pada tingkat 4 yaitu handal. Terdapat pula perbandingan pada variabel yang lemah, yaitu preferensi waktu tempuh rata-rata selama 0,89 menit/km, preferensi tingkat kenyamanan rata-rata pada

tingkat 4 yaitu nyaman, serta preferensi tingkat keamanan rata-rata pada tingkat 4 yaitu aman.

- 3) Arahan ditentukan untuk dapat meningkatkan penggunaan Bus Trans Sarbagita, khususnya pada Koridor 1. Setelah dilakukan penentuan arahan, terdapat 6 (enam) arahan utama dan 11 (sebelas) arahan pendukung.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] R. Adisasmita and S. A. Adisasmita, *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*, 1st ed. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- [2] E. K. Morlok, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. McGraw-Hill Ltd., 1978.
- [3] S. A. Adisasmita, *Transportation and Regional Planning*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- [4] Biro Humas Provinsi Bali, "Trans Sarbagita," *Biro Humas Provinsi Bali*, 2011. .
- [5] A. A. G. O. Nirjaya and N. D. Setiawina, "ANALISIS PENGARUH KINERJA ANGKUTAN UMUM TRANS SARBAGITA TERHADAP ANIMO MASYARAKAT PENGGUNA DI PROVINSI BALI," *E-Jurnal Ekon. dan Bisnis Univ. Udayana*, vol. 5, no. 8, pp. 2517–2548, 2016.
- [6] C. I. M. Pelayun, "ANALISIS KINERJA RUAS JALAN DIPONEGORO AKIBAT BANGKITAN PERJALANAN SDN 5 PEDUNGAN," Universitas Udayana, 2015.
- [7] I. M. A. Putrayasa and N. K. S. Maharani, "EFEKTIFITAS BUS TRANS SARBAGITA TRAYEK KOTA – GWK DALAM MENGURANGI KEMACETAN DI KOTA DENPASAR DAN KABUPATEN BADUNG," *SOSHUM J. Sos. DAN Hum.*, vol. 4, no. 1, 2014.
- [8] S. Siregar, *Metode Penelitian Kuantitatif*, 1st ed. Jakarta: Prenada Media Group, 2013.
- [9] Sugiyono, *Metode Penelitian Administrasi*, 20th ed. Bandung: Alfabeta, 2012.
- [10] S. MARYATI, "FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PREFERENSI MASYARAKAT DALAM MEMILIH SEKOLAH MENENGAH KEJURUAN NEGERI (SMKN) DI KOTA SEMARANG," UNIVERSITAS DIPONEGORO, 2009.