

Keterkaitan Karakteristik Pergerakan di Kawasan Pinggiran Terhadap Kesiediaan Menggunakan BRT di Kota Palembang

Dian Nur'afalia, Ketut Dewi Martha Erli Handayeni

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknologi Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
e-mail: erli.martha@gmail.com

Abstrak—Kota Palembang merupakan salah satu kota berkembang dengan permasalahan transportasi yang cukup besar. Salah satu wilayah dengan permasalahan transportasi adalah Kecamatan Alang-Alang Lebar. Kecamatan Alang-Alang Lebar berdasarkan fisik dan lokasi diidentifikasi sebagai kawasan pinggiran Kota Palembang. Permasalahan transportasi di wilayah pinggiran adalah peningkatan penggunaan kendaraan pribadi menuju pusat Kota Palembang. Dari permasalahan tersebut terdapat potensi penggunaan BRT dari wilayah pinggiran. Untuk itu, perlu diketahui keterkaitan antara potensi penggunaan BRT dengan karakteristik masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi. Penelitian ini menggunakan metode analisis Crosstab dengan melihat keterkaitan antara karakteristik pergerakan yaitu asal pergerakan, maksud pergerakan, jarak perjalanan dan moda yang digunakan dengan kesiediaan masyarakat menggunakan BRT. Penelitian menunjukkan bahwa tidak ada keterkaitan antara asal pergerakan, maksud pergerakan dan moda yang digunakan dengan kesiediaan masyarakat menggunakan BRT. Kesiediaan menggunakan BRT memiliki keterkaitan yang signifikan dengan karakteristik lama perjalanan dari wilayah pinggiran menuju pusat kota.

Kata kunci— karakteristik pergerakan, Crosstab.

I. PENDAHULUAN

KOTA Palembang merupakan salah satu kota berkembang di Indonesia. Perkembangan yang terjadi terlihat pembangunan dan perkembangan jumlah penduduk. Seiring dengan perkembangan yang terjadi, terdapat permasalahan perkotaan yaitu transportasi. Permasalahan transportasi yaitu kemacetan merupakan sebuah permasalahan yang sering terjadi di kota berkembang [1]. Angkutan umum yang diharapkan mampu menjadi solusi bagi permasalahan transportasi belum dapat menjalankan perannya dengan optimal. Padahal, angkutan umum memiliki peran dalam melayani mobilitas masyarakat perkotaan untuk mengatasi permasalahan transportasi [1]. Pengembangan angkutan massal telah terjadi di Kota Palembang sejak tahun 2002. Selanjutnya, pada awal tahun 2010 telah dilakukan dikembangkan angkutan umum massal (BRT) dengan sebutan Bus Transmisi namun peningkatan penggunaan kendaraan pribadi terus meningkat.

Tujuan pengembangan BRT sebagai angkutan utama di Palembang belum optimal. Hal ini dapat dilihat pada studi yang telah dilakukan oleh Joni A (2013), bahwa 33% pelaku transportasi menggunakan motor sebagai kendaraan utama dan 31% menggunakan angkutan kota [2]. Hal ini dikarenakan pergerakan lebih mudah dan cepat dengan kendaraan pribadi [2]. Dari permasalahan tersebut, potensi permintaan akan BRT di Palembang cukup tinggi. Diketahui sebanyak 29.652 dari 49.420 sampel pada Kecamatan Gandus, atau 64% dari sampel penelitian merupakan potensi permintaan BRT [2]. Hal ini menjadi sebuah permasalahan ketika keinginan masyarakat untuk menggunakan BRT tinggi namun pada kenyataannya pengguna kendaraan pribadi di Kota Palembang masih tinggi.

Pengguna kendaraan pribadi yang cukup tinggi terjadi di pinggiran Kota Palembang. Hal ini dikarenakan pertumbuhan permukiman yang cukup tinggi di wilayah pinggiran Kota Palembang, menyebabkan angkutan umum belum dapat melayani keseluruhan wilayah. Wilayah pinggiran dengan penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi yaitu Kecamatan Alang-Alang Lebar. Kecamatan Alang-Alang Lebar memiliki potensi pergerakan menuju pusat kota dan potensi perubahan moda transportasi dari moda pribadi ke BRT sebesar 41.040 pergerakan [3]. Untuk mengatasi permasalahan tersebut dibutuhkan pengembangan transportasi sehingga masyarakat dapat menjangkau angkutan umum. Namun, untuk mengembangkan sebuah konsep transportasi dibutuhkan identifikasi karakteristik pergerakan terlebih dahulu dan Keterkaitannya dengan tingkat kesiediaan menggunakan BRT menuju pusat kota.

Identifikasi ini bertujuan untuk mengetahui karakter masyarakat yang mempengaruhi konsep transportasi yang akan dikembangkan di Kecamatan Alang-Alang Lebar. Dari karakteristik tersebut kemudian akan dilihat keterkaitan antar variabel yang mempengaruhi kesiediaan masyarakat menggunakan BRT.

II. METODOLOGI PENELITIAN

A. Variabel Penelitian

Penelitian kali ini merupakan jenis penelitian deskriptif dan eksperimental yang menghubungkan pengaruh variabel ke variabel lainnya. Variabel penelitian adalah faktor yang dapat

diukur, baik ukuran yang bersifat kuantitatif maupun kualitatif. Penentuan variabel penelitian berdasarkan pada identifikasi karakteristik pelaku pergerakan hasil dari sintesa pustaka, sebagai berikut:

Tabel 1.
Variabel Penelitian

No	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
1	Karakteristik pergerakan	Asal perjalanan	Lokasi rumah pengguna kendaraan pribadi
		Maksud perjalanan	Dinyatakan dengan maksud perjalanan yang dilakukan oleh pelaku pergerakan
		Moda yang digunakan	Dinyatakan dengan moda yang digunakan oleh pelaku pergerakan
		Jarak perjalanan	Dinyatakan dengan jarak perjalanan pelaku pergerakan menggunakan kendaraan pribadi menuju tujuan perjalanan dan halte BRT terdekat. Jarak tersebut juga akan dipengaruhi oleh lintasan atau rute pergerakan masyarakat.
		Kesediaan menggunakan BRT	Keinginan masyarakat menggunakan BRT jika terdapat jaringan <i>feeder</i>

B. Metode Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel sebagai responden pada penelitian ini menggunakan teknik *Purposive sampling*. Dimana penentuan sampel dilakukan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut:

1. Pengguna kendaraan pribadi di Kecamatan Alang-Alang Lebar
2. Pergerakan pelaku pergerakan adalah menuju pusat Kota Palembang
3. Tujuan pelaku pergerakan telah dilayani oleh BRT atau angkutan *feeder* lainnya

Pada perumusan sampel, peneliti menggunakan pendekatan *proportional random sampling* untuk menentukan jumlah dari sampel yang akan ditentukan untuk membatasi jumlah sampel penelitian di Kecamatan Alang-Alang Lebar. Berikut merupakan perhitungan jumlah sampel yang akan digunakan pada penelitian dengan menggunakan metode slovin dengan rumus sebagai berikut:

$$n = N / (1 + N.(e)^2) \tag{1}$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Total Populasi

e = Batas Toleransi Error, yang umumnya digunakan 8%

Dengan jumlah sampel terjangkau yaitu 17527 dengan nilai eror sebesar 8%, maka jumlah sampel yang ditentukan adalah sebanyak:

$$n = 17527 / (1 + 17527.(0.08)^2) \tag{2}$$

n= 156

Sehingga diketahui jumlah sampel pada penelitian adalah 156 KK di Kecamatan Alang-Alang Lebar dengan pembagian sampel untuk masing-masing kelurahan adalah sebagai berikut:

Tabel 2.
Persebaran Jumlah Sampel Berdasarkan Kelurahan

No.	Nama Kelurahan	Jumlah KK	Jumlah Sampel
1.	Kelurahan Srijaya	4459	40
2.	Kelurahan Karya Baru	4962	44
3.	Kelurahan Talang Kelapa	6875	61
4.	Kelurahan Alang-Alang Lebar	1231	11
	Jumlah	17527	156

Dari 156 sampel KK yang didapat, terdapat 239 pergerakan yang terjadi. 239 sampel tersebut kemudian dijadikan sebagai sampel pergerakan untuk diteliti karakteristik pergerakannya. Sampel diatas dianggap representatif dalam mewakili populasi pada penelitian ini. Metode pengambilan data dibedakan 2 yaitu pengambilan data sekunder dan pengambilan data primer. Pengambilan data primer akan dilakukan melalui observasi oleh peneliti dan penyebaran kuesioner. Data primer yang dibutuhkan adalah berupa data karakteristik pelaku pergerakan yaitu asal pergerakan, maksud pergerakan, lama pergerakan dan moda yang digunakan dalam melakukan pergerakan. Secara keseluruhan, data, metode pengambilan data dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.
Metode Pengambilan Data Primer

Data	Teknik	Sumber Data
Jarak perjalanan dari asal ke tujuan		Sampel pengguna kendaraan pribadi di Kecamatan Alang-Alang Lebar.
Asal pergerakan pelaku pergerakan		
Maksud perjalanan pelaku pergerakan		
Kendaraan yang paling sering digunakan		

C. Teknik Analisis

Pergerakan terbentuk akibat adanya aktifitas yang dilakukan bukan di tempat tinggalnya. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan dan pola sebaran tata guna lahan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang [1]. Dari pergerakan tersebut, masing-masing wilayah memiliki karakteristik yang berbeda dan menentukan pola pergerakan yang akan menentukan rencana pengembangan transportasi pada suatu wilayah sehingga dibutuhkan identifikasi karakteristik pergerakan. Identifikasi karakteristik pergerakan di Pinggiran Kota Palembang, yaitu di Kecamatan Alang-Alang Lebar, bertujuan untuk mengetahui

asal dan tujuan pergerakan pelaku perjalanan. Selain itu, identifikasi ini juga diperlukan untuk mengetahui sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan moda yang digunakan dalam pergerakan [1]. Untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku pergerakan, metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif kuantitatif bertujuan untuk menjelaskan suatu fenomena yang terjadi menggunakan angka-angka, tabel, diagram atau kurva dengan jelas sehingga muncul penggambaran data yang diharapkan. Pada penelitian ini, metode analisis deskriptif kuantitatif akan menjelaskan terkait karakteristik pergerakan dari hasil kuesioner dan observasi menggunakan angka, diagram atau kurva sehingga tergambar dengan jelas karakteristik pergerakan yang dapat digunakan untuk sasaran selanjutnya.

Selanjutnya, dari karakteristik tersebut akan dicari keterkaitan antar karakteristik dengan kesediaan masing-masing sampel untuk menggunakan BRT. Metode Analisis yang digunakan dalam tujuan ini adalah menggunakan analisis *Crosstab* atau tabulasi silang dengan bantuan *software* SPSS 20. Adapun pengujian dalam analisis ini adalah: uji chi square, uji koefisien kontingensi, dan uji taraf signifikan. Ketiga pengujian tersebut digunakan untuk menguji masing-masing variabel untuk melihat pengaruhnya terhadap kesediaan masyarakat menggunakan BRT. Hipotesis yang digunakan dalam proses analisis ini di antaranya berupa:

Ho : Tidak ada hubungan antara karakteristik pergerakan masyarakat dengan kesediaan menggunakan BRT

Hi : Ada hubungan antara karakteristik pergerakan masyarakat dengan kesediaan menggunakan BRT. Nilai-nilai yang dihasilkan dalam proses analisis kemudian disimpulkan berdasarkan ketentuan dan dasar pengambilan keputusan yang ada sesuai dengan ketiga uji yang dilakukan.

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Identifikasi Karakteristik Pergerakan Masyarakat

Identifikasi karakteristik pergerakan di Kecamatan Alang-Alang Lebar didasarkan pada variabel penelitian sebagai berikut:

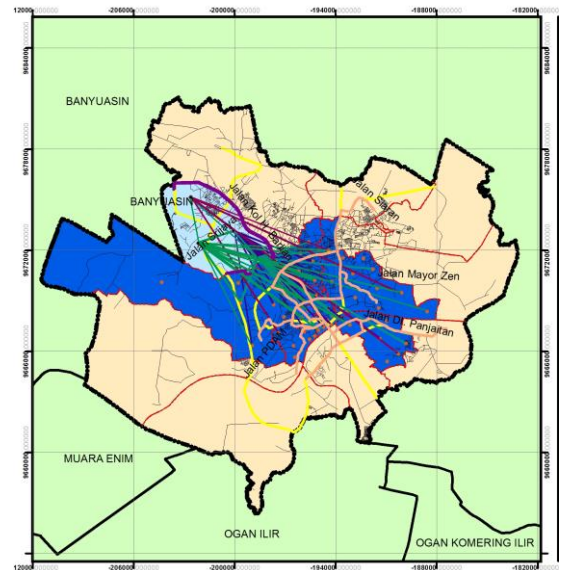
1) Asal Pergerakan

Setelah dilakukan proses analisis hasil dari kuesioner terhadap sampel, didapat data asal pergerakan masyarakat. Berikut merupakan data asal pergerakan masyarakat:

Tabel 4.
Data Asal Pergerakan

Kelurahan	Jumlah Pergerakan	Presentase (%)
Karya Baru	100	41,8
Talang Kelapa	72	30,1
AAL	10	4
Srijaya	57	23,8
Total	239	100

Dari tabel diatas, dilihat bahwa dari 239 pergerakan sebesar 41,8% berasal dari Kelurahan Karya Baru. Hasil ini menunjukkan bahwa permintaan akan angkutan umum paling besar berasal dari Kelurahan Karya Baru.



Gambar 1. Kecamatan Alang-Alang

Pada peta diatas, kawasan yang berwarna biru muda merupakan asal pergerakan yaitu Kecamatan Alang-Alang Lebar. Sedangkan untuk warna biru tua merupakan pusat Kota Palembang atau tujuan pergerakan yang dilalui oleh BRT atau angkutan umum lainnya. Sehingga pada peta dapat dilihat, pergerakan paling besar terjadi dari pinggiran kota menuju pusat kota.

2) Moda Yang Digunakan

Pada penelitian ini, sampel yang dipilih merupakan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga untuk karakteristik moda yang digunakan dibagi menjadi motor atau mobil. Berikut merupakan data moda yang paling banyak digunakan oleh pelaku pergerakan di Kecamatan Alang-Alang Lebar:

Tabel 5.
Moda Yang Digunakan Oleh Pelaku Pergerakan

No.	Moda Yang Digunakan	Jumlah	Presentase
1.	Motor	163	69
2.	Mobil	70	31
Jumlah		233	100

Sumber: Hasil Survei, 2017

Setelah dilakukan identifikasi penggunaan moda kepada sampel masyarakat di Kecamatan Alang-Alang Lebar, terjadi pengurangan sampel pergerakan. Data pergerakan awal adalah 239 pergerakan, namun 7 pergerakan menggunakan kendaraan angkutan umum, sehingga sampel pergerakan tersebut dianggap tidak dapat dijadikan sampel sampai akhir penelitian. Dari 233 sampel pergerakan, sebesar 69% merupakan pengguna motor. Sedangkan 31% merupakan pengguna mobil. Mayoritas penggunaan motor dikarenakan oleh waktu tempuh yang lebih cepat menggunakan motor. Sehingga permintaan angkutan umum oleh masyarakat lebih kepada waktu pelayanan menuju tujuan pergerakan yang cepat. Data asal pergerakan awal yang semula adalah 239 menjadi 233 dikarenakan 7 pergerakan telah menggunakan kendaraan umum.

3) *Maksud Pergerakan*

Dari data yang didapat oleh peneliti didapat maksud tujuan pergerakan masyarakat dari pinggiran Kota Palembang menuju pusat Kota Palembang didominasi oleh kegiatan bekerja yaitu sebesar 72,5%. Berikut merupakan data maksud perjalanan masyarakat:

Tabel 6.
Data Variabel Maksud Pergerakan

No.	Maksud Pergerakan	Jumlah Pergerakan	Presentase (%)
1.	Bekerja	169	72.5
2.	Sekolah/kuliah	59	25.3
3.	Belanja	5	0.21
Jumlah		233	100

Sumber: Hasil Survei, 2017

Dari data diatas, pergerakan yang terjadi dari Kecamatan Alang-Alang Lebar dibagi menjadi 3 yaitu bekerja, sekolah dan belanja. Sehingga dapat disimpulkan bahwa permintaan angkutan umum paling banyak terjadi ketika pagi hari saat ingin bekerja dan sore hari ketika pulang kerja.

4) *Jarak Perjalanan*

Jarak perjalanan pergerakan dilihat dari jarak sampel pergerakan dari asal menuju tujuan menggunakan kendaraan pribadi. Dari data yang didapat, jarak minimal pergerakan adalah 2 km, sedangkan jarak perjalanan terpanjang adalah 15 km. Jarak pergerakan sampel dikasifikasikan menjadi 4 klasifikasi untuk mengelompokan jarak pergerakan sehingga dapat dilakukan proses analisis. Berikut merupakan data jarak pergerakan:

Tabel 7.
Data Variabel Jarak Perjalanan

No.	Jarak Pergerakan	Jumlah Pergerakan	Presentase (%)
1.	0-5	45	19.4
2.	5.1-8	124	53.3
3.	8.1-12	63	27.1
4.	12.1-15	1	0.2
Jumlah		233	100

Sumber: Hasil Survei, 2017

Dari data diatas, dapat diketahui jumlah masing-masing sampel pergerakan pada klasifikasi jarak pergerakan. Dimana jarak perjalanan terbanyak adalah pergerakan dengan jarak 5.1-8 km dari wilayah pinggiran menuju pusat kota.

5) *Kesediaan Masyarakat Menggunakan BRT*

Selanjutnya, pada penelitian ini akan dilihat sejauh mana ketersediaan masyarakat mau menggunakan kendaraan umum untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Kecamatan Alang-Alang Lebar. Dari data didapat oleh peneliti, mayoritas pengguna kendaraan pribadi bersedia menggunakan kendaraan umum jika ketersediaan angkutan umum sesuai dengan permintaan masyarakat. Untuk lebih jelasnya, berikut merupakan data masyarakat yang bersedia menggunakan angkutan umum.

Tabel 8.
Kesediaan Menggunakan BRT

No.	Masyarakat Yang Bersedia	Jumlah	Presentase (%)
1.	Ya	199	85.4
2.	Tidak	34	14.6
Jumlah		233	100

Sumber: Hasil Survei, 2017

Dari data diatas, dapat dilihat bahwa sebesar 85,4% masyarakat bersedia menggunakan BRT. Akan tetapi masyarakat bersedia menggunakan kendaraan umum jika kendaraan umum tersebut mampu melayani kebutuhan masyarakat. Potensi tersebut dapat dijadikan sebagai masukan bagi pemerintah untuk melakukan pengembangan transportasi khususnya untuk pengembangan angkutan umum di wilayah pinggiran Kota Palembang Khususnya di Kecamatan Alang-Alang Lebar.

B. *Keterkaitan Karakteristik Pergerakan di Pinggiran dengan Kesediaan Menggunakan BRT*

Dalam menentukan keterkaitan antar variabel yang mempengaruhi kesediaan masyarakat menggunakan BRT menggunakan analisis *Crosstab* dilakukan 3 uji yaitu uji chi square, uji taraf signifikansi dan uji koefisiensi kontingensi. Berikut merupakan hasil dari analisis crosstab:

1) *Uji Chi Square*

Uji chi square dilakukan untuk mengetahui keterkaitan antar variabel dengan pengaruhnya terhadap kesediaan menggunakan BRT menggunakan nilai dari nilai pearson *chi square*. Adapun dasar pengambilan keputusan dalam dalam uji *chi square* adalah sebagai berikut:

- Nilai chi square hitung < nilai chi square tabel, maka Ho diterima
- Nilai chi square hitung > nilai chi square tabel, maka Ho ditolak

Berikut ini adalah nilai *chi square* yang dihasilkan beserta kesimpulannya setelah dilakukan analisis *Crosstab* antara karakteristik pelaku pergerakan dengan kesediaannya menggunakan BRT:

Tabel 9.
Hasil Dari Uji *Chi Square*

Hubungan Antara		$\alpha = 0,08$		Kesimpulan	
		Chi Square Hitung	Df		
Ketersediaan Masyarakat Menggunakan BRT	Asal Pergerakan (Kelurahan)	4,666	3	Ho Diterima	Tidak Ada Hubungan
	Maksud Pergerakan	5,965	5	Ho Diterima	Tidak Ada Hubungan
	Jarak Perjalanan	12,027	4	Ho Ditolak	Hubungan Antara
	Moda Yang Digunakan	1,343	2	Ho Diterima	Tidak Ada Hubungan

Berdasarkan nilai dari uji *chi square* diatas, diketahui bahwa variabel yang memiliki keterikatan adalah variabel lama perjalanan. Maka, jarak pergerakan mempengaruhi kesediaan masyarakat menggunakan BRT.

2) Uji Taraf signifikansi

Selain mengetahui dari nilai Pearson pada uji *chi square*, keterkaitan variabel juga dapat dilihat dari nilai taraf signifikansi. Dasar yang digunakan dalam mengambil keputusan pada nilai taraf signifikansi adalah sebagai berikut:

- Nilai Asymp. Sig > α (0,08), maka Ho diterima
- Nilai Asymp. Sig < α (0,08), maka Ho ditolak

Berikut merupakan hasil dari nilai taraf signifikansi terhadap keterkaitan variabel dengan kesediaan menggunakan BRT

Tabel 10.
Nilai Dari Uji Taraf Signifikansi

Variabel	$\alpha=0,08$			
	Asal Pergerakan	Maksud Pergerakan	Jarak Perjalanan	Moda Yang Digunakan
Ketersediaan Masyarakat Menggunakan BRT	0,198	0,310	0,017	0,511
	Ho Diterima	Ho Diterima	Ho Ditolak	Ho Diterima

Setelah dilakukan uji taraf signifikansi, diketahui bahwa variabel yang mempengaruhi kesediaan masyarakat menggunakan BRT adalah jarak pergerakan. Dari hasil tersebut, diketahui bahwa hasil dari uji *chi square* dan nilai taraf signifikansi adalah sama.

3) Uji Koefisiensi Kontingensi

Uji koefisien kontingensi dilakukan untuk mengetahui keterkaitan antar variabel berdasarkan nilai koefisien kontingensi yang dihasilkan dalam analisis. Perbedaan dengan uji korelasi lainnya adalah uji koefisien kontingensi dapat digunakan untuk mengetahui sejauh mana keterkaitan antar variabel yang diuji dalam penelitian. Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien kontingensi adalah sebagai berikut [4]:

Tabel 11.
Kriteria Interpretasi Uji Koefisien Kontingensi

Nilai	Kriteria
0-0,199	Sangat Rendah
0,2-0,399	Rendah
0,4-0,599	Sedang
0,6-0,799	Kuat
0,8-1	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono, 2007

Dari tabel di atas diketahui bahwa koefisien kontingensi memiliki rentang nilai dari 0 hingga 1. Apabila koefisien kontingensi semakin mendekati angka 1 maka hubungan kedua variabel semakin kuat. Sedangkan apabila koefisien kontingensi semakin mendekati angka 0 maka hubungan kedua variabel semakin rendah. Berikut merupakan nilai dari uji koefisiensi kontingensi dari variabel karakteristik pergerakan masyarakat dan keterkaitannya dengan kesediaan menggunakan BRT :

Tabel 12.
Nilai Uji Koefisiensi Kontingensi

Variabel	Asal Pergerakan n	Maksud Pergerakan n	Jarak Perjalana n	Moda Yang Digunakan
Ketersediaan Masyarakat Menggunakan BRT	0,138	0,156	0,219	0,075
	Sangat Rendah	Sangat Rendah	Rendah	Sangat Rendah

Dari hasil uji koefisiensi kontingensi diatas maka diketahui keterkaitan variabel asal pergerakan, maksud pergerakan dan moda yang digunakan sangat rendah. Sedangkan untuk variabel jarak pergerakan memiliki keterkaitan yang rendah.

IV. KESIMPULAN

Dari penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Pergerakan yang terjadi di Kecamatan Alang-Alang Lebar paling banyak berasal dari Kelurahan Karya Baru dengan presentase sebesar 41,8%. Sehingga permintaan angkutan umum paling besar berasal dari Kelurahan Karya Baru
2. Maksud pergerakan utama dari pelaku pergerakan adalah bekerja dengan presentase sebesar 72,5%. Sehingga waktu perjalanan paling banyak yaitu pagi hari dan sore hari mengikuti jadwal pergi dan pulang bekerja pelaku pergerakan.
3. Moda yang paling banyak digunakan adalah kendaraan roda dua atau motor. Hal tersebut dikarenakan oleh waktu yang lebih cepat jika menggunakan motor menuju tujuan pergerakan.
4. Dari 233 pergerakan yang menggunakan kendaraan pribadi, sebesar 85,4% atau sebesar 199 pergerakan bersedia menggunakan BRT jika terdapat jaringan *feeder* yang terintegrasi dengan BRT.
5. Kesediaan menggunakan BRT memiliki keterkaitan yang signifikan dengan variabel jarak perjalanan, dengan tingkat keterkaitan yang rendah. Sedangkan variabel asal pergerakan, tujuan pergerakan dan moda yang digunakan tidak memiliki keterkaitan yang signifikan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam menentukan kesediaan menggunakan BRT, masyarakat akan mempertimbangkan jarak pergerakan yang ditempuh dari wilayah pinggiran menuju pusat kota.

DAFTAR PUSTAKA

[1] S. A. Adisasmita, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.

[2] S. Joni Arliansyah, "Analisis Feeder system Menuju Halte II Transmisi Koridor VI Kota Palembang." 2013. [Online]. Available: download.portalgaruda.org/article.php?article=89923&val=4006.

[3] R. Yudhaprawira, "Studi Pengadaan Park and Ride di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang," 2014. [Online]. Available: jurnal.unej.ac.id.

[4] Sugiyono, *Statistika Untuk Penelitian*. Jakarta: Alfabeta, 2015.