

JURNAL APARATUR

**MEMBACA PERKEMBANGAN “AGILE ORGANIZATION”
GLOBAL MELALUI SOCIAL NETWORK ANALYSIS**

**STRATEGI PENGEMBANGAN WISATA BERBASIS
GEOPARK DAN SUMBER DAYA MANUSIA PENGELOLA
GEOPARK DI INDONESIA: PENDEKATAN SOCIAL MULTI
CRITERIA EVALUATION (SMCE)**

**PENENTUAN VARIABEL UNGKIT KINERJA ORGANISASI
BERDASARKAN TEORI DONELLA MEADOWS (SEBUAH
TINJAUAN PUSTAKA SISTEMATIS)**

**IMPLEMENTASI PEMINDAHTANGANAN BARANG MILIK
NEGARA MELALUI PROSES HIBAH KEPADA
MASYARAKAT/PEMERINTAH DAERAH**

**MENGUKUR RESPONS PENGGUNA BUS TRANS METRO
PASUNDAN TERHADAP PROGRAM 'BUY THE SERVICE'
MENGUNAKAN RASCH MODEL: SEBUAH STUDI
ANALITIS**



**JURNAL
APARATUR
KESDM**

VOLUME 7

NOMOR 1

**BANDUNG
2023**

**HALAMAN
01 -53**



MENGUKUR RESPONS PENGGUNA BUS TRANS METRO PASUNDAN TERHADAP PROGRAM 'BUY THE SERVICE' MENGGUNAKAN RASCH MODEL: SEBUAH STUDI ANALITIS

¹Cecep Maman Fathurohman; ²Zahra Alia Randhiny; ³Asep Miftahuddin, ⁴Arundina
Dijah Retno Pratiwi; ⁵Ati Rahmawati; ⁶Nita Nurliawati

¹Al Ruzhan Tasikmalaya; ²Universitas Pendidikan Indonesia ³⁴⁵⁶Politeknik STIA LAN Bandung

ABSTRACT

This study aims to analyze the perspectives of users of Bus Trans Metro Pasundan regarding the government program "Buy the Service," which aims to provide reliable, safe, comfortable, and affordable public transportation. Employing the Rasch model approach, the research involved 30 respondents who utilize the bus service to identify the factors influencing the success of the "Buy the Service" program from the users' standpoint. The collected data provided profound insights into the users' perspectives on the Bus Trans Metro Pasundan service, indicating that the public is not accustomed to the concept of dependency on public transportation and feels that their expectations regarding the facilities have not been fully met. Overall, the findings of this study offer a credible and accurate basis for expanding perspectives and enhancing the success of the "Buy the Service" program in sustainable management.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perspektif pengguna Bus Trans Metro Pasundan terhadap program pemerintah "Buy the Service" yang bertujuan untuk menyediakan angkutan umum yang andal, aman, nyaman, dan terjangkau. Dengan menggunakan pendekatan model Rasch, penelitian ini melibatkan 30 responden yang menggunakan layanan bus tersebut untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan program, termasuk ketergantungan masyarakat, kebijakan pemerintah, dan efektivitas program. Data yang dikumpulkan memberikan wawasan mendalam mengenai perspektif pengguna terhadap layanan Bus Trans Metro Pasundan, dan menunjukkan bahwa masyarakat belum terbiasa dengan konsep ketergantungan pada moda transportasi umum dan merasa belum terpenuhi harapannya terhadap fasilitas yang ada. Hasil penelitian ini memberikan dasar yang kredibel dan akurat untuk memperluas perspektif dan meningkatkan keberhasilan program "Buy the Service" dalam pengelolaan yang berkelanjutan.

ARTICLE HISTORY

Submitted: 11/07/2023

Accepted: 28/07/2023

Published: 28/07/2023

KEYWORDS

Rasch model, Pelayanan, Perkotaan, transportasi, sustainable management

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu komponen utama dalam menunjang kegiatan perekonomian masyarakat (Hafizh Nur et al., 2020). Sistem transportasi dibangun untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat dan sumber daya lainnya yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi (Simic et al., 2022). Kepemilikan kendaraan pribadi dan penggunaannya terus berkembang pesat dalam dekade ini di Bandung. Akibatnya, sebagian besar wilayah perkotaan menderita eksternalitas yang tidak terpelihara seperti waktu tempuh yang berlebihan, polusi udara, konsumsi energi yang tidak perlu, dan bahkan kerugian ekonomi yang serius akibat kemacetan lalu lintas yang luar biasa (Sarkar

& Sheth, 2023). Hal ini dianggap sebagai strategi berpotensi kuat yang ditujukan untuk mengubah perilaku perjalanan pengguna jalan (Lee & Kim, 2023). Tujuan akhir dari skema tersebut termasuk mencapai penggunaan infrastruktur yang efisien, penyediaan infrastruktur yang efisien dan peningkatan kelayakan finansial (Attard, 2023). Pendapatan yang diperoleh dari reformasi semacam itu dapat digunakan untuk peningkatan angkutan umum, pembangunan infrastruktur baru, dan pemeliharaan jaringan jalan yang ada (Miftah et al., 2021).

Penerimaan program *Buy the Service* mencerminkan sikap masyarakat terhadap skema program berkelanjutan (Garcia-Arteaga & Lotero, 2023). Studi sebelumnya telah melakukan upaya intensif untuk memahami perilaku publik mengenai penerimaan penerapan kebijakan semacam itu (Klar et al., 2023). Sebuah studi oleh mengungkapkan bahwa penerimaan skema dijelaskan dengan baik oleh faktor penentu seperti ekspektasi hasil pribadi dan efek yang diharapkan dari implementasi kebijakan (Bouraima et al., 2023). Investigasi lebih lanjut oleh menunjukkan bahwa determinan psikologis seperti kesadaran masalah, keadilan kebijakan dan efektivitas yang dirasakan merupakan faktor penting yang mempengaruhi penerimaan (Ahmed et al., 2022). Hasil ini sejalan dengan hasil dari yang menemukan bahwa faktor penentu yang tidak berwujud termasuk penghambatan kebebasan bergerak, pengakuan atas keefektifan skema dan kepercayaan pada kebijakan pemerintah dapat meningkatkan penerimaan (Bouraima et al., 2023).

Oleh karena ini, untuk lebih memahami konstituen perspektif pengguna bus trans metro pasundan, diyakini bahwa landasan teori penggunaan transportasi umum akan dieksplorasi lebih lanjut (Hermanto & Miftahuddin, 2021). Proses produksi dan penelitian serta pengembangan pengguna transportasi umum dan alat untuk menghitung pengujian skala harus terjadi. Ini akan membantu untuk mengembangkan pemahaman yang lebih dalam tentang model ini, yang, pada gilirannya, akan memperkuat dan memungkinkan tewujudnya masyarakat untuk beralih pada transportasi umum dan pemangku kepentingan terkait untuk menyelesaikan tantangan dengan baik (Frutoso et al., 2023). Dengan mempertimbangkan semua hal tersebut, tujuan dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan pengembangan literatur pengguna transportasi umum *by the service* melalui penciptaan alat ukur untuk menilai pengguna transportasi umum sebagai konstituen (Morales-Betancourt et al., 2023). Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk menetapkan skala perspektif masyarakat terhadap bus trans metro pasundan yang akurat dan dapat diandalkan. Untuk pertama kalinya, membuat Struktur konseptual dengan ulasan ini, kami telah memberikan tinjauan sejarah yang baik tentang pengguna transportasi umum dan konstruksi terkait yang digunakan untuk menciptakan pengguna transportasi umum *by the service* ini yang terukur.

Tinjauan Pustaka

TEMAN BUS (Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman)

TEMAN BUS merupakan implementasi program *Buy the Service* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk pengembangan angkutan umum di kawasan perkotaan berbasis jalan yang menggunakan teknologi telematika yang andal dan

berbasis non tunai untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan mobilisasi Anda. Tujuan utama TEMAN BUS adalah memberikan Transportasi Ekonomis, Mudah, Andal dan Nyaman bagi masyarakat Indonesia. Untuk itu TEMAN BUS memiliki standar minimal yang ditetapkan oleh pemerintah (Muttaqin & Zaini, 2018).

Bye The Service

Skema Buy the Service atau BTS untuk angkutan massal perkotaan adalah mekanisme pembelian layanan angkutan massal oleh pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, kepada operator dengan mekanisme lelang berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) atau Quality Licensing yang memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan serta memenuhi aspek kesehatan.

Perspektif Pelanggan

Perspektif pelanggan ditangkap melalui persepsi mereka terhadap suatu layanan. Persepsi merupakan salah satu komponen penting dalam pengalaman pelanggan yang berperan dalam menciptakan kepuasan dan membentuk kualitas pelayanan. Persepsi adalah proses kognitif di mana pelanggan mengolah informasi yang diperoleh dari interaksi dengan layanan, dan memberikan kesan unik berdasarkan kondisi terkini (Gentile et al., 2007). Persepsi layanan pelanggan dibentuk melalui perbandingan antara harapan mereka dengan kinerja layanan yang sebenarnya. Kinerja layanan, yang dinilai dari perspektif pelanggan, menjadi standar untuk mengevaluasi bagaimana pelanggan menilai layanan dan mengidentifikasi karakteristik utama yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kualitas layanan di masa depan (Muttaqin & Zaini, 2018).

Perkotaan

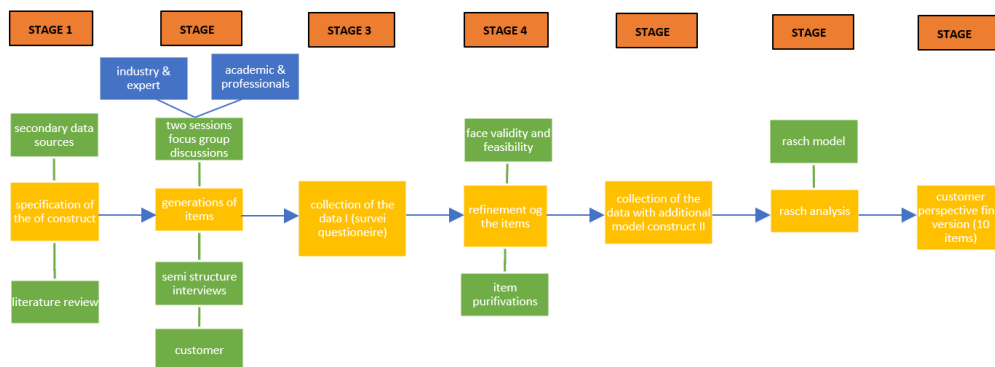
Kota merupakan jaringan sistem kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi (Sulistiyorini et al., 2022). Kepadatan penduduk yang tinggi dipengaruhi oleh peningkatan jumlah penduduk, dapat mempengaruhi jumlah pergerakan dan peningkatan jumlah penggunaan jalan di kota. Meningkatnya jumlah pergerakan menyebabkan perpindahan yang disebabkan oleh kebutuhan tertentu yang tidak dapat dipenuhi oleh suatu daerah (Ou et al., 2022) (Černý et al., 2021). Peranan angkutan umum adalah untuk memenuhi kebutuhan manusia akan peningkatan pergerakan dan mobilitas dalam berpindah dari satu tempat ke tempat lain dalam jarak dekat (Ou et al., 2022) (Černý et al., 2021). Kualitas pelayanan merupakan aspek yang berpengaruh dalam pemilihan moda oleh pengguna angkutan umum (Neisani Samani & Alesheikh, 2019). Pengguna jasa dengan pengalaman pelayanan yang baik berpeluang besar untuk menggunakan jasa tersebut selanjutnya, sedangkan pengguna jasa dengan pengalaman pelayanan yang bermasalah tidak akan menggunakan jasa transportasi selanjutnya. Hal ini menjelaskan pentingnya peningkatan kualitas layanan untuk dapat mempertahankan pelanggan dan menarik pengguna baru.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan melihat fakta lapangan ([Miftahuddin et al., 2020](#)). Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari variabel analisis perspektif. Data dikumpulkan melalui survei online. Dilakukan pada

tanggal 13 Juni 2023 dengan lokasi penelitian berada di Jawa Barat, Indonesia. Populasi penelitian ini adalah pengguna bus trans metro pasundan dengan jumlah sampel sebanyak 30 orang, desain dan proses penelitian terlihat pada gambar 1.

Gambar 1. Desain dan Proses Penelitian



Tabel 1. Profil Responden

Kategori	Variabel	Frekuensi	Persen
Jenis kelamin	Perempuan	22	73,3%
	Laki-laki	8	26,7%
Usia	15-30	23	76,4%
	31-65	7	23,6%
Status	Mahasiswa	15	50%
	Pelajar	2	6,7%
	Bekerja	11	36,7%
	Tidak Bekerja	2	6,7%

Pada Tabel 1. menunjukkan profil responden menurut profil demografi masing-masing responden. Jenis kelamin, usia, dan status. Profil responden memberikan informasi mengenai status responden, mayoritas responden merupakan mahasiswa sebanyak 50% (15 orang), responden yang bekerja sebanyak 36,7% (11 orang), dan paling sedikit dengan status pelajar 6,7% (2 orang), dan tidak bekerja sebanyak 6,7% (2 orang). Terlihat bahwa sampel terdiri dari laki-laki 26,97% (8 orang) dan perempuan 73,3% (22 orang), mayoritas berusia antara 15-30 tahun.

Tabel 2. Item Penelitian

Construct	Items	Code	Source
Ketergantungan Masyarakat	Merupakan pengguna Bus Trans Metro Pasundan	N1	(Sugiarto et al., 2017)
	Ketergantungan pada Layanan Bus Trans Metro Pasundan	N2	
	Sering menggunakan Bus Trans Metro Pasundan untuk perjalanan Sehari-hari	N3	

	Bus Trans Metro Pasundan memudahkan dalam melakukan perjalanan	N4	
Kebijakan pemerintah	Mengetahui adanya Program Buy the Service (Pembayaran non-tunai)	N5	
	Program Buy the Service memudahkan dalam bertransaksi	N6	
	Program Buy the Service program yang dapat berkelanjutan	N7	
	Mengetahui adanya tarif khusus bagi Pelajar/Mahasiswa, Lansia dan Disabilitas pada Bus Trans Metro Pasundan	N8	
	Setuju dengan adanya tarif khusus bagi Pelajar/Mahasiswa, Lansia dan Disabilitas dalam Program Buy the Service Bus Trans Metro Pasundan	N9	
Efektifitas	Program Buy the Service Bus Trans Metro Pasundan cukup efektif untuk mengurangi pengguna kendaraan pribadi	N10	

Tabel 2 menunjukkan atribut partisipasi pengguna bus yang digunakan dalam kuesioner. Responden diminta untuk menilai pentingnya atribut ini. Dalam memilih atribut partisipasi pengguna bus menggunakan skala penilaian Likert yaitu 1. Sangat Tidak Setuju, 2. Tidak Setuju, 3. Setuju, 4. Sangat Setuju (Kee et al., 2012).

Data yang dikumpulkan melalui kuesioner dievaluasi dengan analisis Rasch, metode analisis memungkinkan data ordinal dari kuesioner diubah menjadi data interval. perhatikan bahwa model Rasch adalah metode yang paling tepat untuk analisis dasar di bidang ilmu manusia di mana instrumen (kuesioner) digunakan, dan pengukuran menghasilkan data ordinal. Menurut Bambang terdapat beberapa indikasi dalam model Rasch yang sangat penting untuk orang dan barang, antara lain sifat psikometrik, seperti outfit mean square (MNSQ), Z-standardized outfit (ZSTD), dan Korelasi ukuran titik (PT). -Measure Corr.) Evaluasi model dimulai dengan mengamati nilai outfit MNSQ, dimana nilainya harus antara interval 0.5 dan 1.5. Artinya cocok untuk pengukuran. Jika nilai MNSQ tidak terletak pada Intervalnya, maka perlu mempelajari nilai ZSTD yang diperoleh, yang seharusnya berada di antara interval. 91.9 dan 1.9, menunjukkan bahwa data memiliki prediktabilitas yang masuk akal. Konsistensi reliabilitas internal mengacu pada korelasi rata-rata antar item instrumen. Koefisien Cronbach α digunakan sebagai indeks konsistensi reliabilitas internal: jika nilainya mendekati 1 menunjukkan konsistensi pengukuran interval baik. Reliability > 0,94 (Hermanto & Miftahuddin, 2021).

Data ditabulasi dengan perangkat lunak Microsoft Excel dan dianalisis menggunakan perangkat lunak Winstep versi 3.7, kemudian data yang memiliki interval pengukuran

yang sesuai dan memenuhi semua kriteria validitas dan reliabilitas instrumen diolah dengan analisis Model Rasch.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu mengkuantifikasi jawaban responden dalam skala nominal dan rating Likert kemudian memasukkan data statistik tersebut ke dalam tabel induk atau tabulasi untuk diolah dengan software Winstep dari Rasch Model ([Miftahuddin et al., 2020](#)). Rancangan penelitian yang digunakan adalah deskriptif eksplanasi. Yang menggambarkan karakteristik responden dan kualitas item pernyataan yang dikembangkan dari masing-masing variabel kemudian menjelaskan hasil penelitian berbasis software Winstep.

Summary Statistics

Ringkasan Statistik memberikan informasi menyeluruh tentang kualitas responden yang diukur dengan menggunakan perangkat lunak Winstep versi 3.7, yang mengukur kualitas instrumen yang digunakan dan interaksi yang terjadi antara orang dan item.

Figure 1. Summary statistics measures person

SUMMARY OF 28 MEASURED (NON-EXTREME) Person								
	TOTAL SCORE	COUNT	MEASURE	MODEL ERROR	INFIT MNSQ		OUTFIT MNSQ	
					ZSTD		ZSTD	
MEAN	30.1	10.0	1.17	.53	1.00	-.3	1.02	-.3
S.D.	5.1	.0	1.30	.09	.76	1.8	.74	1.8
MAX.	38.0	10.0	3.66	.81	3.38	3.7	3.36	3.6
MIN.	18.0	10.0	-1.53	.45	.06	-4.1	.07	-4.0
REAL RMSE	.61	TRUE SD	1.15	SEPARATION	1.90	Person	RELIABILITY	.78
MODEL RMSE	.53	TRUE SD	1.18	SEPARATION	2.22	Person	RELIABILITY	.83
S.E. OF Person MEAN = .25								

MAXIMUM EXTREME SCORE: 2 Person

Gambar 1 menunjukkan Person Measure = +1,17 logit yang menunjukkan nilai rata-rata responden pada instrumen perspektif pengguna trans metro pasundan. Rata-rata nilai logit lebih dari 0,0 menunjukkan kecenderungan responden yang setuju untuk setiap pertanyaan diberbagai item. Reliabilitas person menunjukkan nilai logit 0,87, dapat disimpulkan konsistensi jawaban responden terhadap item sangat baik, dan MNSQ INFIT MNSQ dan OUTFIT untuk tabel ukur person adalah 1,00 dan 1,02 hal ini berimplikasi pada pengukuran dalam kondisi baik.

Figur 2. Summary statistics measures item

SUMMARY OF 10 MEASURED (NON-EXTREME) Item								
	TOTAL SCORE	COUNT	MEASURE	MODEL ERROR	INFIT		OUTFIT	
					MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD
MEAN	92.4	30.0	.00	.31	.99	-.1	1.02	.0
S.D.	10.5	.0	.88	.02	.27	1.1	.30	1.1
MAX.	104.0	30.0	1.67	.34	1.36	1.3	1.72	2.2
MIN.	72.0	30.0	-1.09	.28	.53	-2.2	.54	-2.2
REAL RMSE	.32	TRUE SD	.82	SEPARATION	2.55	Item	RELIABILITY	.87
MODEL RMSE	.31	TRUE SD	.83	SEPARATION	2.70	Item	RELIABILITY	.88
S.E. OF Item MEAN = .29								

UMEAN=.0000 USCALE=1.0000
 Item RAW SCORE-TO-MEASURE CORRELATION = -1.00
 280 DATA POINTS. LOG-LLIKELIHOOD CHI-SQUARE: 496.87 with 241 d.f. p=.0000
 Global Root-Mean-Square Residual (excluding extreme scores): .6192

Gambar 2 menunjukkan Item Measure = + 0.87. Dapat disimpulkan bahwa kualitas item yang dibuat pada perspektif pengguna trans metro pasundan dengan Item Reliability > 0,94. Data ditabulasi dengan perangkat lunak Microsoft Excel.

Figure 3. Cronbach Alpha

SUMMARY OF 30 MEASURED (EXTREME AND NON-EXTREME) Person								
	TOTAL SCORE	COUNT	MEASURE	MODEL ERROR	INFINIT MNSQ	ZSTD	OUTFIT MNSQ	ZSTD
MEAN	30.8	10.0	1.48	.62				
S.D.	5.5	.0	1.71	.35				
MAX.	40.0	10.0	5.84	1.87				
MIN.	18.0	10.0	-1.53	.45	.06	-4.1	.07	-4.0
REAL RMSE	.76	TRUE SD	1.53	SEPARATION	2.02	Person	RELIABILITY	.80
MODEL RMSE	.71	TRUE SD	1.56	SEPARATION	2.21	Person	RELIABILITY	.83
S.E. OF Person MEAN = .32								
Person RAW SCORE-TO-MEASURE CORRELATION = .95								
CRONBACH ALPHA (KR-20) Person RAW SCORE "TEST" RELIABILITY = .86								

Nilai Cronbach Alpha yang terlihat pada Gambar 3 digunakan untuk mengukur reliabilitas yaitu interaksi antara persen dan item secara keseluruhan, nilai Cronbach Alpha = + 0,86 menunjukkan bahwa interaksi yang terjadi besar pada proses pengukuran.

Rating Scale

Figure 4. Rating scale

SUMMARY OF CATEGORY STRUCTURE. Model="R"									
CATEGORY	OBSERVED	OBSVD	SAMPLE	INFINIT	OUTFIT	ANDRICH	CATEGORY		
LABEL	SCORE	COUNT	%	AVRGE	EXPECT	MNSQ	MNSQ	THRESHOLD	MEASURE
1	1	19	6	-.97	-1.20	1.37	1.45	NONE	(-2.93)
2	2	53	18	-.30	-.09	.80	.84	-1.68	-1.02
3	3	113	38	1.17	1.10	.78	.92	-.26	.91
4	4	115	38	2.42	2.44	1.05	1.03	1.94	(3.11)

OBSERVED AVERAGE is mean of measures in category. It is not a parameter estimate.

Rasch Model Analysis memberikan proses verifikasi terhadap asumsi pemeringkatan yang diberikan dalam instrumen, terdapat lima pilihan dalam perspektif pengguna trans metro pasundan daya tarik berupa likert rating untuk setiap item, gambar 4 menunjukkan rata-rata observasi dimulai dari logit -0,97 logit untuk pilihan skor 1 (yaitu sangat tidak setuju), kemudian pilihan dengan skor 2 (yaitu tidak setuju) adalah -0,30 dan meningkat menjadi logit +2,42 untuk pilihan skor 5 (sangat setuju). Terlihat bahwa antara pilihan 1 dan 2 terjadi peningkatan nilai logit yang menandakan responden dapat membenarkan pilihan 1 (sangat tidak setuju) dan 2 (tidak setuju). Pengukuran lain yang dapat dilakukan adalah Andrich Threshold yang bergerak dari NONE kemudian negatif dan berlanjut menuju nilai logit positif secara berurutan, hal ini menunjukkan bahwa pilihan yang diberikan valid bagi responden, karena instrumen yang digunakan telah memenuhi syarat untuk pengukuran selanjutnya.

Unidimensionality

Figure 5. Unidimensionality

Table of STANDARDIZED RESIDUAL variance (in Eigenvalue units)				
		-- Empirical --		Modeled
Total raw variance in observations	=	20.9	100.0%	100.0%
Raw variance explained by measures	=	10.9	52.1%	51.4%
Raw variance explained by persons	=	5.3	25.6%	25.3%
Raw Variance explained by items	=	5.5	26.5%	26.1%
Raw unexplained variance (total)	=	10.0	47.9%	48.6%
Unexplnd variance in 1st contrast	=	2.9	14.0%	29.2%
Unexplnd variance in 2nd contrast	=	2.4	11.4%	23.8%
Unexplnd variance in 3rd contrast	=	1.2	5.9%	12.3%
Unexplnd variance in 4th contrast	=	1.1	5.3%	11.0%
Unexplnd variance in 5th contrast	=	.7	3.5%	7.2%

Unidimensionalitas instrumen merupakan ukuran yang sangat penting untuk mengevaluasi instrumen yang dikembangkan mampu mengukur sejauh mana keragaman instrumen mengukur apa yang seharusnya diukur, pada konstruk daya tarik merek kota pada gambar 5 pengukuran varian mentah adalah 52,1%, hal ini menunjukkan bahwa persyaratan unidimensionalitas minimum adalah 20% telah terpenuhi, bahkan lebih dari 40% yang berarti hasil yang lebih baik.

Person Measure

Figure 6. Person Measure

Person STATISTICS: MEASURE ORDER													
ENTRY	TOTAL	TOTAL		MODEL	INFIT	OUTFIT	PT-MEASURE	EXACT MATCH					
NUMBER	SCORE	COUNT	MEASURE	S.E.	MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD	CORR.	EXP.	OBS%	EXP%	Person
14	40	10	5.84	1.87			MAXIMUM MEASURE		.00	.00	100.0	100.0	14LN
26	40	10	5.84	1.87			MAXIMUM MEASURE		.00	.00	100.0	100.0	26LN
28	38	10	3.66	.81	.95	.2	1.01	.3	.33	.40	80.0	79.7	28LN
11	37	10	3.10	.69	1.54	1.0	1.52	.9	-.20	.44	50.0	76.1	11LN
15	37	10	3.10	.69	.46	-1.0	.45	-.9	.79	.44	90.0	76.1	15PN
13	36	10	2.67	.62	1.80	1.5	1.67	1.2	.20	.47	70.0	71.0	13PN
24	36	10	2.67	.62	.73	-.4	1.09	.3	.38	.47	80.0	71.0	24LN
27	36	10	2.67	.62	1.25	.6	1.56	1.1	-.10	.47	60.0	71.0	27PN
19	35	10	2.31	.58	.58	-.9	.70	-.6	.55	.49	80.0	64.8	29LM
22	35	10	2.31	.58	.88	-.1	.71	-.5	.95	.49	80.0	64.8	22LN
30	35	10	2.31	.58	1.40	.9	1.60	1.3	.29	.49	70.0	64.8	30LN

Gambar 5 memberikan informasi tentang logit masing-masing responden, nilai logit person responden 14LN dan responden lainnya dengan nilai logit sebesar +5,84 menunjukkan bahwa responden memiliki kecenderungan memiliki ketertarikan yang tinggi terhadap daya tarik pengguna trans metro pasundan dibandingkan dengan responden lainnya.

Item Measure

Figure 6. Item Measure

Item STATISTICS: MEASURE ORDER													
ENTRY	TOTAL	TOTAL	MODEL	INFI	OUTFI	PT-MEASURE	EXACT	MATCH					
NUMBER	SCORE	COUNT	MEASURE	S.E.	MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD	CORR.	EXP.	OBS%	EXP%	Item
2	72	30	1.67	.28	.78	-.9	.76	-1.0	.81	.74	67.9	53.4	N2
3	74	30	1.52	.28	.53	-2.2	.54	-2.2	.83	.73	71.4	53.0	N3
1	89	30	.35	.29	1.10	.5	1.13	.6	.66	.67	57.1	53.7	N1
9	93	30	.01	.30	1.01	.1	1.17	.7	.60	.64	67.9	58.0	N9
6	96	30	-.26	.31	1.20	.8	1.03	.2	.66	.62	71.4	60.8	N6
10	97	30	-.35	.31	1.36	1.3	1.72	2.2	.36	.62	57.1	61.4	N10
4	98	30	-.45	.31	1.11	.5	1.06	.3	.60	.61	67.9	61.9	N4
7	100	30	-.65	.32	1.28	1.0	1.13	.5	.60	.59	64.3	63.8	N7
8	101	30	-.75	.33	.99	.1	.89	-.3	.60	.58	67.9	64.3	N8
5	104	30	-1.09	.34	.59	-1.6	.77	-.6	.62	.55	75.0	65.2	N5
MEAN	92.4	30.0	.00	.31	.99	-.1	1.02	.0			66.8	59.5	
S.D.	10.5	.0	.88	.02	.27	1.1	.30	1.1			5.5	4.5	

Gambar 6 memberikan informasi tentang Item, nilai logit item untuk N2 adalah +1,67 logit menunjukkan item ini yang paling sulit untuk disetujui oleh responden, pada instrumen ketergantungan pengguna trans metro pasundan N2 adalah faktor ketergantungan masyarakat dengan pertanyaan tentang ketergantungan pengguna trans metro pasundan, sedangkan butir N5 dengan nilai - 1,09 logit merupakan butir yang paling mudah disetujui oleh responden yaitu faktor kebijakan pemerintah dengan pernyataan Mengetahui adanya Program Buy the Service (Pembayaran non-tunai).

KESIMPULAN DAN SARAN

Pertanyaan penelitian dari penelitian ini adalah, 'bagaimana perspektif pengguna terhadap adanya program buy the service pada transportasi umum trans metro pasundan? 'Dalam peta analisis model pengukuran Rasch, kami mencatat dari peta variabel, bahwa sebagian besar pengguna berada di bawah rata-rata item tes. Hanya beberapa pengguna bus dengan respon tinggi, log dan beberapa pengguna bus dengan respon lemah. Nilai log diperoleh dari ukuran maksimum dan ukuran minimum. Dengan demikian, dapat kita nyatakan respon terhadap ketergantungan masyarakat sangat rendah karena kebanyakan dari mereka tidak dapat merespon pertanyaan dengan baik dan item-itemnya cukup sulit untuk mereka. Dengan kata lain, ketergantungan masyarakat dianggap tidak berfungsi dengan baik sesuai dengan keinginan pengguna ke dalam tingkat ketidaksesuaian ekspektasi (Meurer et al., 2019).

Alasannya adalah pengguna tidak terbiasa dengan konsep ketergantungan pada moda transportasi umum. Hal-hal seperti aksesibilitas, kemudahan transportasi dan konsep lainnya dieksplorasi dalam penelitian ini. Studi ini menunjukkan bahwa peserta tidak menemukan fasilitas yang memenuhi harapan partisipasi dan secara keseluruhan tidak menemukan adanya perspektif yang baik (Ni, 2022). Oleh karena itu, untuk mendapatkan respon yang baik dari responden, disarankan untuk menambahkan lebih banyak item ke survei dan memperluas jumlah dan keragaman responden.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmed, Y. A., Rashid, A., & Khurshid, M. M. (2022). Investigating the Determinants of the Adoption of Solar Photovoltaic Systems—Citizen's Perspectives of Two Developing Countries. *Sustainability (Switzerland)*, 14(18). <https://doi.org/10.3390/su141811764>



- Attard, M. (2023). Planning for Bus Rapid Transit in an island context. The challenges of implementing BRT in Malta. *Research in Transportation Economics*, 100. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2023.101309>
- Bouraima, M. B., Tengecha, N. A., Stević, Ž., Simić, V., & Qiu, Y. (2023). An integrated fuzzy MCDM model for prioritizing strategies for successful implementation and operation of the bus rapid transit system. *Annals of Operations Research*. <https://doi.org/10.1007/s10479-023-05183-y>
- Černý, M., Kubařák, S., Poliaková, B., & Gogolová, M. (2021). How Can the Mobility Campaigning Help to Promote the Sustainable Mobility: Case from City of Zilina. *Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2021-Octob*, 1059–1064. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85123281810&partnerID=40&md5=e9d6c0a3fd12440f23dd1986f1803c67>
- Frutuoso, F. S., Alves, C. M. A. C., Araújo, S. L., Serra, D. S., Barros, A. L. B. P., Cavalcante, F. S. Á., Araújo, R. S., Policarpo, N. A., & Oliveira, M. L. M. (2023). Assessing light flex-fuel vehicle emissions with ethanol/gasoline blends along an urban corridor: A case of Fortaleza/Brazil. *International Journal of Transportation Science and Technology*, 12(2), 447–459. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2022.04.001>
- Garcia-Arteaga, J. D., & Lotero, L. (2023). A network-based analysis to assess COVID-19 disruptions in the Bogotá BRT system. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*. <https://doi.org/10.1177/23998083221150646>
- Gentile, C., Spiller, N., & Noci, G. (2007). How to Sustain the Customer Experience: An Overview of Experience Components that Co-create Value With the Customer. *European Management Journal*, 25(5), 395–410. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2007.08.005>
- Hafizh Nur, M. A., Hadiyoso, S., Belladina, F. B., Ramadan, D. N., & Wijayanto, I. (2020). Tracking, Arrival Time Estimator, and Passenger Information System on Bus Rapid Transit (BRT). *2020 8th International Conference on Information and Communication Technology, ICoICT 2020*, 0–3. <https://doi.org/10.1109/ICoICT49345.2020.9166375>
- Hermanto, B., & Miftahuddin, A. (2021). Tourism experience in Indonesia: A new approach using the rasch model scale. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 38(4), 1051–1056. <https://doi.org/10.30892/GTG.38409-743>
- Kee, C. P., Ahmad, F., Ibrahim, F., & Nie, K. S. (2012). Correlating graduate marketability dimensions with the measurements of university-student relationship. *Asian Social Science*, 8(6), 63–73. <https://doi.org/10.5539/ass.v8n6p63>
- Klar, B., Lee, J., Long, J. A., & Diab, E. (2023). The impacts of accessibility measure choice on public transit project evaluation: A comparative study of cumulative, gravity-based, and hybrid approaches. *Journal of Transport Geography*, 106. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103508>
- Lee, J., & Kim, J. (2023). Social equity analysis of public transit accessibility to healthcare might be erroneous when travel time uncertainty impacts are overlooked. *Travel Behaviour and Society*, 32. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100588>
- Meurer, J., Lawo, D., Pakusch, C., Tolmie, P., & Wulf, V. (2019). Opportunities for sustainable mobility: Re-thinking eco-feedback from a citizen's perspective. *ACM International Conference Proceeding Series*, 102–113. <https://doi.org/10.1145/3328320.3328391>



- Miftah, A. Z., Hesti, C. K., Raharjo, M. A., & Khairani, A. F. (2021). Bandung sustainable urban mobility policy - Angkot contribution on public transport emission. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 673(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/673/1/012029>
- Miftahuddin, A., Hermanto, B., Raharja, S. J., & Chan, A. (2020). City brand attractiveness on tourism using rasch model approach. *International Journal of Supply Chain Management*, 9(2), 150–156. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85085379587&partnerID=40&md5=6559f1383021d7fe2fd21f5f1afaaa79>
- Morales-Betancourt, R., Wilches-Mogollon, M. A., Sarmiento, O. L., Mendez Molano, D., Angulo, D., Filigrana, P., Arellana, J., Guzman, L. A., Garzon, G., Gouveia, N., Levy, P., & Diez-Roux, A. V. (2023). Commuter's personal exposure to air pollutants after the implementation of a cable car for public transport: Results of the natural experiment TrUST. *Science of the Total Environment*, 865. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2022.160880>
- Muttaqin, M. Z., & Zaini, A. K. (2018). Customer perspective of Trans Metro Pekanbaru service on corridor Pandau-Ramayana. *MATEC Web of Conferences*, 181. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201818110002>
- Neisani Samani, Z., & Alesheikh, A. A. (2019). Uncertainty modelling of citizen-centered group decision making using fuzzy-vikor case study: Site selection of healthcare services. *International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences - ISPRS Archives*, 42(4/W18), 809–814. <https://doi.org/10.5194/isprs-archives-XLII-4-W18-809-2019>
- Ni, M. (2022). Digital Participation for Inclusive Growth: A Case Study of Singapore's Collaborative Digital Governance Model. In *Urban Book Series* (pp. 323–337). https://doi.org/10.1007/978-3-030-96866-3_17
- Ou, C., Hu, S., Luo, K., Yang, H., Hang, J., Cheng, P., Hai, Z., Xiao, S., Qian, H., Xiao, S., Jing, X., Xie, Z., Ling, H., Liu, L., Gao, L., Deng, Q., Cowling, B. J., & Li, Y. (2022). Insufficient ventilation led to a probable long-range airborne transmission of SARS-CoV-2 on two buses. *Building and Environment*, 207. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2021.108414>
- Sarkar, D., & Sheth, A. (2023). Public private partnership model for sustainable bus rapid transit system in Ahmedabad, India. *International Journal of Construction Management*, 23(7), 1233–1243. <https://doi.org/10.1080/15623599.2021.1966579>
- Simic, V., Gokasar, I., Deveci, M., & Karakurt, A. (2022). An integrated CRITIC and MABAC based type-2 neutrosophic model for public transportation pricing system selection. *Socio-Economic Planning Sciences*, 80. <https://doi.org/10.1016/j.seps.2021.101157>
- Sugiarto, S., Miwa, T., & Morikawa, T. (2017). Inclusion of latent constructs in utilitarian resource allocation model for analyzing revenue spending options in congestion charging policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 36–53. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.019>
- Sulistiyorini, R., Siahaan, W. S., Antiqasari, S. N., Saraswati, Z. F., Pratama, M. A. R., Ibad, M. Z., & Ekaputra, R. A. (2022). Proposing bus transit fares: Buy the service project by ministry of transportation, Indonesia (case study from Palembang, South Sumatera). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1000(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1000/1/012023>