

# HUBUNGAN KAUSAL ANTARA VARIABEL SOSIAL-EKONOMI, PERILAKU PERJALANAN TERHADAP LATEN DETERMINAN AKSEPTASI PUBLIK (Studi Kasus Pada Koridor I Trans Koetaradja)

Sugiarto Sugiarto<sup>1)</sup>, Sofyan M. Saleh<sup>2)</sup>, Renni Anggraini<sup>3)</sup>,  
Cut Mutiawati<sup>4)</sup>, Khalida Surya<sup>5)</sup>

<sup>1,2,3,4)</sup>Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala

<sup>5)</sup>Alumni, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala

Corresponding email: [sugiarto@unsyiah.ac.id](mailto:sugiarto@unsyiah.ac.id)

DOI: <http://dx.doi.org/10.29103/tj.v9i1.166>

## Abstrak

Transportasi merupakan salah satu sektor yang mengalami kemerosotan seiring dengan laju pertumbuhan ekonomi masyarakat. Kemampuan masyarakat membeli kendaraan pribadi menjadi penyebab ketergantungan pada moda transportasi pribadi di Banda Aceh. Keterbatasan prasarana jalan dan tingginya permintaan perjalanan menyebabkan kemacetan dan naiknya angka kecelakaan. Strategi handal yang telah berhasil meminimalkan dampak negatif kemacetan adalah perpindahan dari moda transportasi pribadi ke moda umum. Langkah ini telah ditempuh di Jakarta dan dipromosikan/diterapkan di kota-kota lain di Indonesia, termasuk Banda Aceh yaitu Trans Koetaradja (TK). Untuk memastikan kebijakan ini tepat sasaran bagi pengguna/masyarakat maka kajian dari bawah (harapan masyarakat) perlu dilakukan guna menangkap dan merumuskan informasi-informasi penting dari para pengguna Trans Koetaradja. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap kebijakan TK dengan studi kasus pada koridor 1 (Pusat Kota – Darussalam). Metode pengambilan data yang digunakan adalah *Stated Preference* (SP) dengan jumlah 150 responden secara acak bertingkat (*stratified random sampling*). Kuesioner SP berisikan informasi tentang sosial-ekonomi, perilaku perjalanan, dan persepsi responden. Pemodelan yang digunakan adalah *Multiple Indicators Multiple Causes* (MIMIC) yang parameter regresinya dikalibrasi menggunakan software Lisrel 9.2. Hasil model empiris menunjukkan bahwa terdapat hubungan kausal yang signifikan antara variabel sosial-ekonomi, perilaku perjalanan terhadap laten determinan akseptasi publik kebijakan TK. Hasil menyimpulkan bahwa variabel laten sangat signifikan menentukan penerimaan kebijakan TK.

Kata kunci: *Trans Koetaradja, Persepsi, Indikator, Laten Variabel, MIMIC, Akseptasi*

## Abstract

Transportation is one of the deteriorating sectors along with the economic growth in the society. The ability of people to purchase private vehicles is a major caused of private mode-dependency in Banda Aceh. The limitations of road infrastructure and the increasing demand to travel caused traffic congestion and increasing in the number of accidents. A well recognized policy that has succeeded in mitigating the negative impact of traffic congestion is shifting their means of transport from the private mode to the public transportation. This step has been taken in Jakarta and promoted and implemented in other cities in Indonesia, including Banda Aceh, namely Trans Koetaradja (TK). To ensure that this policy is effective for the public, a bottom up study is needed in order to capture and formulate important information from TK users. Therefore, this study aims to examine public perceptions in terms of public

acceptance toward TK policy, and taken corridor 1 (City Center - Darussalam) as a case study. The data collection method used is the Stated Preference (SP) with a number of 150 respondents collected by using stratified random sampling. The SPquestionnaire contains information about socio-economics, travel behavior, and perceptions of respondents. The modeling used is the Multiple Indicators Multiple Causes (MIMIC) whose regression parameters are calibrated using Lisrel 9.2 software. The results of the empirical model show that there is a significant causal relationship among socio-economic variables, travel behavior and the latent determinants of public acceptability towards TK policy. The results conclude that latent determinants are crucially significant in determining the acceptance of TK policy.

Keywords: *Trans Koetaradja, Perception, Indicators, Latent Variables, MIMIC, Acceptability*

## 1. Latar Belakang

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 ketidaktersedianya 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). Kebijakan handal yang telah berhasil meminimalkan dampak negatif kemacetan adalah pergantian (*switching*) dari moda transportasi pribadi ke moda transportasi umum. Langkah ini telah ditempuh di Jakarta dan dipromosikan/diterapkan di kota-kota lain di Indonesia, termasuk Banda Aceh yaitu Trans Koetaradja (TK).

Memastikan suatu kebijakan telah sesuai dengan harapan masyarakat menjadi usaha yang sulit dan perlu dilakukan kajian lebih komprehensif sebelum penerapan kebijakan. Menurut Garling *dkk.*, (2008) suatu kebijakan transportasi akan beroperasi efektif dan sesuai harapan pengguna jika akseptasi dari publik tinggi. Hal yang sama juga disampaikan oleh Sugiarto *dkk.*, (2019a), yang mengkaji tendensi akseptasi publik terhadap kebijakan RoadPricing di Jakarta sebagai alternatif akhir kebijakan pemerintah Jakarta untuk mengatasi kemacetan parah di ibu kota Indonesia. Sugiarto *dkk.*, (2017a; 2017b) mengungkapkan bahwa penerimaan publik dapat lebih baik dijelaskan oleh faktor-faktor penentu psikologis dari individu melalui indikator persepsi seperti paham akan makna, tujuan dan dampak kebijakan yang diusulkan pemerintah akan menggiring akseptasi publik dan sasaran kebijakan lebih efektif sesuai harapan masyarakat. Jakobson *dkk.*, (2000), Saleh *dkk.*, (2019) dan Sugiarto *dkk.*, (2019b) menyimpulkan akseptasi publik terhadap suatu kebijakan transportasi sering lebih baik dijelaskan oleh faktor penentu psikologis seperti rasa keadilan, keefektifan dan tepat sasaran yang semua informasi tersebut didapat melalui konsep persepsi individual.

Berdasarkan latar belakang dalam uraian diatas, untuk memastikan kebijakan TK sudah sesuai harapan masyarakat dan sesuai dengan kebutuhan publik, maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan merumuskan secara empiris pengaruh faktor-faktor penentu psikologis (laten) terhadap akseptasi publik serta menentukan faktor-faktor dominan yang signifikan mempengaruhi

akseptasi TK dengan mengambil koridor 1 (Pusat Kota - Darussalam) sebagai studi kasus penelitian. Uraian tentang metodologi pengambilan data, pengolahan data, analisis data dan interpretasinya serta pengambilan kesimpulan disampaikan pada bab-bab selanjutnya.



Gambar 1 Koridor Trans Koetaradja (*overlay* pada map data © 2018 Google), Lokasi Kajian pada Koridor 1 (*line* 1: warna merah)

## 2. Metode Penelitian

Pada bagian ini akan disajikan proses dan tahapan-tahapan secara rinci tahapan penelitian. Penelitian ini dimulai dengan rumusan latar belakang dan urgensi penelitian seperti yang disampaikan pada bab sebelumnya. Kemudian dilanjutkan dengan pengumpulan data primer dan sekunder. Setelah data terkumpul dilanjutkan dengan pengolahan data dan analisis data. Pengolahan data berupa analisis deskriptif terhadap karakteristik responden, karakteristik perilaku perjalanan dan distribusi indikator persepsi masyarakat. Analisis data digunakan metode pemodelan multivariat *Multiple Indicators Multiple Causes* (MIMIC). Pemodelan MIMIC terdiri beberapa tahapan yaitu setting variabel, penggambaran diagram jalur model MIMIC dan kalibrasi parameter model. Hasil dan pembahasan dilakukan setelah model akhir terpilih sesuai dengan kaidah pemilihan model berdasarkan nilai *Goodness of Fit* (GoF) model. Ada beberapa indeks dihitung untuk menjelaskan fit dari model dalam proses kalibrasi model, diantaranya *the root mean square error of approximation* (RMSEA = 0,08), *the Adjusted Goodness of Fit Index* (AGFI = 0,90), *the comparative fit index* (CFI = 0,90), dan signifikansi parameter model dengan nilai-*value* (*prob*) = 1,96 (0,05), batas-batas GoF diatas dapat digunakan dalam memilih model yang dapat diterima (Sugiarto *dkk.*, 2017a; Sugiartodkk., 2019a).

### 2.1 Pengumpulan Data

Objek penelitian adalah masyarakat umum dan pengguna TK. Pengumpulan data dilakukan di sepanjang koridor I (Pusat Kota – Darussalam).

Data sekunder yang dikumpulkan adalah karakteristik sosial-ekonomi, perilaku perjalanan dan indikator persepsi. Target responden adalah pengguna TK dan masyarakat umum yang tinggal disekitar koridor I. Untuk menghindari bias dari jawaban responden, kuesioner dilakukan dengan cara interview dan langsung dicatat oleh surveyor kedalam form kuesioner yang sudah disiapkan. Pada penelitian ini menggunakan sebagian sampel dari penelitian kajian awal Sofyan *dkk.*, (2019) dan Sugiarto *dkk.*, (2019b). Jumlah sampel yang digunakan dalam analisis ini adalah 150 sampel. Metode pengumpulan data dan ringkasan pelaksanaan survei kuesioner dapat dilihat pada Sofyan *dkk.*, (2019).

## 2.2 Pengolahan Data dan Analisis

Pengolahan data yang dilakukan adalah analisis deskriptif dari data karakteristik responden, perilaku perjalanan dan indikator persepsi. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pemodelan MIMIC dimana parameternya akan diestimasi dengan program LISREL 9.2. Penggunaan metode ini bertujuan untuk menguji suatu hipotesis model dan mengetahui vektor variabel-variabel indikator ( $y$ ) terhubungkan oleh suatu variabel laten ( $\eta$ ) dengan kovariat ( $x$ ). Model MIMIC terdiri dari dua persamaan yaitu hubungan yang bersifat *exploratory* (struktural) antar ( $x$ ) dengan ( $\eta$ ) dan hubungan *confirmatory* (pengukuran) antar ( $y$ ) dengan ( $\eta$ ) seperti pada persamaan (1) dan persamaan (2). Pada model MIMIC, variabel laten teramati menginduksi hubungan tertentu antara variabel diamati. Model persamaan struktural dan model pengukuran secara matematis (Joreskog dan Goldberger., 1975) dapat sebagai berikut:

$$\eta_{\tau} = B \eta_{\tau} + \Gamma X_{\tau} + \zeta_{\tau} \quad (1)$$

$$y_{\tau} = \Lambda \eta_{\tau} + \varepsilon_{\tau} \quad (2)$$

dimana  $\eta_{\tau}$ ,  $B$ ,  $\Gamma$ ,  $\Lambda$  adalah Eta, Beta, Gamma matriks koefisien faktor yang harus diestimasi,  $X_{\tau}$  adalah vektor penyebab (*causes*),  $y_{\tau}$  merupakan vektor seperangkat indikator (*indicators*) dan  $\zeta_{\tau}$ ,  $\varepsilon_{\tau}$  merupakan kesalahan pengukuran.

Untuk melakukan analisis dengan pemodelan MIMIC digunakan lima variabel yang dibangun mewakili variabel laten yaitu laten variabel 1 ( $\eta_1$ ) "Kesesuaian kebijakan Trans Koetaradja" (KKTK); laten variabel 2 ( $\eta_2$ ) "Familiar atau paham tentang Kebijakan Trans Koetaradja" (FKTK); laten variabel 3 ( $\eta_3$ ) "Ketergantungan terhadap Moda Pribadi" (KMP); laten variabel 4 ( $\eta_4$ ) "Kesadaran terhadap Permasalahan Moda Pribadi" (KPMP) dan laten variabel 5 ( $\eta_5$ ) "Penghambatan Kebebasan Bergerak disebabkan oleh Trans Koetaradja" (PKB). Untuk mengestimasi pengaruh laten variabel digunakan 15 indikator sebagai variabel manifes atau mediator. Pemodelan MIMIC mengizinkan korelasi antar variabel teramati seperti atribut sosio-ekonomi dan perilaku perjalanan ( $x$ ) yang secara langsung dapat mempengaruhi variabel laten ( $\eta$ ) dan secara tidak langsung mempengaruhi variabel indikator ( $y$ ). Hubungan antar variabel dalam pemodelan MIMIC secara matematis terurai pada persamaan (1) dan (2) diatas. Estimasi parameter digunakan LISREL 9.2 dengan menggunakan metode estimasi *Maximum Likelihood Estimator* (Joreskog dan Sorbom., 2012).

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1 Distribusi Karakteristik Rumah Tangga dan Perilaku Perjalanan

Tabel 1 memperlihatkan distribusi dari karakteristik sosial-ekonomi rumah tangga dan perilaku perjalanan responden. Untuk variabel jenis kelamin memperlihatkan bahwa jumlah responden laki-laki dan perempuan sedikit didominasi perempuan sebanyak 52,7%. Untuk usia didominasi oleh responden muda dengan usia berkisar dibawah 29 tahun sebanyak 78,8%. Hal ini mungkin dikarenakan sebagian besar responden adalah pelajar dan mahasiswa yang berkontribusi sebanyak 56,7%. Distribusi perilaku perjalanan menunjukkan bahwa pengguna TK adalah untuk kegiatan sekolah atau kuliah sebanyak 63,3% dari total responden. Untuk angka kepemilikan SIM hampir 75% dari responden memiliki SIM, terutama SIM jenis sepeda motor yang paling mendominasi sebesar 67% dari total kepemilikan SIM. Untuk jenis moda transportasi yang paling sering digunakan dalam aktivitas sehari-hari, sebanyak 58,7% dari responden memilih menggunakan moda transportasi pribadi.

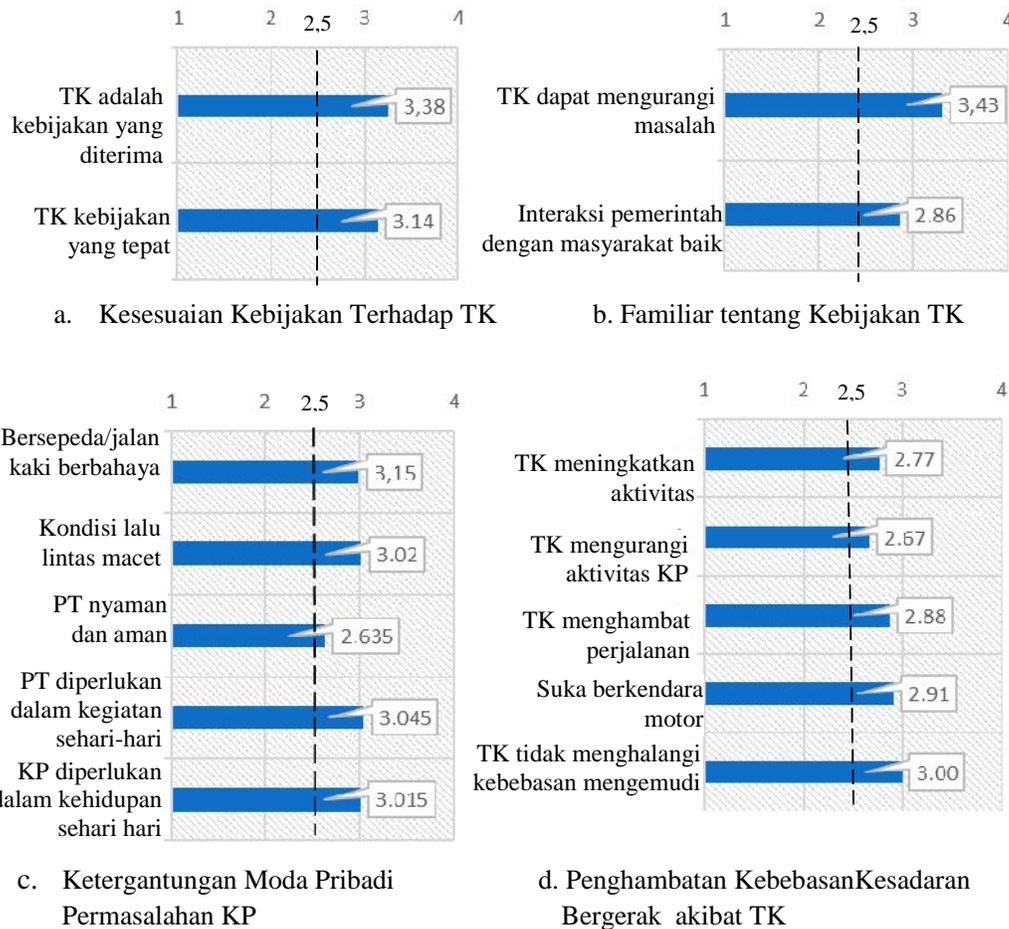
Tabel 1 Distribusi karakteristik responden dan perilaku perjalanan

Item	Kategori	Perse ntase	Item	Kategori	Perse ntase
Jenis Kelamin	Laki-laki	47,3%	Pendapatan Bulanan (Rp)	3 Juta	16,0%
	Perempuan	52,7%		3-4 Juta	64,5%
Usia (tahun)	20-29	78,8%	Kepemilikan SIM	4 juta	19,5%
	30-39	11,3%		Punya SIM	74,7%
	40-49	6,7%		Tidak Punya SIM	25,3%
	50	3,3%			
Pend. Terakhir	SMA	62,7%	Tujuan Perjalanan	Bekerja	14,0%
	Diploma	3,3%		Sekolah/kuliah	63,3%
	Sarjana	26,7%		Hiburan/Jalan- jalan	22,7%
	Magister	7,3%			
Status Pekerja- an	PNS	22,6%	Moda Transportasi yang Sering digunakan	Sepeda Motor	46,7%
	Pegawai Swasta	6,7%		Mobil Pribadi	12,0%
	Swasta/wiraswasta	14,0%		Trans	
	Pelajar/maha-siswa	56,7%		Koetaradja	33,3%
			Labi- labi/Becak/Tran sport Online	8,0%	

#### 3.2 Distribusi Karakteristik Persepsi Masyarakat

Analisis distribusi karakteristik persepsi masyarakat digunakan skala Likert. Persepsi berupa pertanyaan psikologis yang digunakan untuk memediasi atau manifes terhadap lima laten variabel seperti yang diuraikan di bab metode penelitian. Untuk menentukan tendensi dari masing-masing indikator, diambil nilai batas skala Likert 2,5 seperti yang digunakan oleh Sugiarto *dkk.*, (2017a; 2017b). Gambar 2 menunjukkan bahwa keseluruhan indikator psikologis memiliki nilai baik diatas 2,5 (rata-rata) yaitu 2,96 dengan persentase 74,1% dari acuan skala Likert 1-4. Skala Likert yang digunakan memiliki nilai dari kepuasan negatif menuju kepuasan positif atau dari sangat tidak setuju sangat setuju. Gambar 1a menjelaskan hasil pengukuran dari kesesuaian kebijakan TK dan familiar tentang

kebijakan TK. Responden setuju bahwa TK dapat diterima dengan baik dengan nilai *mean* tertinggi 3,38 TK juga disetujui dapat mengurangi masalah lingkungan dengan nilai rata-rata 3,37 dan sosialisasi masyarakat dengan pemerintah baik dengan nilai rata-rata 2,75. Gambar 4c memperlihatkan tendensi persepsi responden terkait ketergantungan moda pribadi dengan nilai rata-rata 3,03 dan kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi dengan nilai rata-rata. Tendensi menunjukkan bahwa masyarakat membutuhkan kendaraan pribadi. Gambar 4d menjelaskan terkait kebijakan TK yang menghambat pergerakan responden dalam mengemudi dan bergerak. Responden yang lebih suka mengemudi cenderung merasa bahwa kebijakan TK dapat menghambat aktivitas mereka.



Gambar 2 Distribusi Indikator Persepsi Masyarakat  
(PT: *Public Transport*; KP: *Kendaraan Pribadi*)

### 3.3 Hasil Pemodelan MIMIC

Seperti yang dijelaskan di bab sebelumnya, model MIMIC dibagi menjadi dua bagian yaitu model pengukuran dan model struktural. Model pengukuran digunakan model CFA (*confirmatory factor analysis*) dan model struktural digunakan model EFA (*exploratory factor analysis*). Hasil pemodelan dengan CFA serta hubungan kausal antara indikator persepsi masyarakat dengan laten variabel mengacu pada kajian awal (*preliminary analysis*) yang dipublikasikan

oleh Salehdkk., (2019). Hasil analisa empiris dan diskusi tentang implikasi model struktural dan pengukuran sudah dibahas pada publikasi tersebut. Sedangkan hasil pemodelan EFA, yaitu hubungan kausal antara variabel sosial-ekonomi dan perilaku perjalanan dengan variabel laten dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Hasil kalibrasi parameter model struktural

Notasi Variabel	Setting Variabel	Koefisien Jalur				
		KKTK*	PKTK*	KMP*	KPMP*	PKB*
JK	Dummy jenis kelamin (JK): 1 jika perempuan, 0 sebaliknya.	0,18	-0,16	0,12	0,13	-0,14
PP	Dummy pendapatan: 1 jika 3 juta, 0 jika 3 juta.	-0,15	-0,02	-0,03	-0,07	-
PA	Dummy pendidikan akhir; 1 berijazah SMA, 0 sebaliknya.	-	0,34	-0,06	-0,37	0,29
PK	Dummy status pekerjaan: 1 mahasiswa, 0 bekerja.	-0,09	0,33	0,12	-0,2	0,1
DTP	Dummy tujuan perjalanan: 1 komuter, 0 sebaliknya.	0,14	-0,18	0,05	-0,11	0,03

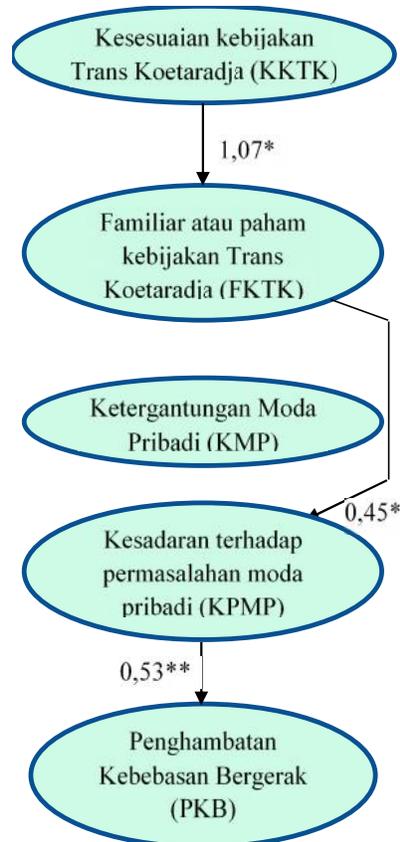
Keterangan: \* parameter dengan signifikansi eror 5%

Berdasarkan Tabel 2, model persamaan linier model struktural dapat ditulis sebagai berikut:

1.  $KKTK = 0.18 JK - 0.15 PP + 0.0048 PA - 0.089 PK + 0.14 TP$ ;
2.  $FKTK = 0.034 JK - 0.18 PP + 0.35 PA + 0.23 PK - 0.031 TP$ ;
3.  $KMP = 0.12 JK - 0.029 PP - 0.057 PA + 0.12 PK + 0.055 TP$ ;
4.  $KPMP = 0.14 JK - 0.15 PP - 0.22 PA - 0.095 PK - 0.12 TP$ ;
5.  $PKB = -0.067 JK - 0.079 PP + 0.17 PA + 0.051 PK - 0.032 TP$ .

Persamaan (1) menjelaskan bahwa KKTK signifikan dipengaruhi oleh lima variabel sosial-ekonomi dan perilaku perjalanan. Variabel JK, PA dan TP signifikan positif berkorelasi dengan Kesesuaian kebijakan Trans Koetaradja "KKTK". Mereka yang berjenis kelamin laki-laki dengan tujuan perjalanan adalah komuter lebih cenderung mempengaruhi KKTK dibandingkan mereka wanita dan perjalanan bukan komuter. Sementara mereka yang berpendapatan keluarga 3 juta dan berstatus pekerjaan pelajar/mahasiswa cenderung berkorelasi signifikan negatif terhadap KKT. Pada persamaan (2) variabel JK, PA dan PK signifikan positif mempengaruhi FKTK sementara determinan PP dan TP berpengaruh negatif terhadap FKTK. Responden laki-laki cenderung lebih paham atau paham tentang kebijakan TK dibandingkan dengan perempuan. Responden dengan status pelajar dan mahasiswa berkontribusi positif terhadap FKTK. Mereka yang berpendapatan 3 juta per bulan cenderung berkontribusi negatif terhadap FKTK,

“Ketergantungan terhadap Moda Pribadi” (KMP), Kesadaran terhadap Permasalahan Moda Pribadi” (KPMP), “Penghambatan Kebebasan Bergerak disebabkan oleh Trans Koetaradja” (PKB). Mereka yang berpendapatan rendah lebih cenderung tidak tergantung pada kendaraan pribadi sehingga mereka juga tidak merasakan adanya Penghambatan Kebebasan Bergerak disebabkan oleh Trans Koetaradja” (PKB). Sebaliknya mereka yang pendapatan 3 juta per bulan dan berprofesi selain pelajar atau mahasiswa cenderung tergantung pada moda pribadi sehingga mereka juga merasakan adanya hambatan kebebasan pergerakan akibat beroperasinya TK dalam lalu lintas.



Gambar 3 hubungan antar variabel laten dan koefisien jalurnya  
(\*signifikan 5%. \*\*signifikan 10% dan RMSEA = 0,043; CFI;0,95; AGFI = 0,95)

Hubungan kausal antar laten variabel dapat dilihat pada Gambar 3. Sejumlah indeks digunakan untuk validitas dan kesesuaian dari model terpilih seperti yang terlihat di Gambar 3. Gambar 3 menunjukkan bahwa terdapat korelasi positif antara KKKTK dan FKTK dengan koefisien jalur sebesar 1,07. Hal tersebut menunjukkan bahwa ketergantungan moda pribadi adalah suatu permasalahan di Banda Aceh. Variabel KPMP memiliki koefisien positif terhadap PKB sebesar 0,53 menunjukkan responden yang memiliki kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi akan merasakan kebebasan pergerakan mereka menjadi terhambat jika kebijakan TK diimplementasikan. Hubungan secara tidak langsung yaitu KKKTK dan KPMP. Kebijakan akan sesuai jika responden menyadari

permasalahan terhadap kendaraan pribadi yang berarti responden telah paham tentang adanya kebijakan TK. Berikutnya FKTK dengan PKB yang saling berhubungan positif, jika responden paham terhadap kebijakan maka TK tidak akan menghambat pergerakan mereka yang dapat diketahui melalui kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi.

#### **4. Kesimpulan dan Saran**

##### **4.1 Kesimpulan**

Adapun beberapa kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan analisis yang dilakukan pada penelitian ini dengan menggunakan metode MIMIC dengan penekanan pada model hubungan kausal antara kausal antara variabel sosial-ekonomi dan perilaku perjalanan terhadap laten variabel dan hubungan kausal antar variabel laten secara rinci sebagai berikut:

1. Hubungan kausal antara variabel sosial-ekonomi dan perilaku perjalanan terhadap laten variabel dapat disimpulkan bahwa responden laki-laki cenderung lebih paham dengan perempuan. Responden dengan pendapatan keluarga 3 juta per bulan cenderung berkontribusi negatif terhadap KMP, KPMP, dan PKB. Mereka lebih cenderung tidak tergantung pada kendaraan pribadi sehingga mereka juga tidak merasakan adanya Penghambatan Kebebasan bergerak disebabkan oleh Trans Koetaradja. Sebaliknya mereka yang pendapatan 3 juta per bulan dan berprofesi selain pelajar atau mahasiswa cenderung tergantung pada moda pribadi sehingga mereka juga merasakan adanya hambatan kebebasan pergerakan akibat beroperasinya TK dalam lalu lintas.
2. Hubungan kausal antar variabel laten terjadi antara variabel KKTK dan FKTK yang memiliki koefisien positif dengan koefisien sebesar 1,07. FKTK memiliki koefisien positif terhadap KPMP sebesar 0,45 dan KPMP terhadap TKMP dengan nilai koefisien positif sebesar 0,53. Ini menunjukkan KKTK mempengaruhi FKTK, FKTK mempengaruhi KPMP dan KPMP mempengaruhi KKTK.
3. Hasil empiris ini menunjukkan bahwa variabel laten sangat signifikan menentukan penerimaan kebijakan. Untuk mendapatkan penerimaan dari mayoritas pengguna kendaraan pribadi, pengenalan bertahap TK mungkin diperlukan untuk memungkinkan pengguna untuk memperoleh pemahaman tentang kebijakan sehingga akan lebih dapat diterima.

##### **4.2 Saran**

Hasil penelitian diperoleh persepsi masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja. Familiar dan paham terhadap kebijakan Trans Koetaradja, kesesuaian terhadap kebijakan Trans Koetaradja, Kesadaran terhadap permasalahan moda pribadi menjadi fokus variabel yang mendukung penerimaan penerapan Trans Koetaradja. Oleh karena itu untuk mendapatkan penerimaan dari mayoritas pengguna kendaraan pribadi, pengenalan bertahap TK mungkin diperlukan untuk memungkinkan pengguna untuk memperoleh pemahaman tentang kebijakan, sehingga mendapatkan respon yang lebih dapat diterima. Untuk itu pemerintah melalui dinas terkait dapat menggunakan variabel diatas sebagai acuan untuk melakukan promosi agar kebijakan ini lebih dapat diterima dan efisien.

## Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Universitas Syiah Kuala yang telah mendanai penelitian ini dengan kontrak No. 131/UN11.2/PP/PNBP/SP3/2018.

## Daftar Kepustakaan

- Aggraini, R., Sugiarto, S., Pramanda, H., 2017. Factor saffecting trip generation of motor cyclist for the purpose of non-mandatory activities. AIP Conf. Proc, vol. 1903, 060011.
- Gärling, T., Jakobsson, C., Loukopoulos, P., Fujii, S., 2008. Acceptability of road pricing. In Verhoef E, Bliemer E, Steg L, Van Wee B (ed.), Pricing in road transport: Multi disciplinary perspectives. Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- Jakobsson, C., Fujii, S., Gärling, T., 2000. Determinants of private car user's acceptability of road pricing. Transport Policy, 7,pp.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, pp.631-639.
- Joreskog, G.K., Sorbom, D., 2012. Some new features in LISREL 9. Scientific Software International.
- 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.
- Saleh, S.M., Sugiarto, S., Aggraini, R, 2019. A preliminary analysis on the acceptance determinant stoward bus reform policy in Banda Aceh, Indonesia. MATEC Web of Conferences, *anarticle in press*.
- Sugiarto, S., Miwa, T., Sato, H., Morikawa, T., 2019a. The tendency of public sattitudes to evaluate urban congestion charging policy in Asian megacity perspective: Case a study in Jakarta, Indonesia. Case Studies on Transport Policy. *anarticle in press*.
- Sugiarto, S., 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, 143(2), pp.1-12.
- Sugiarto, S., Miwa, T., Morikawa, T., 2017b. Inclusion of latent constructs in utilitarian resource allocation model for analyzing revenue spending options in congestion charging policy. Transp. Res. Part A, 103, pp.36–53.
- Sugiarto, S., Saleh, S.M., Anggraini, R., M. Merfazi., 2019b. Investigating public perception sand it simplication toward Trans Koetaradja policy considering latent motivation. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, *anarticle in press*.