

**ANALISIS KELAYAKAN IMPLEMENTASI *MICROMOBILITY*
SEBAGAI SARANA MOBILITAS DI KAWASAN
EPICENTRUM**

TUGAS AKHIR



**UNIVERSITAS
BAKRIE**

Disusun Oleh :

MUHAMMAD IQBAL ALFATHI

1192004028

**PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
UNIVERSITAS BAKRIE**


2024

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tugas Akhir ini adalah karya saya sendiri , dan semua sumber baik dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Muhammad Iqbal Alfatih

NIM : 1192004028

Tanda Tangan : 

Tanggal : 24 Agustus 2024

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Muhammad Iqbal Alfatih

NIM : 1192004028

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer

Judul Skripsi : Analisis Kelayakan Implementasi Micromobility Sebagai Sarana Mobilitas di Kawasan Epicentrum

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Bakrie.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Ir. Ade Asmi, S.T., M.Sc., IPM

()

Pembahas 1 : Safrillah, S.T., M.Sc., IPP.

()

Pembahas 2 : Teuku Muhammad Rasyif, S. T., M. T., Ph.D.

()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 29 Agustus 2024

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT. Yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan laporan Tugas Akhir dengan judul “Analisis Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Rasuna Epicentrum” ini dengan baik. Selain itu penulis juga mengucapkan terimakasih kepada Universitas Bakrie sebagai Instansi Akademik yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian Tugas Akhir sebagai salah satu persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Teknik dan juga memberikan pembelajaran bagi pembaca maupun penulis itu sendiri bagaimana menerapkan ilmu yang didapat selama penelitian tugas akhir berlangsung.

Dalam penyusunan laporan ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa selesainya laporan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari dukungan, semangat, serta bimbingan dari berbagai pihak, baik bersifat moril maupun materil. Maka dari itu penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih antara lain kepada :

1. Bapak Dr. Mohammad Ihsan, ST., MT., M.Sc. selaku dosen Program Studi Teknik Sipil yang telah memberikan motivasi, bimbingan, dan arahan serta ilmu kepada penulis selama masa perkuliahan.
2. Ibu Prof. Ir. Sofia W. Alisjahbana, M.Sc., Ph.D. selaku Rektor Universitas Bakrie, yang telah memberikan motivasi, bimbingan, dan arahan serta ilmu kepada penulis selama masa perkuliahan.
3. Bapak Ade Asmi, S.T., M.Sc., Ph.D., IPM., ASEAN Eng. selaku dosen Program Studi Teknik Sipil sekaligus dosen pembimbing dalam penyusunan Tugas Akhir yang telah memberikan motivasi, bimbingan, dan arahan serta ilmu selama penulis melakukan penelitian dan penulisan laporan.
4. Bapak dan ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Bakrie yang telah memeberikan ilmu dalam bidang teknik sipil sehingga penulis dapat melakukan dan menyusun laporan kerja praktik.
5. Universitas Bakrie selaku Instansi Akademik tempat penulis menempuh pendidikan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik.

6. Kedua orang tua dan saudara/saudari yang selalu memberikan do'a dan dukungan berupa semangat & materi kepada penulis selama menjalani perkuliahan dan melakukan penelitian.
7. Siraj Bachmid, Teguh Vyery Munandar, Ilham Irfian dan Bahrul Ulum Martin, selaku teman/rekan sesama melakukan bimbingan dan penelitian yang telah memberikan semangat dan saling mengingatkan untuk melakukan bimbingan.
8. RW 29, Nak UKM, Team Enjoy dan teman-teman seperjuangan Keluarga Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Bakrie Angkatan 2018 sampai 2023 yang sudah mendukung dan memberikan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir.
9. Pimpinan dan rekan-rekan General Affairs Division serta Department Security & Community Development PT. TMMIN yang sudah memberikan toleransi dan mendukung penulis dalam bimbingan dan menyelesaikan penulisan laporan Tugas Akhir.

Penulis mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah disebutkan sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini dengan baik. Demikian ini laporan Tugas Akhir yang telah penulis buat. Penulis memohon kritik dan sarannya apabila terdapat kekurangan dalam penyusunan laporan ini. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi semua pihak serta bermanfaat bagi kami selaku penulis

Yang Menyatakan

Muhammad Iqbal Alfatih

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Sebagai civitas akademik Universitas Bakrie, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muhammad Iqbal Alfatih
NIM : 1192004028
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik dan Ilmu Komputer
Jenis Tugas Akhir : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Bakrie **Hak bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty Fee Right*)** atas karya ilmiah yang berjudul :

ANALISIS KELAYAKAN IMPLEMENTASI MICROMOBILITY SEBAGAI SARANA MOBILITAS DI KAWASAN EPICENTRUM

Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Bakrie berhak menyimpan, mengalihmedia formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*data base*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta untuk kepentingan akademis.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : Agustus 2024

Yang Menyatakan



Muhammad Iqbal Alfatih

**ANALISIS KELAYAKAN IMPLEMENTASI *MICROMOBILITY*
SEBAGAI SARANA MOBILITAS DI KAWASAN
EPICENTRUM**

Muhammad Iqbal Alfatih¹

ABSTRAK

Abstrak — Sarana transportasi berkelanjutan dan berwawasan ramah lingkungan dengan pengembangan transportasi massal, pengembangan kendaraan ramah lingkungan Non Motorized Transport (NMT). Kawasan Epicentrum belum memiliki sarana micromobility sebagai sarana penunjang selain pedestrian seperti, jalur khusus untuk pengguna micromobility dan fasilitas pendukung seperti rambu-rambu, marka jalan dan tempat parkir. implementasi micromobility sangat diperlukan untuk mencapai berbagai tujuan terutama dalam mengurangi emisi karbon di Jakarta dan agar mobilitas yang lebih efisien di Kawasan Epicentrum. analisa persepsi masyarakat dengan menggunakan kuisisioner sebagai data primer yang akan disebarkan kepada responden lalu hasil dari kuisisioner akan dilakukan perhitungan dengan menggunakan aplikasi SPSS statistik 22 yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana data demografi. Untuk persepsi terkait ketersediaan fasilitas, kenyamanan dan tingkat minat dilakukan uji validitas, uji reabilitas dan uji korelasi spearman dengan pada uji validitas hasil nilai r dari setiap butir pertanyaan memenuhi kriteria validitas, pada uji reabilitas hasil Cronbach alpha dalam penelitian ini memenuhi kriteria realibel, dan yang terakhir pada uji korelasi spearman hasil dari correlation coef memiliki hubungan yang tinggi. Setelah didapatkan hasil yang memungkinkan untuk di implementasikan micromobility, output yang akan dilakukan yaitu dengan desain sketchup yang mengacu pada kondisi eksisting jalan di Kawasan Epicentrum dan pedoman pemerintah tentang ketentuan jalur sepeda serta sarana pendukung yang telah ditetapkan. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa implementasi layak untuk dilakukan apabila dilihat dari kondisi eksisting, minat menurut persepsi masyarakat dan output design skecthup.

Kata Kunci: Kawasan Epicentrum, Jalur khusus, Micromobility, Skecthup Design, Persepsi Masyarakat.

**ANALISIS KELAYAKAN IMPLEMENTASI *MICROMOBILITY*
SEBAGAI SARANA MOBILITAS DI KAWASAN
EPICENTRUM**

Muhammad Iqbal Alfatih¹

ABSTRAK

Abstract — *Sustainable and environmentally-friendly means of transport with the development of mass transport, development of environmentally friendly vehicles Non Motorized Transport (NMT). The area of the Epicentrum has not yet had micromobility facilities as supporting facilities other than pedestrian such as, special tracks for users of micro-mobility and support facilities such as ramps, street marks and parking spaces. Implementation of micromobility is essential to a range of goals, in reducing carbon emissions in Jakarta and to make more efficient mobility in the Epicentrum Area. Analysis of public perception using the questionnaire as the primary data to be distributed to the respondents then the results of the questionnaires will be calculated using the SPSS statistical application 22 which aims to contain how demographic data. For perceptions related to facility convenience, convenience and level of interest performed validity tests, rehabilitation tests and correlation tests spearman denga on validity test results r value of each element of the question meets validity criteria, on the rehabilitation test results Cronbach alpha in this study meets the realisable criteria and the last on the correlations test spearman results of the correlation coef have a high relationship. Once the results are obtained that will enable the implementation of micromobility, the output will be done with the design of a sketchup referring to the conditions of existence of roads in the Epicenter Area and the guidelines of the government on the provisions of the bicycle path as well as the means of support that have been established. From these results it can be concluded that implementation is worth doing when seen from the conditions of existence, interest according to public perception and output design skecthup.*

Keyword: *Epicentrum Area, Special Line, Micromobility, Skecthup Design, Public Perception.*

DAFTAR ISI

| | |
|---|-------------|
| DAFTAR ISI | i |
| DAFTAR GAMBAR | v |
| DAFTAR TABEL | viii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 3 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 4 |
| 1.4 Batasan Masalah | 4 |
| 1.5 Manfaat Penelitian | 4 |
| 1.6 Sistematika Penulisan | 4 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 6 |
| 2.1 Micromobility | 6 |
| 2.2 Jalan | 7 |
| 2.2.1 Jalur Micromobility / Sepeda | 8 |
| 2.2.2 Standar Fasilitas | 8 |
| 2.2.3 Standar Ketentuan Ruang Gerak Pengguna <i>Micromobility</i> | 8 |
| 2.2.4 Ketentuan Kondisi Lebar Jalan untuk Penempatan <i>Micromobility</i> | 10 |
| 2.2.5 Ketentuan Kelandaian | 11 |
| 2.3 Persimpangan | 12 |
| 2.3.1 Persimpangan Tanpa Pulau Jalan | 12 |
| 2.3.2 Persimpangan dengan Pulau Jalan | 13 |
| 2.3.3 Persimpangan dengan Bundaran | 15 |
| 2.4 Rambu-Rambu | 16 |
| 2.4.1 Rambu Jalur Pesepeda..... | 17 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 2.4.2 | Rambu Beri Jalan | 17 |
| 2.4.3 | Rambu Petunjuk Awal Lajur Sepeda | 18 |
| 2.4.4 | Rambu Petunjuk Akhir Lajur Sepeda..... | 18 |
| 2.4.5 | Rambu Peringatan Adanya Kelandaian Turun..... | 19 |
| 2.4.6 | Rambu Peringatan Adanya Kelandaian Naik..... | 19 |
| 2.4.7 | Rambu Pemberitahuan Lajur Sepeda di Trotoar | 19 |
| 2.5 | Penelitian Terdahulu..... | 20 |
| BAB III METODOLOGI PENELITIAN | | 24 |
| 3.1 | Bagan Alir Penelitian | 24 |
| 3.2 | Metode Kuantitatif..... | 25 |
| 3.3 | Lokasi Penelitian | 25 |
| 3.4 | Data Populasi di Jakarta | 26 |
| 3.5 | Penentuan Populasi dan Sampel..... | 28 |
| 3.6 | Teknik Pengumpulan Data..... | 29 |
| 3.6.1 | Data Primer | 29 |
| 3.6.2 | Data Sekunder | 29 |
| 3.7 | Sketchup Design | 30 |
| 3.8 | Analisis Data | 33 |
| 3.8.1 | Metode Statistik Deskriptif | 33 |
| 3.8.2 | Uji Validitas | 34 |
| 3.8.3 | Uji Reliabilitas..... | 35 |
| 3.8.4 | Uji Korelasi Spearman | 36 |
| 3.9 | Pengolahan Data..... | 37 |
| 3.9.1 | Pengolahan Data Statistik Deskriptif | 37 |
| 3.9.2 | Pengolahan Data Uji Validitas | 40 |
| 3.9.3 | Pengolahan Uji Realibilitas | 42 |

| | | |
|---------------|---|-----------|
| 3.9.4 | Pengolahan Uji Spearman | 44 |
| 3.10 | Kuisisioner Online | 46 |
| 3.10.1 | Kuisisioner Profil Responden..... | 46 |
| 3.10.2 | Kuisisioner Persepsi | 48 |
| BAB IV | HASIL DAN PEMBAHASAN | 50 |
| 4.1 | Pengumpulan Data | 50 |
| 4.2 | Kondisi Eksisting..... | 50 |
| 4.2.1 | Lebar Jalur..... | 51 |
| 4.2.2 | Kelandaian..... | 52 |
| 4.2.3 | Fasilitas..... | 56 |
| 4.2.4 | Hasil Kondisi Eksisting..... | 59 |
| 4.3 | Hasil Analisis Profil Responden..... | 59 |
| 4.3.1 | Jenis Kelamin | 60 |
| 4.3.2 | Usia..... | 60 |
| 4.3.3 | Pendidikan Terakhir | 62 |
| 4.3.4 | Pendapatan | 63 |
| 4.3.5 | Pekerjaan | 64 |
| 4.3.6 | Waktu Rata-Rata Perpindahan | 65 |
| 4.3.7 | Frekuensi Perjalanan dalam Seminggu | 66 |
| 4.3.8 | Jarak Rata-Rata Mobilitas dalam Sehari | 67 |
| 4.3.9 | Moda Transportasi yang Digunakan Sebagai Sarana Mobilitas | 68 |
| 4.3.10 | Tujuan di Kawasan Epicentrum | 69 |
| 4.3.11 | Limitasi Responden | 71 |
| 4.3.12 | Hasil Uji Analisis Statistik Deskriptif | 71 |
| 4.4 | Hasil Analisis Persepsi Terhadap Implementasi <i>Micromobility</i> | 74 |
| 4.4.1 | Hasil <i>Output Google Form</i> | 74 |

| | | |
|-----------------------|---|------------|
| 4.4.2 | Hasil Uji Validitas | 78 |
| 4.4.3 | Hasil Uji Reabilitas | 79 |
| 4.4.4 | Hasil Uji Analisis Korelasi Spearman..... | 80 |
| 4.5 | Desain Jalur dan Fasilitas Micromobility | 81 |
| 4.5.1 | Hasil Desain Potongan Jalan 1 | 82 |
| 4.5.2 | Hasil Desain Potongan Jalan 2 | 86 |
| 4.5.3 | Hasil Desain Potongan Jalan 3 | 89 |
| 4.5.4 | Hasil Desain Potongan Jalan 4 | 93 |
| 4.6 | Hasil Pembahasan | 96 |
| BAB V | PENUTUP | 98 |
| 5.1 | Kesimpulan | 98 |
| 5.2 | Saran..... | 99 |
| DAFTAR PUSTAKA | | 100 |
| LAMPIRAN | | 102 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2. 1Tipe Kendaraan Micromobilty | 6 |
| Gambar 2. 2 Batas Ruang Gerak Jalan..... | 10 |
| Gambar 2.3 Kebutuhan Ruang Gerak Sepeda 1 & 2 Lajur 1 Arah..... | 10 |
| Gambar 2.4 Kondisi Lebar Lajur untuk Jalan Kecil | 11 |
| Gambar 2.5 Kondisi Lebar Lajur untuk Jalan Raya..... | 11 |
| Gambar 2.6 Tampak atas jalur sepeda tipe A di persimpangan tanpa pulau jalan menggunakan proteksi pada radius tikung berupa stick cone | 13 |
| Gambar 2.7 Tampak atas jalur sepeda tipe A di persimpangan tanpa pulau jalan menggunakan proteksi pada radius tikung berupa beton | 13 |
| Gambar 2.8 Tampak atas jalur sepeda tipe A di persimpangan dengan pulau jalan | 14 |
| Gambar 2.9 Tampak atas jalur sepeda tipe A di persimpangan dengan pulau jalan menggunakan proteksi pada radius tikung berupa delineator atau stick cone | 14 |
| Gambar 2.10 Tampak atas jalur sepeda tipe A di persimpangan dengan pulau jalan menggunakan proteksi pada radius tikung berupa beton | 15 |
| Gambar 2.11 Tampak atas jalur sepeda tipe A di Bundaran menggunakan proteksi pada radius tikung berupa delineator atau stick cone..... | 15 |
| Gambar 2.12 Tampak atas jalur sepeda tipe A di Bundaran menggunakan proteksi pada radius tikung berupa beton | 16 |
| Gambar 2.13 Dimensi dan tinggi rambu | 16 |
| Gambar 2.14 Rambu lajur atau jalur sepeda | 17 |
| Gambar 2.15 Rambu beri jalan | 17 |
| Gambar 2.16 Rambu petunjuk lajur sepeda di depan | 18 |
| Gambar 2.17 Rambu petunjuk lajur sepeda berakhir..... | 18 |
| Gambar 2.18 Rambu peringatan adanya turunan | 19 |
| Gambar 2.19 Rambu pemberitahuan lajur sepeda | 20 |
| Gambar 4. 1 Lajur Segmen 1 | 53 |
| Gambar 4. 2 Lajur Segmen 2 | 54 |
| Gambar 4. 3 Lajur Segmen 3 | 54 |
| Gambar 4. 4 Lajur Segmen 4 | 55 |

| | |
|--|----|
| Gambar 4. 5 Lajur Segmen 5 | 55 |
| Gambar 4. 6 Lajur Segmen 6 | 56 |
| Gambar 4.7 Persentase Jenis Kelamin Responden | 60 |
| Gambar 4.8 Persentase Usia Responden..... | 61 |
| Gambar 4.9 Persentase Pendidikan Terakhir Responden | 63 |
| Gambar 4.10 Persentase Pendapatan Responden..... | 64 |
| Gambar 4.11 Persentase Pekerjaan Responden | 65 |
| Gambar 4.12 Persentase Waktu Rata-Rata Perpindahan | 66 |
| Gambar 4.13 Persentase Frekuensi Perjalanan Responden..... | 67 |
| Gambar 4.14 Persentase Jarak Rata-Rata Responden..... | 68 |
| Gambar 4.15 Persentase Moda Transportasi Responden..... | 69 |
| Gambar 4.16 Persentase Tujuan Responden | 70 |
| Gambar 4.17 Hasil Output Hasil Uji Analisis Statistik Deskriptif | 71 |
| Gambar 4.18 Presentase Persepsi Ketersediaan..... | 75 |
| Gambar 4.19 Presentase Persepsi Keamanan dan Keselamatan | 76 |
| Gambar 4.20 Presentase Persepsi Daya Tarik..... | 77 |
| Gambar 4.21 Detail Lokasi Pembagian Potongan Jalan | 82 |
| Gambar 4.22 Lokasi Potongan Jalan 1 | 82 |
| Gambar 4. 23 Denah Manual Potongan Jalan 1 | 83 |
| Gambar 4.24 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 1 | 84 |
| Gambar 4.25 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 1 | 84 |
| Gambar 4.26 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 1 | 85 |
| Gambar 4.27 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 1 | 85 |
| Gambar 4.28 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 1 | 85 |
| Gambar 4.29 Lokasi Potongan Jalan 2..... | 86 |
| Gambar 4. 30 Denah Manual Potongan Jalan 2..... | 87 |
| Gambar 4.31 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 2 | 88 |
| Gambar 4.32 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 2..... | 88 |
| Gambar 4.33 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 2 | 88 |
| Gambar 4.34 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 2..... | 89 |
| Gambar 4.35 Lokasi Potongan Jalan 3..... | 89 |
| Gambar 4. 36 Denah Manual Potongan Jalan 3..... | 90 |

| | |
|---|----|
| Gambar 4.37 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 91 |
| Gambar 4.38 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 91 |
| Gambar 4.39 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 92 |
| Gambar 4.40 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 92 |
| Gambar 4.41 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 92 |
| Gambar 4.42 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 3 | 93 |
| Gambar 4.43 Lokasi Potongan Jalan 4..... | 93 |
| Gambar 4. 44 Denah Manual Potongan Jalan 4..... | 94 |
| Gambar 4.45 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 4 | 95 |
| Gambar 4.46 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 4 | 95 |
| Gambar 4.47 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 4 | 95 |
| Gambar 4.48 Desain <i>Sketchup</i> Potongan Jalan 4 | 96 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 2.1 Standar dimensi dan kebutuhan ruang sepeda | 8 |
| Tabel 2.2 Penempatan Tempat Istirahat untuk Pesepeda..... | 12 |
| Tabel 2.3 Penelitian Terdahulu | 20 |
| Tabel 3.1 Kriteria Validitas..... | 34 |
| Tabel 3.2 Interpretasi Reliabilitas | 36 |
| Tabel 3.3 Interpretasi Koefisien Korelasi Spearman | 37 |
| Tabel 3.4 Kuisisioner Profil Responden | 47 |
| Tabel 3.5 Kuisisioner Persepsi Terhadap Implementasi Micromobility di Kawasan Epicentrum | 48 |
| Tabel 4. 1 Kondisi Eksisting | 51 |
| Tabel 4. 2 Kondisi Eksisting | 57 |
| Tabel 4. 3 Ceklis Pedoman..... | 59 |
| Tabel 4.4 Perhitungan Jenis Kelamin Responden..... | 60 |
| .Tabel 4.5 Perhitungan Usia Responden | 61 |
| Tabel 4.6 Perhitungan Pendidikan Terakhir Responden..... | 62 |
| Tabel 4.7 Perhitungan Pendapatan Respoden | 63 |
| Tabel 4.8 Perhitungan Pekerjaan..... | 64 |
| Tabel 4.9 Perhitungan Waktu Rata-Rata Responden..... | 65 |
| Tabel 4.10 Perhitungan Frekuensi Perjalanan..... | 66 |
| Tabel 4.11 Perhitungan Jarak Rata-Rata Responden | 67 |
| Tabel 4.12 Perhitungan Moda Transportasi Responden | 68 |
| Tabel 4.13 Perhitungan Tujuan Responden | 70 |
| Tabel 4.14 Hasil Uji Validitas..... | 78 |
| Tabel 4.15 Hasil Uji Reabilitas | 80 |
| Tabel 4.16 Hasil Uji Korelasi Spearman..... | 80 |
| Tabel 4.17 Hasil Korelasi Faktor Pendukung | 96 |