

TUGAS AKHIR

KINERJA OPERASIONAL DAN TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A DAN 6B (*OPERATIONAL PERFORMANCE AND CUSTOMER SATISFACTION OF PUBLIC TRANSPORT TRANS JOGJA ON LINES 6A AND 6B*)

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi
Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Teknik Sipil**



الجامعة الإسلامية
الاندونيسية

**Faishol Jamil
15511127**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
2021**

TUGAS AKHIR

KINERJA OPERASIONAL DAN TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A DAN 6B (*OPERATIONAL PERFORMANCE AND CUSTOMER SATISFACTION OF PUBLIC TRANSPORT TRANS JOGJA ON LINES 6A AND 6B*)

Disusun oleh



Faishol Jamil
15511127

Telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh derajat Sarjana Teknik Sipil

Diuji pada tanggal 15 Februari 2021

Oleh Dewan Penguji

Pembimbing



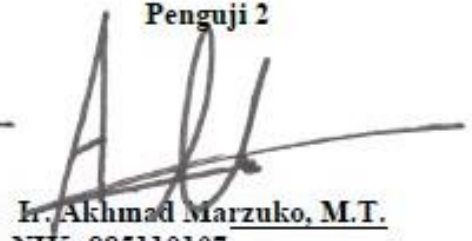
Ir. Berlian Kushari, S.T., M.Eng.
NIK: 015110101

الإسلام
Penguji 1



Prima Juanita R., S.T., M.Sc.
NIK: 135111103

Penguji 2



Ir. Akhmad Marzuko, M.T.
NIK: 885110107

Mengesahkan,

Ketua Program Studi Teknik Sipil



Dr. Ir. Sri Anjini Yuni Astuti, M.T.
NIK: 885110101



PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa laporan Tugas Akhir yang saya susun sebagai syarat untuk penyelesaian program Sarjana di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia merupakan hasil karya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan laporan Tugas Akhir yang saya kutip dari karya orang lain telah dituliskan dalam sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan karya ilmiah. Apabila di kemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian laporan Tugas Akhir ini bukan hasil karya saya sendiri atau adanya plagiasi dalam bagian-bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi, termasuk pencabutan gelar akademik yang saya sandang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Yogyakarta, 15 Februari 2021
Yang membuat pernyataan.



Faishol Jamil
(15511127)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul *Analisis Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Angkutan Umum Bus Perkotaan Trans Jogja Trayek 6A dan 6B*. Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan studi tingkat sarjana di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini banyak hambatan yang dihadapi penulis, namun berkat saran, kritik, serta dorongan semangat dari berbagai pihak, alhamdulillah Tugas Akhir ini dapat diselesaikan. Berkaitan dengan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Ibu Faizul Chasanah, S.T., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing I,
2. Bapak Berlian Kushari, S.T., M.Eng. selaku Dosen Pembimbing II,
3. Ibu Prima Juanita Romadhona, S.T., M.Sc. selaku Dosen Penguji I,
4. Bapak Akhmad Marzuko, Ir., M.T. selaku Dosen Penguji II,
5. Orangtua penulis, yang telah berkorban begitu banyak baik material maupun spiritual hingga selesainya Tugas Akhir ini,
6. Teman-teman penulis yang membantu dalam pengambilan data penelitian yang tidak bisa disebutkan satu persatu, dan
7. Saudara seperkuliahan Teknik Sipil 2015.

Akhirnya Penulis berharap agar Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak yang membacanya.

Yogyakarta, 15 Februari 2021
Penulis,



Faishol Jamil
(15511127)

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	xiv
ABSTRAK	xv
<i>ABSTRACT</i>	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1 Kinerja Operasional Angkutan Umum metode SK Ditjend 687/2002	4
2.2 <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	6
2.3 <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	6
2.4 Perbedaan Penelitian yang Dilakukan	8
BAB III LANDASAN TEORI	12
3.1 Angkutan Umum	12
3.2 Trayek atau Rute	14
3.2.1 Pelayanan Angkutan Umum	14
3.2.2 Sistem <i>Buy the Service</i>	16
3.3 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan	17
3.3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum	17

3.3.1.1 Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	17
3.3.1.2 Waktu Antara (<i>Headway</i>)	18
3.3.1.3 Waktu Sirkulasi	19
3.3.1.4 Kecepatan perjalanan	19
3.3.1.5 Rata-rata Harmonik	20
3.3.2 Standar pelayanan Minimal Angkutan Umum	20
3.3.2.1 Sampel Populasi	25
3.3.2.2 Uji Validitas	25
3.3.2.3 Uji Reabilitas	27
3.3.2.4 Metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	27
3.3.2.5 Metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	30
BAB IV METODE PENELITIAN	33
4.1 Pendahuluan	33
4.2 Subjek dan Objek Penelitian	33
4.3 Data yang Dibutuhkan untuk Penelitian	33
4.3.1 Data Primer	33
4.3.2 Data Sekunder	34
4.4 Teknik Pengambilan Data	34
4.4.1 Lokasi Penelitian	35
4.4.2 Peralatan	36
4.4.3 Waktu Penelitian	36
4.5 Tahap Pelaksanaan Penelitian	37
4.6 Analisis Data	40
4.7 Tahapan Penelitian	41
BAB V DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN	43
5.1 Pengumpulan Data	43
5.1.1 Data Sekunder	43
5.1.2 Jumlah Sampel Populasi	45
5.1.3 Uji Validitas	46
5.1.4 Uji Reabilitas	50
5.1.5 Data Primer	50

5.2 Analisis Data	51
5.2.1 Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	51
5.2.1.1 <i>Load Factor</i> Trayek 6A	51
5.2.1.2 <i>Load Factor</i> Trayek 6B	57
5.2.2 Waktu Antara (<i>Headway</i>)	63
5.2.2.1 <i>Headway</i> Trayek 6A	63
5.2.2.2 <i>Headway</i> Trayek 6B	67
5.2.3 Waktu Sirkulasi	70
5.2.3.1 Waktu Sirkulasi Trayek 6A	71
5.2.3.2 Waktu Sirkulasi Trayek 6B	75
5.2.4 Kecepatan Perjalanan	79
5.2.4.1 Kecepatan Perjalanan Trayek 6A	79
5.2.4.2 Kecepatan Perjalanan Trayek 6B	83
5.2.5 Karakteristik Responden	87
5.2.6 <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	92
5.2.7 <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	106
5.3 Pembahasan	111
5.3.1 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek 6A	111
5.3.2 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek 6B	112
5.3.3 Kinerja Pelayanan dengan Metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	113
5.3.4 Tingkat Kepuasan Penumpang dengan Metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	115
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	116
6.1 Kesimpulan	116
6.2 Saran	117
DAFTAR PUSTAKA	119
LAMPIRAN	121

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang	8
Tabel 3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum	17
Tabel 3.2 Kapasitas kendaraan	18
Tabel 3.3 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan	24
Tabel 3.4 Angka Kritik Nilai r	26
Tabel 3.5 Nilai Skala <i>Likert</i>	38
Tabel 5.1 Jumlah Penumpang Trans Jogja trayek 6A dan 6B	43
Tabel 5.2 Nama Jalur dan Jarak Antar Segmen Trayek 6A	44
Tabel 5.3 Nama Jalur dan Jarak Antar Segmen Trayek 6B	44
Tabel 5.4 Titik Awal Bus Trans Jogja Trayek 6A	45
Tabel 5.5 Titik Awal Bus Trans Jogja Trayek 6B	45
Tabel 5.6 Hasil Validitas Tingkat Kinerja	47
Tabel 5.7 Hasil Validitas Tingkat Kinerja (Putaran Kedua)	48
Tabel 5.8 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan	49
Tabel 5.9 Rata-rata <i>Load Factor</i> per Segmen Trayek 6A pada Hari Selasa, 19 November 2019	52
Tabel 5.10 Rata-rata <i>Load Factor</i> per Segmen Trayek 6A pada Hari Minggu, 24 November 2019	54
Tabel 5.11 Rekapitulasi <i>Load Factor</i> Rata-rata Trayek 6A Hari Selasa dan Minggu	56
Tabel 5.12 Rata-rata <i>Load Factor</i> per Segmen Trayek 6B pada Hari Selasa, 19 November 2019	58
Tabel 5.13 Rata-rata <i>Load Factor</i> per Segmen Trayek 6b pada Hari Minggu, 24 November 2019	60
Tabel 5.14 Rekapitulasi <i>Load Factor</i> Rata-rata Trayek 6B Hari Selasa dan Minggu	62
Tabel 5.15 Rata-rata <i>Headway</i> per Segmen Trayek 6A pada Hari Selasa, 19 November 2019	65

Tabel 5.16 Rata-rata <i>Headway</i> per Segmen Trayek 6A pada Hari Minggu, 24 November 2019	66
Tabel 5.17 Rekapitulasi <i>Headway</i> Rata-rata Trayek 6A	67
Tabel 5.18 Rata-rata <i>Headway</i> per Segmen Trayek 6B pada Hari Selasa, 19 November 2019	68
Tabel 5.19 Rata-rata <i>Headway</i> per Segmen Trayek 6B pada Hari Minggu, 24 November 2019	69
Tabel 5.20 Rekapitulasi <i>Headway</i> Rata-rata Trayek 6B	70
Tabel 5.21 Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A Hari Selasa, 19 November 2019	71
Tabel 5.22 Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A Hari Minggu, 24 November 2019	73
Tabel 5.23 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Rata-rata Trayek 6A	74
Tabel 5.24 Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B Hari Selasa, 19 November 2019	75
Tabel 5.25 Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B Hari Minggu, 24 November 2019	77
Tabel 5.26 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Rata-rata Trayek 6B	79
Tabel 5.27 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Hari Selasa, 19 November 2019	80
Tabel 5.28 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Hari Minggu, 24 November 2019	81
Tabel 5.29 Rekapitulasi Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A	82
Tabel 5.30 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Hari Selasa, 19 November 2019	84
Tabel 5.31 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Hari Minggu, 24 November 2019	85
Tabel 5.32 Rekapitulasi Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B	86
Tabel 5.33 Karakteristik Responden	88
Tabel 5.34 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Trayek 6A	92
Tabel 5.35 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Trayek 6A	93

Tabel 5.36 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Trayek 6B	93
Tabel 5.37 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Trayek 6B	94
Tabel 5.38 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A	96
Tabel 5.39 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6B	97
Tabel 5.40 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius Trayek 6A	100
Tabel 5.41 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius Trayek 6B	101
Tabel 5.42 Hasil Analisis <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Setiap Indikator pada Trayek 6A	107
Tabel 5.43 Hasil Analisis <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Setiap Indikator pada Trayek 6B	109
Tabel 5.44 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6A	111
Tabel 5.45 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6B	112

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 <i>Importance-performance Grid Diagram Kartesius</i>	29
Gambar 4.1 Trayek 6A Bus Trans Jogja	35
Gambar 4.2 Trayek 6B Bus Trans Jogja	35
Gambar 4.3 Bagan Penelitian	41
Gambar 5.1 Hasil Uji Reabilitas Kinerja dan Kepentingan	50
Gambar 5.2 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek 6A Hari Selasa, 19 November 2019	53
Gambar 5.3 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek 6A Hari Minggu, 24 November 2019	54
Gambar 5.4 Rekapitulasi <i>Load Factor</i> Trayek 6A	56
Gambar 5.5 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek 6B Hari Selasa, 19 November 2019	59
Gambar 5.6 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek 6B Hari Minggu, 24 November 2019	61
Gambar 5.7 Rekapitulasi <i>Load Factor</i> Trayek 6B	62
Gambar 5.8 Grafik Rekapitulasi <i>Headway</i> Rata-rata Trayek 6A	57
Gambar 5.9 Grafik Rekapitulasi <i>Headway</i> Rata-rata Trayek 6B	70
Gambar 5.10 Grafik Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Trayek 6A	74
Gambar 5.11 Grafik Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Trayek 6B	78
Gambar 5.12 Grafik Kecepatan Rata-rata Trayek 6A	83
Gambar 5.13 Grafik Kecepatan Rata-rata Trayek 6B	87
Gambar 5.14 Grafik Persentase Jenis Kelamin pada Trayek 6A dan 6B	89
Gambar 5.15 Grafik Persentase Usia pada Trayek 6A dan 6B	89
Gambar 5.16 Grafik Persentase Pendidikan Terakhir pada Trayek 6A dan 6B	90
Gambar 5.17 Grafik Persentase Pekerjaan pada Trayek 6A dan 6B	90
Gambar 5.18 Grafik Persentase Maksud Perjalanan pada Trayek 6A dan 6B	91
Gambar 5.19 Grafik Persentase Status Pengguna Trans Jogja pada Trayek 6A dan 6B	92

Gambar 5.20 Diagram Kartesius <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> pada Trayek 6A	99
Gambar 5.21 Diagram Kartesius <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> pada Trayek 6B	100



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	123
Lampiran 2	Contoh Kuesioner Kinerja dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	125
Lampiran 3	Titik Angkatan dan Titik Akhiran Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	127
Lampiran 4	Surat Ijin Survei Trans Jogja dari PT AMI	128
Lampiran 5	Hasil Uji Validitas Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan dengan Menggunakan Aplikasi SPSS versi 25	129
Lampiran 6	Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek 6A & 6B	132
Lampiran 7	Load factor Trans Jogja Trayek 6A dan 6B pada Masing-masing Bus	133
Lampiran 8	Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dari Titik Awal Halte Sampai Titik Akhir Halte Setiap Satu Putaran	145
Lampiran 9	Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	162
Lampiran 10	Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan	174
Lampiran 11	Hasil Penyebaran Kuesioner Kinerja dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	176

DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

A_v	= Ketersediaan Bus/ <i>Availability</i> (100%)
C	= Kapasitas kendaraan
CSI	= <i>Customer Satisfaction Index</i>
df	= derajat kebebasan
h	= Rata-rata harmonik
H	= Waktu antara (menit)
HS	= <i>Highest Scale</i> (Skala maksimum yang digunakan)
IPA	= <i>Importance Performance Analysis</i>
J_p	= Jumlah Penumpang
k	= Jumlah indikator atribut
L_f	= Faktor muat penumpang
MSS	= <i>Mean satisfaction score</i>
N	= Jumlah responden
n	= jumlah sampel
r	= Nilai Korelasi
r_1	= persentase tertinggi
r_2	= persentase terendah
RS	= Rentang skala
s	= Jarak tempuh (Km)
t	= Waktu perjalanan (jam)
v	= Kecepatan (Km/jam)
WAT	= <i>Weighted average total</i>
WF	= <i>Weight factors</i>
WS	= <i>Weight Score</i>
\bar{X}	= Skor rata-rata dari nilai X
X	= Tingkat Kinerja
x_i	= Sampel ke- i
\bar{Y}	= Skor rata-rata dari nilai Y
Y	= Tingkat Kepentingan

ABSTRAK

Yogyakarta merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk yang relatif padat, sehingga angkutan umum menjadi salah satu kebutuhan penduduk untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Pada sisi lain, aspek sarana dan prasarana angkutan umum di Yogyakarta masih tergolong minim. DisHub DIY menghadirkan transformasi baru yang lebih baik pada angkutan umum di Yogyakarta, yaitu bus Trans Jogja. Pada tahun 2017 terdapat penambahan rute baru, di antaranya jalur 6A dan 6B. Rute ini menghubungkan daerah bagian selatan Kota Yogyakarta menuju pusat Kota Yogyakarta, yang sebelumnya pada daerah ini belum memiliki sistem seperti Trans Jogja. Berdasarkan observasi yang dilakukan, jalur tersebut terdapat beberapa masalah seperti waktu tunggu yang lama dan mengalami sepi penumpang. Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan evaluasi kinerja operasional serta dilakukan evaluasi kinerja, dan tingkat kepuasan penumpang.

Metode yang dipakai merupakan evaluasi kinerja operasional untuk mengetahui hasil dari faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi bus, dan kecepatan perjalanan yang mengacu pada SK Ditjend 687/2002, evaluasi kinerja pelayanan dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*, dan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*.

Hasil kinerja operasional dari segi *load factor* didapat sebesar 7,99% untuk Trayek 6A dan sebesar 5,46% untuk Trayek 6B. Nilai *headway* sebesar 21,37 menit untuk Trayek 6A dan sebesar 20,48 menit untuk Trayek 6B. Waktu sirkulasi rata-rata sebesar 0,73 jam untuk Trayek 6A dan 6B. Kecepatan perjalanan sebesar 22,42 km/jam untuk Trayek 6A dan sebesar 23,22 km/jam untuk Trayek 6B. Hasil kinerja pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dengan metode *IPA* menunjukkan beberapa kinerja yang sudah baik dan beberapa yang perlu ditingkatkan. Berdasarkan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *CSI* pada Trayek 6A sebesar 82,298% dan pada Trayek 6B sebesar 79,273% yang berarti tingkat kepuasan dari penumpang pada Trayek 6A sudah sangat puas dan untuk penumpang pada Trayek 6B sudah puas terhadap fasilitas dan pelayanan yang diberikan.

Kata Kunci: Angkutan, Kinerja, Operasional, *IPA*, *CSI*

ABSTRACT

Yogyakarta is one of cities with a dense population, so public transportation becomes people's need to support their activities. On the other hand, public transport facilities and infrastructure in Yogyakarta is still relatively minimal. DisHub DIY presenting a new and better transformation for public transportation, it is Trans Jogja. In 2017 there were addition new routes, including lines 6A and 6B. This route connects the southern part of Yogyakarta City to the center of Yogyakarta City, which previously did not have a system like Trans Jogja. Based on observations, there are several problems such as long waiting times and lack of passengers. Based on that, it is necessary to evaluate operational performance and evaluate the performance and level of passenger satisfaction.

The method used is an operational performance evaluation to determine the results of load factor, headway, circulation time, and travel speed referring to SK Ditjend 687/2002, evaluation of service performance using Importance Performance Analysis (IPA) method, and level of passenger satisfaction with Customer Satisfaction Index (CSI) method.

The results of operational performance of load factor were 7.99% for 6A and 5.46% for 6B. Headway value is 21.37 minutes for 6A and 20.48 minutes for 6B. Average circulation time was 0.73 hours for 6A and 6B. Travel speed is 22.42 km/hour for 6A and 23.22 km/hour for 6B. The results of performance bus services for 6A and 6B using the IPA method show that some of the performances are already good and some that need to be improved. Based on the level of passenger satisfaction with CSI method on Route 6A of 82.298% and on Route 6B of 79.273%, it means that level of satisfaction passengers on Route 6A is very satisfied and for passengers on Route 6B are satisfied with the facilities and services provided.

Keywords: *Transportation, Performance, Operations, IPA, CSI*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Yogyakarta merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk yang relatif padat, sehingga angkutan umum menjadi salah satu kebutuhan penduduk untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Pada sisi lain, aspek sarana dan prasarana angkutan umum di Yogyakarta masih tergolong minim, seperti aspek keamanan, kenyamanan, kemudahan, keandalan, serta ketepatan waktu. Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta menghadirkan transformasi baru dengan sarana dan prasarana yang lebih baik pada angkutan umum di Yogyakarta, yaitu bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja diharapkan menjadi angkutan umum perkotaan di Yogyakarta yang lebih baik dari segi keamanan, kenyamanan, kemudahan, keandalan, serta ketepatan waktu.

Trans Jogja saat ini melayani 17 rute, yaitu Trayek 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, dan 11 yang melewati sebagian wilayah administratif Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, dan Kabupaten Bantul. Pada tahun 2017 terdapat penambahan rute baru, di antaranya jalur 6A dan 6B. Rute ini menghubungkan daerah bagian selatan Kota Yogyakarta menuju pusat Kota Yogyakarta, yang sebelumnya pada daerah ini belum memiliki sarana dan prasarana angkutan umum yang memiliki sistem seperti Trans Jogja. Rute yang dilewati jalur 6A yaitu dari Halte Gamping, Pasar Gamping, Pelem Gurih, Simpang Tiga Sonosewu, Jalan Sonosewu, Wahid Hasyim, Halte Ngabean, *Ringroad* Selatan (Jl. Brawijaya), *Ringroad* barat (Jl. Siliwangi), UMY, Simpang tiga Gamping Jalan Wates, dan terakhir kembali lagi ke Halte Gamping. Untuk jalur 6B akan menempuh jalan yang dengan 6A tetapi berlawanan arah.

Trans Jogja sudah beroperasi selama beberapa tahun, namun layanan yang diberikan bus Trans Jogja berdasarkan observasi yang dilakukan pada di trayek 6A dan 6B terdapat beberapa kekurangan dan kendala. Jalur tersebut terdapat beberapa

masalah seperti waktu tunggu yang lama dan mengalami sepi penumpang. Hal ini disebabkan karena rute yang dilewati seperti jalan *Ringroad* Selatan (Jalan Brawijaya) jarang menjadi titik lokasi pemberhentian, minimnya *Shelter* ataupun Tempat Pemberhentian Bus, serta terdapat kendala kemacetan di beberapa titik pada jalur yang dilewati. Rute bagian dalam yang dilewati seperti Jalan Rindang, Jalan Padokan, Jalan Madukismo, Jalan Masjid Baiturrahman sampai Jalan S. Parman juga sepi akan penumpang. Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan evaluasi kinerja operasional serta dilakukan evaluasi kinerja, dan tingkat kepuasan penumpang. Harapannya setelah dilakukan evaluasi dapat memaksimalkan kinerja pada rute dan operasi bus Trans Jogja Trayek khususnya trayek 6A dan 6B.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun dalam tugas akhir ini, permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana kinerja Trans Jogja pada jalur 6A dan 6B dilihat dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan dengan metode SK Ditjend 687/2002?
2. Bagaimana kinerja pelayanan bus Trans Jogja jalur 6A dan 6B menurut persepsi penumpang dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*?
3. Bagaimana tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B menurut penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penyusunan Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui kinerja Trans Jogja pada jalur 6A dan 6B dilihat dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan dengan metode SK Ditjend 687/2002.
2. Mengetahui kinerja pelayanan bus Trans Jogja jalur 6A dan 6B menurut persepsi penumpang dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*.
3. Mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B menurut penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan evaluasi dan pertimbangan Dinas Perhubungan DIY dalam meningkatkan mutu operasional, pelayanan, dan fasilitas bus Trans Jogja yang lebih baik di masa mendatang untuk masyarakat Yogyakarta dan sekitarnya, serta sebagai bahan referensi terhadap penelitian yang sejenis sehingga dapat dikembangkan lebih lanjut.

1.5 Batasan Penelitian

Guna menghindari terjadinya penyimpangan terkait dari penelitian ini, maka dari itu peneliti perlu membuat batasan-batasan pada penelitian ini. Berikut Batasan-batasan untuk penelitian ini.

1. Moda yang menjadi objek penelitian adalah angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja jalur 6A dan 6B.
2. Variabel penelitian yang akan diteliti di antaranya adalah faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*), waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, kinerja pelayanan, dan tingkat kepuasan penumpang. Hal ini mengingat adanya keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga.
3. Bahan acuan kinerja operasional dalam penelitian ini ada dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggara Angkutan Umum di Wilayah perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur (SK Ditjend 687/2002) dan *World Bank* (1987).
4. Bahan acuan kinerja pelayanan dan tingkat kepuasan penumpang pada penelitian ini adalah standar Pelayanan Minimum Menteri No. 98 Tahun 2013 (PM 98/2013) dan peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 (PM 95/2015).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kinerja Operasional Angkutan Umum metode SK Ditjend 687/2002

Adriansyah (2015) melakukan penelitian yang menganalisis kinerja Bus Perkotaan Yogyakarta Jalur 2 dari sisi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, jumlah penumpang pada jam puncak, ketersediaan armada bus, dan analisis kelayakan finansial, peningkatan kinerja Bus Perkotaan Yogyakarta Jalur 2 sesuai dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan metode yang dilakukan adalah mengumpulkan data dari survei jumlah penumpang, survei waktu tempuh, survei panjang rute, survei waktu antara. Hasil yang adalah besarnya nilai kecepatan perjalanan sebesar 15,47 Km/jam, kategori baik sesuai standar. Waktu antara sebesar 15,55 menit, melebihi batas. Waktu sirkulasi sebesar 2,15 jam kondisi baik. Tingkat ketersediaan kendaraan yang didapatkan adalah sebesar 21,75%, di bawah standar. Dari perhitungan tingkat persinggungan jalur 2 dengan rute/jalur bus tidak terjadi persinggungan yang besar. Persinggungan terbesar terjadi antara rute/jalur 2 dengan rute/jalur 15 dengan nilai sebesar 37,625%. Hasil analisis kelayakan finansial pada kondisi eksisting dengan jumlah armada 17, *headway* 15,5 menit, jumlah rit sebanyak 1,2, waktu sirkulasi 126 menit. Operasional bus mengalami keuntungan, dengan besarnya pengeluaran dari operasional sebesar Rp 1.576.869.942, pendapatan sebesar Rp 1.851.097.500 dengan keuntungan sebesar Rp 274.227.558 per tahun atau Rp 22.852.297 per bulan.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Rizki (2017) mengenai Evaluasi dan Perencanaan Jaringan Trayek Trans Jogja dengan Menggunakan Sistem Terminal Terpadu di Kota Yogyakarta, dengan metode yang dilakukan adalah mengumpulkan data dari survei Trayek eksisting, *load factor*, titik-titik halte, *headway*, waktu siklus, jumlah armada, jumlah penduduk berpotensi menggunakan angkutan umum kemudian analisis perencanaan jaringan trayek, titik simpul, dan Jumlah permintaan. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di

lapangan serta hasil dari pembahasan terhadap hasil penelitian, dapat tingkat pelayanan angkutan menunjukkan hasil bahwa dari 23 kecamatan hanya 9 kecamatan yang layak dilayani angkutan perkotaan Yogyakarta. Terdapat 17 jalur (A – Q) pelayanan angkutan perkotaan pada penelitian ini. Untuk tempat pemberhentian direncanakan sebanyak 216 titik. Jumlah armada yang dibutuhkan yaitu sebanyak 116 unit dengan armada terbanyak yaitu masing-masing 10 unit terdapat pada Jalur A dan B dengan waktu sirkulasi Jalur A sebesar 97,68 menit, Jalur B sebesar 99,32 menit. Sedangkan jalur yang paling sedikit membutuhkan armada yaitu Jalur D dan G masing-masing jumlah armada yaitu 4 unit dengan waktu sirkulasi Jalur D sebesar 42,28 menit dan Jalur G 43,72 menit. Analisis terminal terpadu pada penelitian ini berlokasi di Kawasan Stadion Kridosono. Dengan pola memusat (*Center Point*) lokasinya yang sangat sentral dan luasnya kurang lebih 28.000 meter persegi dengan dikelilingi oleh perkantoran, rumah sakit dan tempat ramai lainnya mampu melayani 116 unit.

Anggraeni (2018) melakukan penelitian Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Magelang (Studi Kasus Jalur 1 dan Jalur 8) yang mengevaluasi kinerja angkutan perkotaan dilihat dari segi faktor muat, *headway*, waktu sirkulasi, *availability*, kecepatan. Mengetahui biaya operasional kendaraan (BOK) dan penentuan tarif angkutan serta perbaikan kinerja angkutan perkotaan dengan metode mengumpulkan data primer dan sekunder lalu pengumpulan jumlah sampel yang berpedoman pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Hasil dari penelitian ini adalah nilai *load factor* rata-rata angkutan perkotaan Kota Magelang pada kondisi eksisting, untuk Jalur 1 sebesar 13,42% dan untuk Jalur 8 sebesar 7,89%. Waktu antara (*headway*) yang didapatkan yaitu sebesar 4,38 menit untuk Jalur 1 dan 6,05 menit untuk Jalur 8. Waktu sirkulasi yang didapatkan untuk Jalur 1 adalah sebesar 46,48 menit dan untuk Jalur 8 sebesar 52,24 menit. Tingkat ketersediaan kendaraan (*availability*) yang didapatkan adalah sebesar 79% untuk Jalur 1 dan 88% untuk Jalur 8.

2.2 Important Performance Analysis (IPA)

Suryani (2018) melakukan penelitian untuk mengetahui kinerja operasional bus Trans Jogja Trayek 8 dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, Mengetahui kinerja pelayanan bus Trans Jogja Trayek 8 menurut persepsi penumpang dengan metode *IPA*. Mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 8 menurut persepsi penumpang dengan metode *CSI*. Metode analisis yang digunakan pada kinerja operasional mengacu SK Ditjend 687/2002, kinerja pelayanan mengacu pada PM No. 98 Tahun 2013 dan PM No. 29 Tahun 2015 dengan *IPA*, dan tingkat kepuasan penumpang dengan *CSI*. Hasil dari penelitian ini diperoleh *load factor* 11,42% sehingga belum memenuhi standar sebesar 70%. Nilai *headway* rata-rata diperoleh sebesar 24,47 menit dan lebih besar dari waktu ideal yaitu 5-10 menit sehingga *headway* tersebut cukup tinggi dan belum memenuhi standar, perolehan hasil dari segi waktu sirkulasi rata-rata sebesar 1,6 jam dengan rata-rata indikator kinerja angkutan umum waktu yang ditetapkan adalah 1-3 jam. Kecepatan perjalanan rata-rata yang diperoleh adalah sebesar 22,15 Km/jam dan tidak melebihi standar yang ada sebesar 25 Km/jam. Hasil kinerja pelayanan yang perlu ditingkatkan yaitu penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda, sikap pengemudi mengutamakan keselamatan kelancaran lalu lintas, dan perilaku pengemudi, kondektur, serta petugas halte terhadap penumpang. Berdasarkan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *CSI* pada bus Trans Jogja Trayek 8 diperoleh nilai indeks kepuasan sebesar 82,5% yang berarti tingkat kepuasan penumpang sudah sangat puas.

2.3 Customer Satisfaction Index (CSI)

Syukri (2014) melakukan penelitian untuk mengukur kepuasan pelanggan Trans Jogja sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanannya. Kepuasan pelanggan secara keseluruhan dapat diukur menggunakan *CSI* (Aritonang, 2005). Dengan Metode *CSI* penelitian dibagi menjadi dua bagian yaitu pilot study dan main study. Pilot study bertujuan untuk mengetahui apakah instrumen yang digunakan pada penelitian ini valid dan reliabel. Pada pilot study ini kuesioner disebarkan kepada 38 responden dan dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas merupakan suatu langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi dari suatu

instrumen, dengan tujuan untuk mengukur ketepatan instrumen yang digunakan dalam suatu penelitian. Berdasarkan hasil pengolahan data, dapat disimpulkan bahwa kepuasan Konsumen secara keseluruhan masih rendah. Hal ini dibuktikan dengan nilai CSI yang diperoleh berada di antara 64% - 71%, yaitu sebesar 68,75420687 %. Selain itu rendahnya kepuasan konsumen terhadap pelayanan Trans Jogja juga dibuktikan dengan negatifnya nilai gap antara harapan dan persepsi konsumen terhadap pelayanan Trans Jogja. Oleh karena itu diperlukan perbaikan kualitas pelayanan untuk dapat meningkatkan kepuasan konsumen. Sehingga dengan adanya upaya PT. Tugu Trans Jogja dalam memperbaiki kualitas layanannya maka kepuasan konsumen dapat meningkat.



2.4 Perbedaan Penelitian yang Dilakukan

Dari tinjauan pustaka di atas, maka diperoleh rincian yang dapat dilihat pada tabel 2.1 di bawah.

Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang

Peneliti	Tujuan Penelitian	Jalur diteliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
Adriansyah (2015)	Menganalisis kinerja Bus Perkotaan Yogyakarta Jalur 2 dari beberapa faktor, untuk peningkatan kinerja Bus Perkotaan Yogyakarta Jalur 2 sesuai dengan standar kinerja. Merencanakan ulang sisi efektivitas yang ada agar sesuai dengan standar.	Jalur 2 Trans Jogja	Mengumpulkan data jumlah penumpang, waktu tempuh, panjang rute, waktu antara. Dikelompokkan sesuai variabel kinerja yang diteliti lalu analisis perhitungan <i>Load factor</i> , perhitungan waktu antara, waktu sirkulasi, kecepatan, jumlah penumpang pada saat jam puncak, perhitungan jumlah ketersediaan armada, dan analisis kelayakan finansial.	<i>Load factor</i> : 32,15%, <i>Headway</i> : 16,08 Menit, Waktu sirkulasi: 128,65 menit, Kecepatan perjalanan: 15,47 km/jam, <i>Availability</i> : 42,3%
Rizki (2017)	Mengetahui perencanaan Trans Jogja dengan menggunakan sistem terminal terpadu.	Jalur 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, dan 4B Trans Jogja	Mengumpulkan data dari survei Trayek eksisting, <i>load factor</i> , titik-titik halte, <i>headway</i> , waktu siklus, jumlah armada, jumlah penduduk berpeluang menggunakan angkutan . Analisis perencanaan jaringan trayek, titik simpul, dan Jumlah permintaan.	Dari 23 kecamatan hanya 9 kecamatan yang layak dilayani angkutan perkotaan Yogyakarta. Kecamatan yang layak dilayani yaitu Gamping, Depok, Ngaglik, Mlati, Ngemplak, Godean, Banguntapan, Sewon dan Kasihan.
Anggraeni (2018)	Evaluasi kinerja angkutan perkotaan dilihat dari segi faktor muat, <i>headway</i> , waktu sirkulasi, <i>avaibility</i> , kecepatan. Mengetahui BOK dan penentuan tarif angkutan. Perbaikan kinerja angkutan perkotaan.	Jalur 1 dan Jalur 8	Mengumpulkan data primer dan sekunder lalu pengumpulan jumlah sampel. Analisis datanya berpedoman pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002	Jalur 1: LF = 13,42%, CT= 46,48 menit, Jumlah Pnp = 165 pnp/hari, Kecepatan Perjalanan = 19,98 km/jam, H= 4,38 menit, <i>Availability</i> = 79%, Jumlah Armada = 29 kend., BOK = Rp 2.081,92 BCR = 1,11

Sumber: Adriansyah (2015), Rizki (2017), Anggraeni (2018)

Lanjutan Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang

Peneliti	Tujuan Penelitian	Jalur Diteliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
Syukri (2014)	Mengukur kepuasan pelanggan Trans Jogja sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanannya.	Jalur operasi Trans Jogja	Menggunakan Metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> yang diperoleh berada di antara 64% - 71%, yaitu sebesar 68,75%. Selain itu rendahnya kepuasan konsumen terhadap pelayanan Trans Jogja juga dibuktikan dengan negatifnya nilai gap antara harapan dan persepsi konsumen terhadap pelayanan Trans Jogja
Suryani (2018)	Mengetahui kinerja operasional bus Trans Jogja Trayek 8, Mengetahui kinerja pelayanan bus Trans Jogja Trayek 8 menurut penumpang dengan metode <i>Important Performance Analysis (IPA)</i> . Mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 8 menurut persepsi penumpang dengan metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> .	Jalur 8 Trans Jogja	Metode analisis yang digunakan pada kinerja operasional mengacu SK Ditjend 687/2002, kinerja pelayanan mengacu pada PM No. 98 Tahun 2013 dan PM No. 29 Tahun 2015 dengan <i>Important Performance Analisis (IPA)</i> , dan tingkat kepuasan penumpang dengan <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	Diperoleh <i>load factor</i> 11,42% Nilai <i>headway</i> rata-rata sebesar 24,47 menit, perolehan hasil dari segi waktu sirkulasi rata-rata sebesar 1,6 jam. Kecepatan perjalanan sebesar 22,15 Km/jam. Berdasarkan tingkat kepuasan penumpang dengan metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> pada bus Trans Jogja Trayek 8 diperoleh nilai indeks kepuasan sebesar 82,5%.

Sumber: Syukri (2014), Suryani (2018)

Lanjutan Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang

Peneliti	Tujuan Penelitian	Jalur Diteliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
Penulis	Mengetahui kinerja Trans Jogja pada jalur 6A dan 6B dilihat dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, Mengetahui kinerja pelayanan bus Trans Jogja jalur 6A dan 6B menurut persepsi penumpang dengan metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> , mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B menurut penumpang dengan metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> .	Jalur 6A dan 6B Trans Jogja	Mengumpulkan data untuk analisis <i>Load Factor</i> , <i>Headway</i> , waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, Analisis datanya berpedoman pada SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Kemudian, analisis kinerja pelayanan bus dengan metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> , dan tingkat kepuasan penumpang dengan <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> .	Hasil <i>load factor</i> didapat 7,99% untuk Trayek 6A dan 5,46% untuk Trayek 6B. <i>Headway</i> diperoleh 21,37 menit untuk Trayek 6A dan 20,48 menit untuk Trayek 6B. Perolehan waktu sirkulasi sebesar 0,73 jam untuk Trayek 6A dan 6B. Kecepatan perjalanan sebesar 22,42 km/jam untuk Trayek 6A dan 23,22 km/jam untuk Trayek 6B. Hasil kinerja pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dengan metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> menunjukkan kinerja yang sudah baik sesuai kepentingan penumpang. Tingkat kepuasan penumpang dengan metode <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> diperoleh nilai indeks kepuasan pada bus Trans Jogja Trayek 6A sebesar 82,298% dan pada bus Trans Jogja Trayek 6B sebesar 79,273%.

Berdasarkan Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang dapat dirangkum persamaan dan perbedaan penelitian dengan uraian sebagai berikut ini.

1. Persamaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu dari segi kinerja operasional adalah tujuan dan metode yang dipakai. Tujuan dari Adriansyah (2015), Anggraeni (2018), dan Suryani (2018) yaitu untuk mengetahui kinerja bus Trans Jogja dan untuk metode yang digunakan pada penelitian ini sama dengan penelitian Adriansyah (2015), Rizki (2017), Anggraeni (2018), dan Suryani (2018) yaitu menggunakan metode kinerja operasional yang berpedoman dari Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggara Angkutan Umum di Wilayah perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur (SK Ditjend 687/2002). Perbedaan penelitian yang terdahulu dengan sekarang terdapat di jalur yang diteliti, pada penelitian Adriansyah (2015) meneliti jalur 2, Rizki (2017) Jalur 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, dan 4B, Anggraeni (2018) jalur 1 dan 8, dan Suryani (2018) jalur 8, sedangkan untuk penelitian ini meneliti jalur 6A dan 6B.
2. Persamaan penelitian ini dari segi kinerja pelayanan adalah tujuan dan metode yang terdapat pada penelitian Suryani (2018) yang bertujuan untuk mengetahui kinerja pelayanan dari persepsi penumpang dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*. Perbedaan penelitiannya adalah jalur yang diteliti, pada penelitian Suryani (2018) meneliti jalur 8 sedangkan untuk penelitian ini meneliti jalur 6A dan 6B.
3. Persamaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu dari segi tingkat kepuasan penumpang adalah Tujuan dan metode yang dipakai, yaitu bertujuan untuk mengetahui tingkat kepuasan penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* yang juga digunakan oleh Syukri (2014) dan Suryani (2018). Perbedaan penelitiannya yaitu jalur yang diteliti, pada penelitian Syukri (2014) meneliti seluruh jalur Trans Jogja, Suryani (2018) meneliti jalur 8, dan untuk penelitian ini meneliti jalur 6A dan 6B.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990), angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan utama kendaraan angkutan umum penumpang adalah menyediakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yang menggunakannya. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dari kaca mata perlintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini dimungkinkan angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang, banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang ditekan serendah mungkin.

Dinas perhubungan DIY menghadirkan transformasi baru pada angkutan umum di kota Yogyakarta dan sekitarnya yaitu bus Trans Jogja, yang merupakan bus perkotaan dengan ukuran sedang dengan sistem *buy the service* yang berbeda dengan bus angkutan umum lainnya yang ada di Yogyakarta dengan menggunakan sistem setoran. Trans Jogja sudah beroperasi semenjak Maret 2008 yang berdiri berdasarkan konsorsium empat koperasi pengelola transportasi umum kota dan pedesaan di Yogyakarta (Koperasi Pemuda Sleman Kopata, Aspada, dan Puskopkar) dan Perum Damri. Pengelola bus Trans Jogja sejak tahun 2008 sampai dengan tahun 2015 adalah PT Jogja Tugu Trans dan pada tahun 2016 sampai sekarang pengelola berpindah pada PT AMI (Anindya Mitra Internasional).

Trans Jogja mengadopsi konsep Trans Jakarta yang sudah lebih dulu beroperasi, namun Trans Jogja tidak memiliki jalur khusus seperti *busway* pada Trans Jakarta. Oleh karena itu, Trans Jogja berada dalam jalur yang bercampur dengan kendaraan-kendaraan lain, yang berkonsekuensi terjadi kemacetan apabila terjadi kemacetan lalu lintas maka Trans Jogja juga mengalami kemacetan seperti kendaraan lainnya.

Adapun karakteristik yang terdapat pada Trans Jogja antara lain:

1. Dapat mencakup berbagai lokasi,
2. Melayani berbagai macam lokasi yang mempunyai kegiatan ekonomi dalam lingkup kecil dan besar,
3. Pembayaran tiket dapat dilakukan di luar bus (halte bus Trans Jogja) dan di dalam bus Trans Jogja (apabila penumpang menaiki Trans Jogja dari halte *portable*), dan
4. Halte yang tidak sebidang jalan sehingga penumpang tidak memberhentikan bus di tempat yang tidak terdapat halte atau *portable*.

Trans Jogja mulai beroperasi pada awal bulan Maret tahun 2008 dengan beberapa penerapan sistem angkutan umum yang diberlakukan, seperti yang diuraikan seperti di bawah ini.

1. Jumlah armada yang ada saat ini sebanyak 105 buah armada bus.
2. Ukuran bus Trans Jogja termasuk dalam jenis bus sedang dengan menyesuaikan lebar jalan.
3. Menerapkan sistem tertutup dengan maksud penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa lewa gerbang pemeriksaan (*gate acces*).
4. Ada beberapa sistem pembayaran yang diterapkan, antara lain:
 - a. Menggunakan tiket sekali jalan (*single trip*) dengan harga Rp 3.500,- tiket dimasukkan ke dalam mesin tiket dan akan ditelan secara otomatis, dan
 - b. Tiket berlangganan, dengan pembelian perdana Rp 25.000,- dan minimal isi ulang saldo sebesar Rp 25.000,-. Terdapat dua tipe tiket berlangganan, yaitu:
 - 1) Umum (Rp 2.700,-/trip), dan
 - 2) Pelajar untuk siswa SD sampai SMA (Rp 1.800,-/trip).

Pengguna tiket ini berbeda dengan karcis bus biasa karena karcis ini akan diperiksa melalui suatu mesin yang akan membuka pintu secara otomatis, sehingga penumpang dapat berganti bus tanpa harus membayar biaya tambahan apabila masih dalam satu tujuan.

5. Memiliki tempat pemberhentian khusus di halte yang telah ditentukan.

6. Jalur lintas Trans Jogja saat ini terdiri 17 jalur yakni: 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, dan 11.
7. Menggunakan sistem *buy the service* untuk menjamin pelayanan.
8. Umur bus dibatasi 5 sampai 10 tahun.
9. Kapasitas penumpang bus Trans Jogja yang dapat diangkut adalah 41 orang yang terdiri dari 21 penumpang duduk dan 20 penumpang berdiri. Kapasitas ini tidak boleh dilampaui untuk menjamin keamanan dan kenyamanan penumpang.
10. Sopir, *crew*, dan petugas yang bekerja di halte khusus permanen diberi gaji bulanan sehingga tidak ada sistem kerja setoran.
11. Bus Trans Jogja dilengkapi dengan AC untuk memberikan kenyamanan kepada pengguna jasa.
12. Jadwal beroperasi Trans Jogja mulai pukul 05.30-21.30 WIB setiap harinya.

Penerapan yang diuraikan bus Trans Jogja di atas bertujuan untuk tujuan bus Trans Jogja, dengan salah satunya memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat dan khususnya pengguna Trans Jogja.

3.2 Trayek atau Rute

Trayek menurut Keputusan Menteri No. 35 Tahun 2003 adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Trayek dapat didefinisikan sebagai jalur atau lintasan tetap angkutan umum yang melewati beberapa tempat secara rutin melayani penumpang dengan menaikkan atau menurunkannya dan di lain pihak calon penumpang menggunakan angkutan umum pada rute tersebut.

3.2.1 Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Berdasarkan KM No. 35 Tahun 2003, pelayanan trayek angkutan umum diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut ini.

1. Trayek Utama

Trayek utama mempunyai jadwal yang tetap dan teratur. Trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dengan pendukung dengan ciri-ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap. Pelayanan

angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.

2. Trayek Cabang

Sistem pengoperasian trayek cabang sama dengan trayek utama, namun trayek ini beroperasi pada kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.

3. Trayek Ranting

Trayek ranting tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.

4. Trayek Langsung

Trayek langsung memiliki jadwal yang tetap. Trayek ini melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan pemukiman, serta berhenti di tempat-tempat yang sudah ditetapkan pada angkutan kota untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

Berdasarkan surat keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002, jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut.

1. Pola tata guna tanah

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2. Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimalkan.

3. Kepadatan penduduk

Salah satu faktor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

4. Daerah pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

5. Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada

3.2.2 Sistem *Buy the Service*

Sistem baru yang diadopsi oleh Dinas Perhubungan DIY adalah sistem *buy the services*, yaitu sistem pembelian pelayanan dari Pemerintah kepada Swasta (operator) untuk mengoperasikan angkutan umum dengan standar-standar tertentu, khususnya untuk mengutamakan pelayanan kepada masyarakat yang menggunakan. Menurut Raharjo (2011) sistem *buy the services* mempunyai beberapa keunggulan, seperti berikut ini.

1. Tidak menggunakan sistem setoran.
2. Mekanisme subsidi mudah dilakukan.
3. Operator (termasuk pengemudi) hanya berkonsentrasi pada pelayanan,
4. Operator akan dibayar sesuai rupiah per kilometer layanan yang dihitung berdasarkan nilai biaya pokok angkutan.
5. Memiliki standar pelayanan yang harus dipenuhi, yaitu bus hanya berhenti di tempat henti dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.
6. Pelayanan transportasi bus dengan sistem *buy the services* lebih mengedepankan pelayanan kepada masyarakat (*public service*).

7. Dalam mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.
8. Implementasi sistem *buy the services* didasarkan pada konsep peremajaan angkutan umum, sesuai dengan amanat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 78/KEP/2006 tanggal 11 Juli 2006 tentang Pembatasan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Umum di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

3.3 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan

Untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem transportasi, terdapat beberapa parameter yang dapat dilihat, seperti menyangkut ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan pelayanan, dan yang bersifat kualitatif yang dinyatakan dengan mutu pelayanan.

3.3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Angkutan umum dapat dikatakan memiliki kinerja yang baik apabila memenuhi kriteria-kriteria yang distandarkan. Salah satu acuan yang dapat digunakan dalam mengevaluasi angkutan umum adalah *A World Bank Study* dan SK Ditjend 687/2002 yang dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

No.	Aspek	Parameter	Standar
1.	<i>Load Factor</i>	Rasio jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu (%)	≤70%
2.	Waktu Antara	Ideal	5 – 10 menit
		Puncak	2 – 5 menit
3.	Waktu Sirkulasi	Rata-rata	1 – 1,5 jam
		Maksimum	2 – 3 jam
4.	Kecepatan Perjalanan	Daerah padat dan lalu lintas bercampur	10 – 12 km/jam
		Daerah lajur khusus bus	15 – 18 km/jam
		Daerah jalan khusus bus	25 – 30 km/jam
		Daerah tidak padat	25 km/jam

Sumber: *World Bank Policy Study* (1986) dan Ditjend. Perhubungan Darat (2002)

3.3.1.1 Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat (*Load factor*) adalah perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut terhadap kapasitas bus pada periode waktu tertentu yang biasa

dinyatakan dalam persen (%). Pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 menyebutkan bahwa faktor muat (*load factor*) yang ada bergantung pada daya tampung penumpang baik yang duduk maupun berdiri pada setiap kendaraan angkutan umum yang digunakan atau kapasitas kendaraan. Untuk setiap kapasitas kendaraan dapat dilihat pada Tabel 3.2 berikut ini.

Tabel 3.2 Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Per hari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	8	-	8	250-300
Bus kecil	19	-	19	300-400
Bus sedang	20	10	30	500-600
Bus besar lantai tunggal	49	30	79	1.000-1.200
Bus besar lantai ganda	85	35	120	1.500-1.800

Sumber: Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Berdasarkan Tabel 3.2 di atas, jenis angkutan umum bus perkotaan Trans Jogja Trayek 6A dan 6B adalah bus sedang yang mengizinkan penumpang untuk berdiri, sehingga perhitungan faktor muat (*load factor*) berdasarkan jumlah tempat duduk penumpang dan ditambah dengan kapasitas berdiri.

Pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 rumus perhitungan faktor muat (*load factor*) dapat dihitung dengan persamaan 3.1 berikut ini.

$$L_f = \frac{J_p}{C} \times 100\% \quad (3.1)$$

J_p = Jumlah penumpang pada segmen sebelum + jumlah penumpang naik – jumlah penumpang turun

Keterangan:

L_f = Faktor muat penumpang,

J_p = Jumlah penumpang, dan

C = Kapasitas angkutan sesuai ukuran.

3.3.1.2 Waktu Antara (*Headway*)

Waktu antara (*headway*) merupakan selisih waktu antara kendaraan satu dengan kendaraan lain yang berurutan di belakangnya pada satu rute yang sama. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 apabila waktu antara (*headway*) semakin kecil, maka frekuensi yang terjadi akan menjadi semakin tinggi dan mengakibatkan waktu tunggu yang rendah sehingga kondisi tersebut memberi keuntungan bagi penumpang. Namun di sisi lain hal tersebut dapat menyebabkan proses *bunhing* atau saling menempel yang berpotensi menyebabkan gangguan pada lalu lintas. Perhitungan waktu antara dinyatakan dalam rumus di bawah ini.

$$H = b_2 - b_1 \quad (3.2)$$

Keterangan:

H = Waktu antara (menit)

b_2 = waktu kedatangan bus 2, dan

b_1 = waktu kedatangan bus 1.

3.3.1.3 Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi merupakan waktu lamanya perjalanan kendaraan dari terminal awal ke terminal tujuan dan kembali lagi ke terminal awal yang nilainya dalam satuan menit. Waktu sirkulasi perjalanan dipengaruhi oleh beberapa hal seperti waktu yang diperlukan saat penumpang naik ataupun turun kendaraan, panjang trayek, dan waktu tunggu penumpang.

3.3.1.4 Kecepatan Perjalanan

Salah satu parameter yang digunakan untuk pengoperasian dan penentuan jumlah armada dilihat dari segi efektivitas dan efisiensi adalah kecepatan. Kecepatan perjalanan suatu angkutan merupakan indikator kualitas pelayanan angkutan di wilayah perkotaan. Kecepatan didefinisikan sebagai perbandingan jarak yang ditempuh dengan waktu yang diperlukan untuk menempuh jarak tersebut. Kecepatan merupakan laju kendaraan yang dinyatakan dalam Km/jam dengan menggunakan persamaan 3.5 sebagai berikut.

$$v = \frac{s}{t} \quad (3.3)$$

Keterangan :

v = Kecepatan (Km/jam),

s = Jarak tempuh (Km), dan

t = Waktu perjalanan (jam).

3.3.1.5 Rata-rata Harmonik

Menurut Sudjana (1975) rata-rata harmonik dapat digunakan untuk menghitung rata-rata *headway*, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan. Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$h = \frac{n}{\sum (1/x_i)} \quad (3.4)$$

Keterangan:

h = Rata-rata harmonik,

n = jumlah sampel, dan

x_i = Sampel ke- i .

3.3.2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Dalam melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lali Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka ditetapkannya Peraturan Menteri No.98 Tahun 2013 dan Penambahan pada Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Ada 6 aspek yang dinilai dalam Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yaitu aspek keamanan, aspek keselamatan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan, aspek kesetaraan,

dan aspek keteraturan. Semua aspek ini dinilai pada sarana dan fasilitas pendukung pada angkutan perkotaan, adalah sebagai berikut.

1. Aspek keamanan
 - a. Identitas kendaraan, meliputi: nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan (paling sedikit satu stiker).
 - b. Identitas awak kendaraan, meliputi:
 - 1) Bagi pengemudi: mengenakan pakaian seragam yang dilengkapi dengan identitas nama pengemudi dan perusahaan, menempatkan papan atau kartu identitas nama pengemudi, nomor induk pengemudi, dan nama perusahaan di ruang pengemudi, dan
 - 2) Bagi kondektur: mengenakan pakaian seragam yang dilengkapi dengan identitas nama kondektur dan perusahaan.
 - c. Lampu penerangan, berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam mobil untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa terutama pada malam hari. Lampu penerangan harus 100% berfungsi dan harus sesuai dengan standar teknis.
 - d. Kaca film pada kaca kendaraan yang mengurangi paparan cahaya matahari secara langsung. Persentase yang digunakan untuk kegelapan kaca film paling gelap 30%.
 - e. Lampu isyarat tanda bahaya yang berfungsi sebagai pemberi informasi adanya bahaya di dalam kendaraan. Lampu warna kuning berpijar terpasang di atap pada bagian tengah depan dan belakang. Tersedia paling sedikit 2 (dua) tombol yang dipasang di ruang pengemudi dan ruang penumpang.
2. Aspek keselamatan
 - a. Pada awak kendaraan, meliputi: standar operasional prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan, kompetensi pengemudi, kondisi fisik pengemudi, dan jam istirahat pengemudi.
 - b. Pada sarana, meliputi: peralatan keselamatan (paling sedikit tersedia alat pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan), fasilitas

kesehatan P3K, informasi tanggap darurat (berisi nomor telepon dan atau SMS pengaduan), fasilitas pegangan (*hand grip*) untuk penumpang berdiri, pintu keluar dan atau masuk penumpang, ban (ban depan tidak boleh menggunakan ban vulkanisir), rel gorden di jendela, alat pembatas kecepatan, pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya satu untuk bus sedang, kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI), dan sabuk keselamatan.

- c. Pada prasarana, meliputi: fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (*pool*) yang berfungsi sebagai tempat istirahat kendaraan, tempat pemeliharaan dan perbaikan kendaraan.
3. Aspek kenyamanan
Kenyamanan di bus meliputi: daya angkut, fasilitas pengatur suhu ruangan, fasilitas kebersihan, dan larangan merokok.
 4. Aspek keterjangkauan
Tarif yang dikenakan pada pengguna jasa sesuai dengan pelayanan yang diberikan.
 5. Aspek kesetaraan
 - a. Tempat duduk prioritas, dan
 - b. Ruang tempat kursi roda.
 6. Aspek keteraturan
 - a. Informasi pelayanan,
 - b. Waktu berhenti di halte,
 - c. *Headway* pada jarak antar kendaraan, dan
 - d. Kinerja operasional.

Aspek-aspek yang ada pada Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek digunakan sebagai indikator dalam mengukur kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang terhadap kinerja pelayanan.

Penentu kualitas jasa pelayanan agar pengguna dapat terpuaskan terdapat lima kriteria, yaitu:

1. Keandalan (*reability*) yaitu suatu kemampuan untuk melaksanakan pemberian jasa yang dijanjikan dengan tepat, pasti, dan terpercaya.
2. Responsif (*responsiveness*) yaitu suatu kemampuan untuk membantu pengguna dan memberikan jasa dengan cepat atau selalu tanggap.
3. Keyakinan (*confidence*) yaitu mempunyai pengetahuan, kemampuan berlaku sopan terhadap pengguna jasa, sehingga timbul kepercayaan dan keyakinan terhadap penyedia jasa.
4. Empati (*empathy*) yaitu memiliki kepedulian atau perhatian terhadap penyedia jasa.
5. Berwujud (*tangible*) yaitu memiliki penampilan berupa fisik apa saja yang dapat dirasakan langsung oleh pengguna jasa.

Komponen-komponen di atas merupakan hal yang saling terkait dan terintegrasi dalam penentuan kualitas pelayanan yang harus menjadi perhatian khusus bagi penyedia jasa. Indikator dan atribut pelayanan yang digunakan berkaitan dengan pelayanan Angkutan Umum Perkotaan Trans Jogja sesuai dengan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013 dan penambahan pada Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek seperti pada Tabel 3.3 berikut ini.

Tabel 3.3 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan

No.	Variabel	Indikator	Atribut Pelayanan
1	Wujud fisik (<i>tangible</i>)	Aspek keamanan Aspek keselamatan Aspek kenyamanan Aspek kesetaraan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik 2. Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap 3. Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang) 4. Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja 5. Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik 6. Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik 7. Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia 8. Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah 9. Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik 10. Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus 11. Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik 12. Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
2	Keandalan (<i>reability</i>)	Aspek keterjangkauan Aspek keteraturan	<ol style="list-style-type: none"> 13. Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan 14. Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
3	Keresponsifan atau tanggapan (<i>responsiveness</i>)	Aspek keselamatan Aspek keteraturan	<ol style="list-style-type: none"> 15. Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan) 16. Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
4	Jaminan (<i>assurance</i>)	Aspek keselamatan	<ol style="list-style-type: none"> 17. Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas 18. Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan 19. Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
5	Empati (<i>empathy</i>)	Aspek keselamatan	<ol style="list-style-type: none"> 20. Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang

Sumber: Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013 dan Peraturan Menteri No.29 Tahun 2015

3.3.2.1 Sampel Populasi

Menurut Sugiyono (2017) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya, di mana sampel merupakan bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik yang dipakai dalam pengambilan sampel ini dengan cara *simple random sampling*. Objek yang dijadikan responden adalah -penumpang Trans Jogja Jalur 6A dan 6B. Adapun besarnya sampel menggunakan rumus *Slovin* menurut Sugiyono (2017) adalah dengan persamaan 4.1 berikut.

$$n = \frac{N}{1 + n \times (e)^2} \quad (3.5)$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel yang diperlukan,

N = Jumlah populasi, dan

e = tingkat kesalahan sampel (*sampling error*), biasanya 10%.

3.3.2.2 Uji Validitas

Singarimbun dan Effendi (2008) Validitas adalah pengujian yang dilakukan untuk menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur atau instrumen itu mengukur apa yang ingin diukur. Sugiyono (2017) menyebutkan bahwa hasil pengujian akan valid apabila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Hasil pengukuran yang valid berarti instrumen yang digunakan dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Cara menguji validitas menurut Singarimbun dan Effendi (2008) adalah sebagai berikut ini.

1. Mendefinisikan secara operasional konsep tentang aspek-aspek yang akan diukur berlandaskan teori tertentu yang akan dijadikan butir pernyataan dalam kuesioner.

2. Melakukan uji coba skala pengukur tiap pernyataan kuesioner pada sejumlah responden.
3. Mempersiapkan tabel tabulasi jawaban dari beberapa pernyataan yang sudah diisi responden.
4. Menghitung korelasi antara masing-masing pernyataan dengan skor total dengan menggunakan *corrected item total correlation*. Rumus yang digunakan untuk menghitung nilai *corrected item total correlation* adalah korelasi *product moment* yang dituliskan pada persamaan 3.10 berikut ini.

$$r = \frac{N(\sum XY) - (\sum X \cdot \sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2] \cdot [N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \times 100\% \quad (3.6)$$

Keterangan:

r = nilai korelasi,

N = total jumlah responden,

X = skor pernyataan setiap 1 pernyataan,

Y = skor total pernyataan dari 1 responden, dan

XY = skor pernyataan dikali skor total.

5. Angka korelasi yang didapat harus dibandingkan dengan angka kritik tabel korelasi nilai r seperti Tabel 3.4 berikut ini.

Tabel 3.4 Angka Kritik Nilai r

Derajat kebebasan (df)	5%	1%	Derajat kebebasan (df)	5%	1%
1	0,997	1,000	24	0,338	0,495
2	0,950	0,990	25	0,381	0,485
3	0,878	0,959	26	0,374	0,478
4	0,811	0,917	27	0,367	0,463
5	0,754	0,874	28	0,361	0,463
6	0,707	0,834	29	0,355	0,456
7	0,666	0,798	30	0,349	0,449
8	0,632	0,765	35	0,325	0,418
9	0,602	0,735	40	0,304	0,393
10	0,576	0,708	45	0,288	0,372
11	0,553	0,684	50	0,273	0,354
12	0,532	0,661	60	0,250	0,325
13	0,497	0,623	70	0,232	0,302
14	0,497	0,623	80	0,217	0,283
15	0,482	0,606	90	0,205	0,267

Lanjutan Tabel 3.4 Angka Kritik Nilai r

Derajat kebebasan (df)	5%	1%	Derajat kebebasan (df)	5%	1%
16	0,468	0,590	100	0,195	0,254
17	0,456	0,575	125	0,174	0,228
18	0,444	0,561	150	0,159	0,208
19	0,433	0,549	200	0,138	0,181
20	0,423	0,537	300	0,113	0,148
21	0,413	0,526	400	0,098	0,128
22	0,404	0,515	500	0,088	0,115
23	0,396	0,505	1000	0,062	0,081

Sumber: Singarimbun dan Effendi (2008)

6. Membaca tingkat signifikansi dari Tabel 3.4 adalah untuk mengetahui derajat kebebasan (df) yaitu jumlah sampel uji coba dikurangi 2 ($df = N-2$).
7. Apabila dalam hasil perhitungan korelasi ditemukan pada tiap pernyataan tersebut positif dengan nilai $r_{hitung} >$ angka kritik r_{tabel} maka instrumen pernyataan tersebut valid, sebaliknya jika nilai $r_{hitung} \leq$ angka kritik r_{tabel} maka instrumen pernyataan tersebut akan dianggap tidak valid. Pengujian validitas dalam penelitian ini menggunakan program pengolahan data SPSS versi 25.

3.3.2.3 Uji Reabilitas

Sugiyono (2017) Uji reabilitas adalah pengujian instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama dalam waktu yang berbeda. Hasil pengujian akan reliabel apabila menunjukkan konsistensi suatu alat pengukur di dalam mengukur gejala yang sama. Pengujian terhadap reliabilitas data penelitian menurut Algifari (2016) dapat dilakukan dengan menghitung besarnya *Cronbach's alpha*. Data penelitian dapat dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach's alpha* minimal $> 0,6$. Pengujian reliabilitas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program pengolah data SPSS versi 25.

3.3.2.4 Metode *Importance Performance Analysis (IPA)*

Metode *Importance Performance Analysis (IPA)* merupakan alat bantu dalam menganalisis atau yang digunakan untuk membandingkan sampai sejauh mana antara kinerja atau pelayanan yang dirasakan oleh pengguna jasa

dibandingkan dengan tingkat kepuasan yang diharapkan. Dari hasil penilaian tingkat kepentingan dan hasil penilaian kerja, maka akan diperoleh suatu perhitungan mengenai tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan tingkat pelaksanaannya oleh penyedia jasa. Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara nilai kinerja pelaksanaan dengan nilai kepentingan, sehingga tingkat kesesuaian akan menentukan skala prioritas yang akan dipakai dalam penanganan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa transportasi di perkotaan.

Menurut Supranto (2011) bahwa ada dua parameter dalam analisis ini, yaitu X yang merupakan tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap kinerja yang ditawarkan, dan Y yang merupakan tingkat kepentingan yang diberikan oleh pengguna jasa terhadap indikator yang ditunjuk. Tahapan analisis metode *IPA* dapat diuraikan seperti di bawah ini.

1. Pemberian nilai

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *likert*. Skala *likert* dalam Sugiono (2017) umumnya digunakan dalam penelitian yang bersifat pengukuran sikap, keyakinannya, nilai, dan pendapat pengguna jasa terhadap suatu kondisi. Skala *likert* yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai jawaban dengan 5 tingkat seperti pada Tabel 3.5 berikut ini.

Tabel 3.5 Nilai Skala *Likert*

Tingkat Kinerja	Tingkat Kepentingan	Nilai
Sangat Baik	Sangat Penting	5
Baik	Penting	4
Cukup (Netral)	Cukup (Netral)	3
Tidak Baik	Tidak Penting	2
Sangat Tidak Baik	Sangat Penting	1

Sumber: Supranto (2011)

Penilaian dari hasil perolehan kuesioner dilakukan pada masing-masing indikator yang kemudian dicari nilai rata-rata untuk mendapatkan nilai kinerja dan tingkat kepentingan indikator pada atribut tersebut.

2. Hitungan rata-rata penilaian kinerja dan kepentingan

Menghitung rata-rata penilaian kinerja dan kepentingan untuk masing-masing indikator atribut menggunakan persamaan di sebagai berikut.

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{n} \quad (3.7)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{n} \quad (3.8)$$

Keterangan:

\bar{X} = Skor rata-rata dari nilai X (Total skor tingkat kinerja)

\bar{Y} = Skor rata-rata dari nilai Y (Total skor tingkat kepentingan)

n = Jumlah responden

langkah selanjutnya adalah menghitung skor rata-rata tingkat kinerja dan kepentingan untuk keseluruhan indikator atribut dengan persamaan di bawah ini.

$$\bar{X}_i = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{k} \quad (3.9)$$

$$\bar{Y}_i = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{k} \quad (3.10)$$

Keterangan:

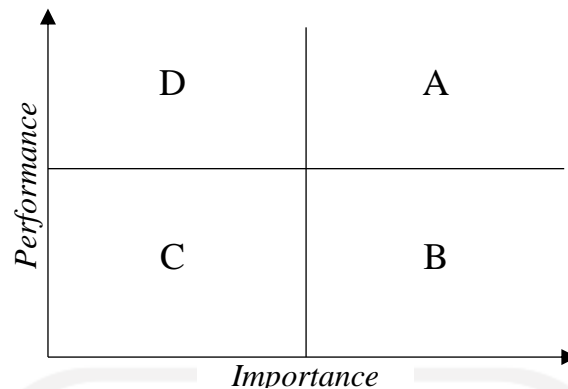
\bar{X}_i = Skor rata-rata dari nilai \bar{X}

\bar{Y}_i = Skor rata-rata dari nilai \bar{Y}

k = Jumlah indikator atribut

nilai \bar{X}_i ini memotong tegak lurus pada sumbu horizontal, yaitu sumbu yang mencerminkan kinerja (X), sedangkan nilai \bar{Y}_i memotong tegak lurus pada sumbu vertikal, yaitu sumbu yang mencerminkan kepentingan indikator (Y).

Kemudian nilai-nilai tersebut diplotkan ke dalam diagram kartesius yang dibatasi oleh sumbu X dan sumbu Y. Seperti terlihat pada gambar 3.1.



Gambar 3.1 Importance-Performance Grid Diagram Kartesius

(Sumber: Supranto, 2001)

3. Analisis kuadran

Pengertian dari empat kuadran diagram kartesius tersebut adalah sebagai berikut.

- a. Kuadran A: *Importance* tinggi dan *performance* juga tinggi, artinya pada kondisi ini dari sisi pengguna jasa, faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan pada tingkat yang tinggi, sedangkan kepuasan pengguna jasa juga pada tingkat yang tinggi (memuaskan). Dalam hal ini penyedia jasa diharapkan dapat mempertahankan pelayanan dan kinerjanya.
- b. Kuadran B: *Importance* rendah sedangkan *performance* tinggi, artinya pada kondisi ini faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan tidak penting bagi pengguna, tapi pengguna sudah merasa puas.
- c. Kuadran C: *Importance* rendah dan *performance* juga rendah, artinya pada kondisi ini, faktor-faktor yang berhubungan dengan pelayanan tidak penting bagi pengguna, kinerja biasa-biasa saja dan pengguna tidak merasa puas dengan pelayanan yang diberikan.
- d. Kuadran D: *Importance* tinggi sedangkan *performance* rendah, artinya pada kondisi ini, dari sisi kepentingan pengguna jasa, di mana faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan pada tingkat tinggi, sedangkan dari sisi kepuasan, konsumen merasakan tingkat yang rendah (tidak puas) sehingga perlu adanya perbaikan oleh penyedia jasa.

3.3.2.5 Customer Satisfaction Index (CSI)

Dalam menentukan atau mengukur tingkat kepuasan pelanggan dapat ditentukan dengan indikator nilai CSI yang mempertimbangkan tingkat harapan pengguna jasa terhadap faktor-faktor yang akan ditentukan. Untuk mengetahui besarnya CSI, dapat dilakukan langkah-langkah sebagai berikut.

1. Membuat *Weight Factors (WF)* tiap variabel. Yaitu nilai rata-rata tingkat kepentingan (\bar{Y}) tiap atribut terhadap total seluruh atribut dan huruf (i) merupakan atribut ke-1 dengan persamaan 3.11 sebagai berikut.

$$WF = \frac{\bar{Y}_i}{\sum \bar{Y}} \times 100\% \quad (3.11)$$

2. Membuat *Weight Score (WS)* tiap variabel. Bobot ini merupakan perkalian antara *Weight Factors (WF)* dengan rata-rata tingkat kinerja atau *mean satisfaction score (MSS)*.

$$WS = MSS \times WF \quad (3.12)$$

3. Menghitung *weighted average total (WAT)*, yaitu penjumlahan *Weight Score (WS)* dari semua atribut dengan persamaan 3.14 berikut.

$$WAT = WS_1 + WS_2 + WS_3 \dots WS_n \quad (3.13)$$

4. Menentukan *CSI*, yaitu *weighted average total (WAT)* dibagi dengan *highest scale (HS)* dengan persamaan 3.15 di bawah ini.

$$CSI = \frac{WAT}{H_s} \times 100\% \quad (3.14)$$

Menurut Aritonang (2005) nilai kepuasan secara menyeluruh dapat dilihat dalam kriteria tingkat kepuasan penumpang pada bilai rentang skala. Pembuatan skala linier numerik dicari dengan rentang skala (RS) dengan persamaan 3.16 berikut.

$$RS = \frac{r_1 - r_2}{n} \quad (3.15)$$

Keterangan:

r_1 = Persentase tertinggi

r_2 = Persentase terendah

n = Jumlah sampel

Pada penelitian ini menggunakan skala maksimal 5, sehingga diperoleh nilai rentang skala sebagai berikut.

$$RS = \frac{100\% - 0\%}{5} = 20\%$$

Sehingga nilai rentang skala (RS) adalah sebesar 20% kemudian dapat diketahui tingkat kepuasan responden dengan klasifikasi antara lain:

0% - 20% = Tidak Puas,

20% < CSI ≤ 40% = Kurang Puas,

40% < CSI ≤ 60% = Cukup Puas,

60% < CSI ≤ 80% = Puas, dan

80% < CSI ≤ 100% = Sangat Puas

BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Pendahuluan

Metode penelitian adalah suatu tahapan dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti guna memberikan informasi berupa proses atau tahapan yang dilakukan dalam suatu penelitian mulai dari pengumpulan data, analisis data, sampai memperoleh hasil dari penelitian tersebut. Metode yang dipakai pada penelitian ini merupakan evaluasi kinerja operasional mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 serta dilakukan evaluasi kinerja pelayanan dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*, dan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*, yang nantinya penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder, yang kemudian data yang didapat tersebut dianalisis hingga diperoleh suatu hasil akhir dari penelitian.

4.2 Subjek dan Objek Penelitian

Subjek pada penelitian kali ini adalah evaluasi kinerja dan operasi Trans Jogja Jalur 6A dan 6B. Sedangkan objek penelitian kali ini adalah Bus dan jalur Trans Jogja 6A dan 6B serta pengguna bus Trans Jogja jalur 6A dan 6B.

4.3 Data yang Dibutuhkan untuk Penelitian

Untuk melakukan analisis data, maka dikumpulkan data-data yang terkait dengan Trans Jogja Jalur 6A dan 6B sebagai studi kasus dari penelitian. Data – data tersebut dapat berupa data primer ataupun data sekunder.

4.3.1 Data Primer

Data primer didapatkan dengan pengamatan langsung di lapangan dan data primer dibutuhkan apabila data sekunder sendiri tidak mencukupi. Data primer yang dibutuhkan adalah jumlah penumpang dalam satu rute perjalanan, kapasitas dalam bus, waktu antara, waktu yang dibutuhkan untuk menempuh perjalanan satu rute dan waktu antara bis perkotaan pada masing-masing jalur dan jawaban responden dari kuesioner kepuasan penumpang.

1. Survei jumlah penumpang

Pelaksanaan survei jumlah penumpang dilakukan dengan cara mencatat jumlah penumpang yang dan yang turun dalam satu rit dalam bis perkotaan tersebut. Pencatatan dilakukan oleh dua orang surveyor yaitu satu orang duduk di dekat pintu depan bis perkotaan dan yang lainnya duduk di dekat pintu belakang bis perkotaan dengan menggunakan formulir survei.

2. Survei waktu tempuh

Survei dilaksanakan dengan cara mencatat waktu perjalanan (*Travel Time*). Pencatatan dilakukan oleh surveyor yang duduk di dalam bis perkotaan mulai dari terminal asal sampai terminal tujuan. Pencatatan waktu menggunakan alat ukur waktu *stopwatch*.

3. Survei waktu antara

Survei dilakukan dengan cara mencatat waktu antara bis perkotaan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur yang sama. Pencatatan dilakukan pada ruas jalan yang dianggap sebagai tempat pemberhentian bis sementara. Pencatatan waktu menggunakan alat ukur waktu *stopwatch*.

4. Survei pengisian kuesioner oleh responden (penumpang)

Data diperoleh dengan memberikan angket kuesioner berupa daftar pernyataan tingkat kinerja dan tingkat kepentingan terhadap fasilitas pelayanan bus Trans Jogja pada Trayek 6A dan 6B yang diisi oleh sejumlah responden secara acak yang berada dalam bus untuk mengetahui informasi mengenai penilaian atribut pelayanan yang diberikan.

4.3.2 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait seperti dinas perhubungan provinsi DIY. Data yang diperoleh berupa trayek jalur bis perkotaan dan jumlah armada bis perkotaan di D.I. Yogyakarta.

4.4 Teknik Pengambilan Data

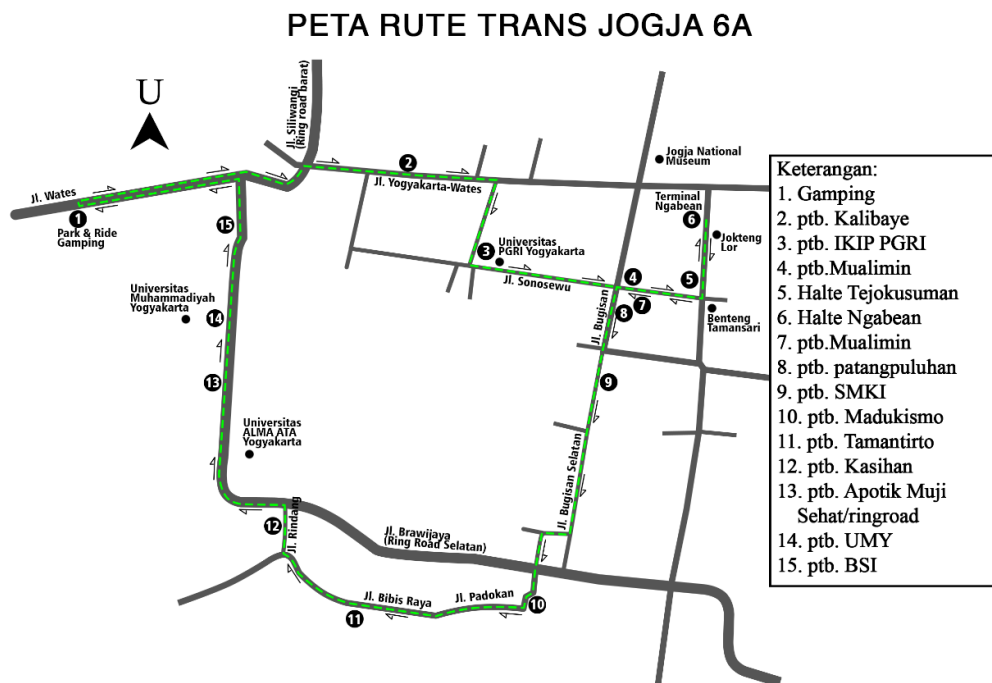
Penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer membutuhkan sedikitnya 2 orang surveyor untuk setiap bus dan 1 orang surveyor yang ditempatkan di halte, yang terdiri dari:

1. Satu orang dalam bus untuk mencatat faktor muat, waktu perjalanan, dan jumlah penumpang naik dan turun,
2. Satu orang dalam bus untuk memberikan formulir kuesioner tingkat kepuasan ke penumpang, dan
3. Satu orang mencatat waktu tunggu penumpang dan *headway*, yaitu ditempatkan pada Halte atau *pertable* yang dianggap sebagai tempat pemberhentian bus sementara.

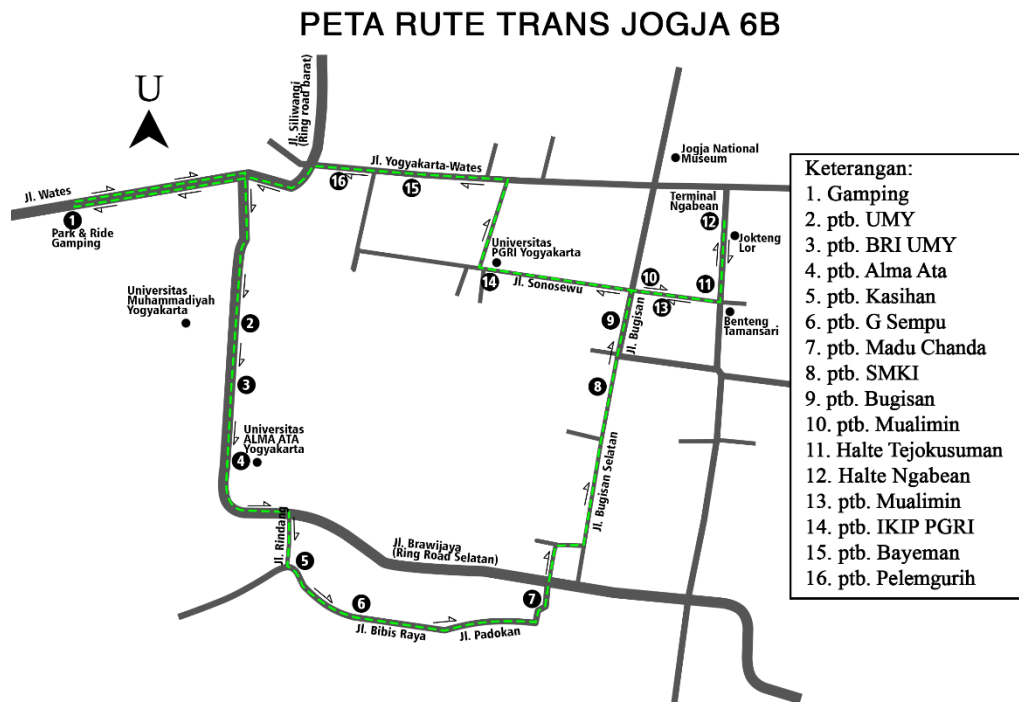
Pengumpulan data sekunder sedikitnya membutuhkan 1 orang untuk meminta data pada instansi terkait.

4.4.1 Lokasi Penelitian

Lokasi pengambilan data dilakukan dengan mengikuti rute yang dilewati pada jalur 6A dan 6B. Adapun denah trayek 6A dan 6B pada Gambar 4.1 dan Gambar 4.2 berikut ini.



Gambar 4.1 Trayek 6A Bus Trans Jogja
(Sumber: <http://dishub.jogjaprov.go.id/trans-jogja>, 2019)



Gambar 4.2 Trayek 6B Bus Trans Jogja
(Sumber: <http://dishub.jogjaprov.go.id/trans-jogja>, 2019)

4.4.2 Peralatan

Peralatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah.

1. Pengukur waktu (*Stopwatch*).
2. Alat tulis.
3. Formulir kuesioner.
4. Formulir survei, yang terdiri dari jumlah penumpang yang diangkut, waktu antara halte/*portable*, waktu tiba dan keberangkatan bus.

4.4.3 Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan 2 hari, yaitu hari Selasa yang mewakili hari kerja dan hari Minggu yang mewakili hari libur. Penelitian waktu perjalanan, jumlah penumpang dan kuesionernya dilaksanakan dalam 3 Rit/putaran, yaitu mulai jam 06.00 WIB sampai dengan jam 18.00 WIB. Rit pertama mulai pukul 06.00 WIB, Rit kedua mulai pukul 11.00 WIB dan Rit ketiga mulai pukul 15.00 WIB. Penelitian *headway* dilakukan pada pukul 07.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB.

4.5 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini perlu dilakukan beberapa tahapan yang jelas dan teratur, sehingga nantinya diperoleh hasil sesuai dengan harapan. Adapun tahapan pelaksanaan penelitian ini sebagai berikut.

1. Perumusan masalah

Pada tahap awal penelitian yang akan dilakukan adalah mengkaji beberapa masalah mengenai kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang angkutan umum bus perkotaan Trans Jogja pada jalur 6A dan 6B, sehingga dapat menentukan jenis data yang akan diperlukan dalam penelitian yang akan dilakukan.

2. Studi Pustaka

Tahapan ini dilakukan supaya penelitian yang dilakukan terdapat referensi yang mendukung dan pembahasan yang sama dengan lingkup penelitian yang dilakukan, serta dapat mengetahui hal apa saja yang diperlukan untuk tiap tahapan penelitian.

3. Pengumpulan data sekunder

Tahapan ini mengumpulkan data yang diperlukan untuk penelitian yang datanya tidak dapat dicari sendiri dan harus meminta dari instansi terkait, untuk kebutuhan dalam penelitian ini instansi yang terkait adalah Dinas perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta. Data yang didapat nantinya digunakan untuk kebutuhan pengambilan data primer.

4. Populasi dan sampel penelitian

Tahapan ini dilakukan supaya dapat menentukan jumlah sampel pada Trayek 6A dan 6B dengan jumlah sampel yang sudah didapat dari Dinas Perhubungan DIY, kemudian jumlah sampel dihitung menggunakan persamaan 3.5

5. Pembuatan formulir kuesioner

Adapun pembuatan formulir kuesioner dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a. Menentukan indikator kualitas dari fasilitas dan pelayanan yang dipilih yaitu beberapa indikator dari berbagai literatur, Peraturan (PM No. 98 tahun 2013 dan PM No. 29 Tahun 2015), ditambah dengan beberapa kemungkinan

lain yang tidak ada pada teori tetapi terdapat di lapangan yang menunjukkan kualitas pelayanan sesuai dengan keinginan pengguna bus Trans Jogja.

- b. Indikator-indikator yang telah ditentukan kemudian disusun menjadi kuesioner dengan skala likert dengan bentuk *Importance and performance analysis*.
6. Uji coba kuesioner

Sebelum melakukan pengambilan data yang valid, dilakukan uji penyebaran kuesioner kepada 30 responden di luar sampel penelitian. Hasil dari jawaban kuesioner kemudian diolah dengan uji validitas dan uji reabilitas. Hal ini dilakukan supaya contoh dari survei dapat menjadi tolok ukur yang akurat dan dapat dipercaya.
 7. Penyebaran kuesioner di lapangan

Penyebaran kuesioner dilakukan dengan mendatangi langsung responden. Responden mengisi data diri yang diperlukan seperti identitas, kemudian mengisi daftar pernyataan tingkat kinerja pelayanan dan tingkat kepentingan pelayanan bus Trans Jogja Jalur 6A dan 6B.
 8. Uji validitas

Berikut adalah langkah-langkah untuk menganalisis uji validitas.

 - a. Menyiapkan tabel tabulasi jawaban dari seluruh pernyataan yang sudah diisi oleh 30 responden.
 - b. Memasukkan data korelasi antara masing-masing pernyataan dengan skor total dengan menggunakan Persamaan 3.10 kemudian diolah menggunakan program SPSS versi 25.
 - c. Angka korelasi yang didapat (r_{hitung}) dibandingkan dengan tabel angka kritik nilai r dengan derajat kebebasan (df) yang ditentukan seperti pada Tabel 3.4 yaitu jumlah sampel dikurangi 2 atau $df = 30 - 2 = 28$ sehingga derajat kebebasan dalam 5% yang digunakan adalah $r_{tabel} = 0,361$
 - d. Apabila dalam hasil perhitungan nilai $r_{hitung} >$ angka kritik r_{tabel} maka item pernyataan tersebut valid, sebaliknya nilai $r_{hitung} \leq$ angka kritik r_{tabel} maka instrumen pernyataan tersebut akan dianggap tidak valid atau item pernyataan digugurkan.

9. Uji reabilitas

Setelah melakukan uji validitas, selanjutnya melakukan uji reliabilitas untuk menunjukkan konsistensi suatu alat pengukur di dalam mengukur hal yang sama. Adapun tahapan dalam pengujian terhadap reliabilitas data penelitian adalah sebagai berikut ini.

- a. Item pernyataan yang sudah valid kemudian dihitung menggunakan *Cronbach's alpha* yang ada pada program SPSS versi 25.
- b. Data penelitian akan reliabel jika diperoleh hasil nilai *Cronbach's alpha* minimal $> 0,6$

10. Pengumpulan data primer

Data primer didapat dengan melakukan survei langsung di lapangan dengan data yang diambil sebagai berikut.

- a. Pengambilan data berupa jumlah penumpang untuk menghitung faktor muat (*load factor*), waktu perjalanan untuk menghitung waktu antara (*headway*), waktu tiba dan waktu keberangkatan untuk menghitung waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan yang diperoleh dari hasil waktu tempuh di lapangan.
- b. Penyebaran kuesioner berupa data karakteristik penumpang, daftar pernyataan tingkat kinerja terhadap fasilitas dan pelayanan bus Trans Jogja Jalur 6A dan 6B, dan tingkat kepentingan terhadap fasilitas dan pelayanan bus Trans Jogja yang diisi oleh responden secara acak yang berada di dalam bus Trans Jogja trayek 6A dan 6B.

11. Analisis data

Tahapan ini dimulai dari mengumpulkan semua data yang telah didapat, kemudian analisis data dilakukan dari faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*) waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan pengolahan hasil kuesioner terhadap kinerja pelayanan bus dengan metode *IPA* dan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *CSI*.

12. Kesimpulan dan saran

Dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, kemudian hasil akhir dari penelitian didapat kesimpulan, disertai pemberian solusi atau usulan

penanganan serta saran untuk peningkatan kinerja operasional angkutan umum Trans Jogja di masa yang akan datang.

4.6 Analisis Data

Analisis kinerja operasional yang digunakan tugas akhir ini berpedoman pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Dengan variabel sebagai berikut.

1. Faktor Muat (*Load Factor*)

Perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut terhadap jumlah kapasitas yang tersedia pada periode waktu tertentu. Nilai faktor muat kemudian dirata-rata per putaran tiap segmen pada seluruh bus pada jalur yang diteliti.

2. Waktu antara (*Headway*)

Nilainya diperoleh dengan mencatat waktu kedatangan bus pada tiap halte dan dimulai dari halte pertama di titik awal keberangkatan sampai dengan halte terakhir. Perhitungan menggunakan rata-rata harmonik sehingga diketahui selisih waktu antara bus satu dengan bus berikutnya dalam satuan menit.

3. Waktu sirkulasi

Waktu total keseluruhan perjalanan yang diperlukan satu bus untuk melewati seluruh rutenya.

4. Kecepatan perjalanan

Laju pergerakan seperti jarak yang ditempuh dengan waktu yang diperlukan untuk menempuh jarak dengan per satuan waktu (Km/jam)

5. *Importance Performance Analysis (IPA)*

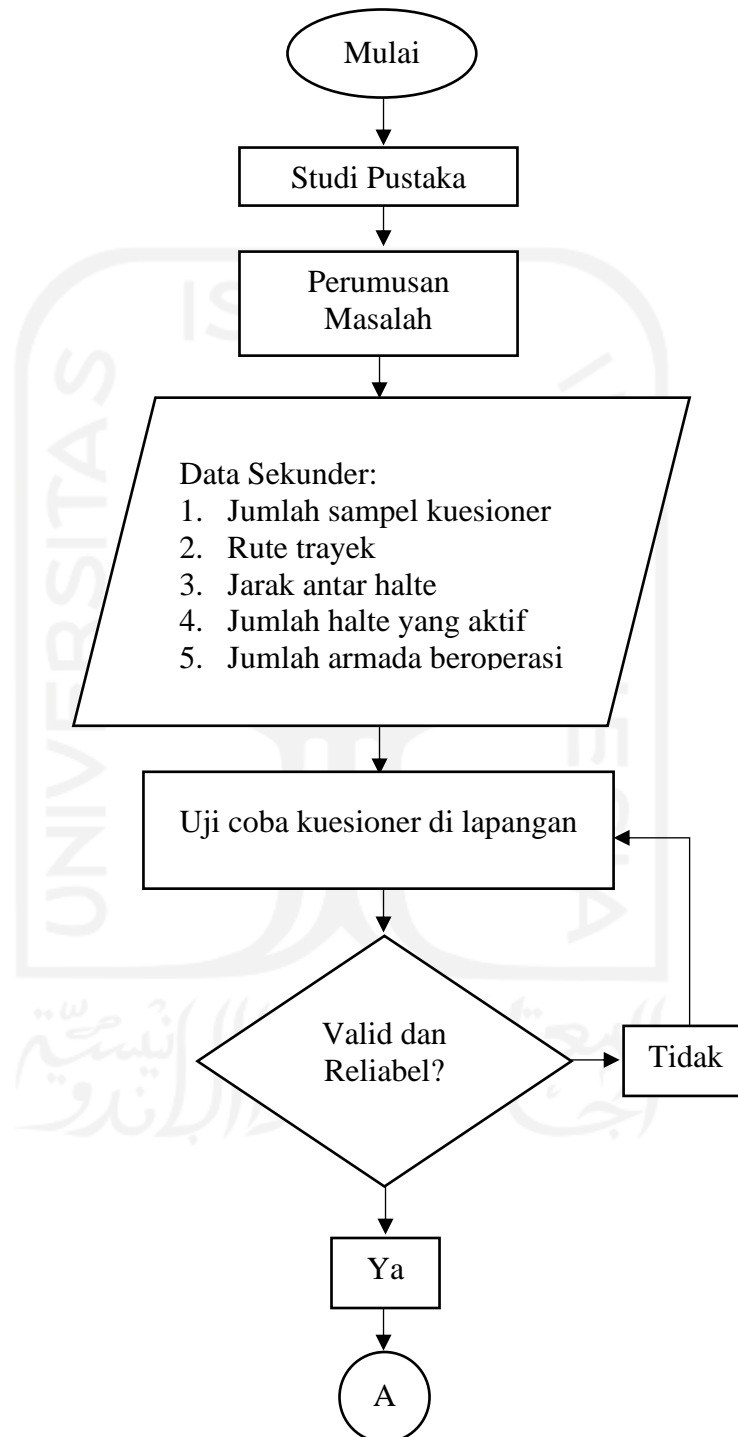
Analisis berikutnya dengan menghitung hasil dari *IPA* yang diperoleh dengan sebuah gambaran sampai sejauh mana kinerja atau pelayanan yang dapat dirasakan oleh penumpang terhadap tingkat kepuasan yang dirasakan.

6. *Customer Satisfaction Index (CSI)*

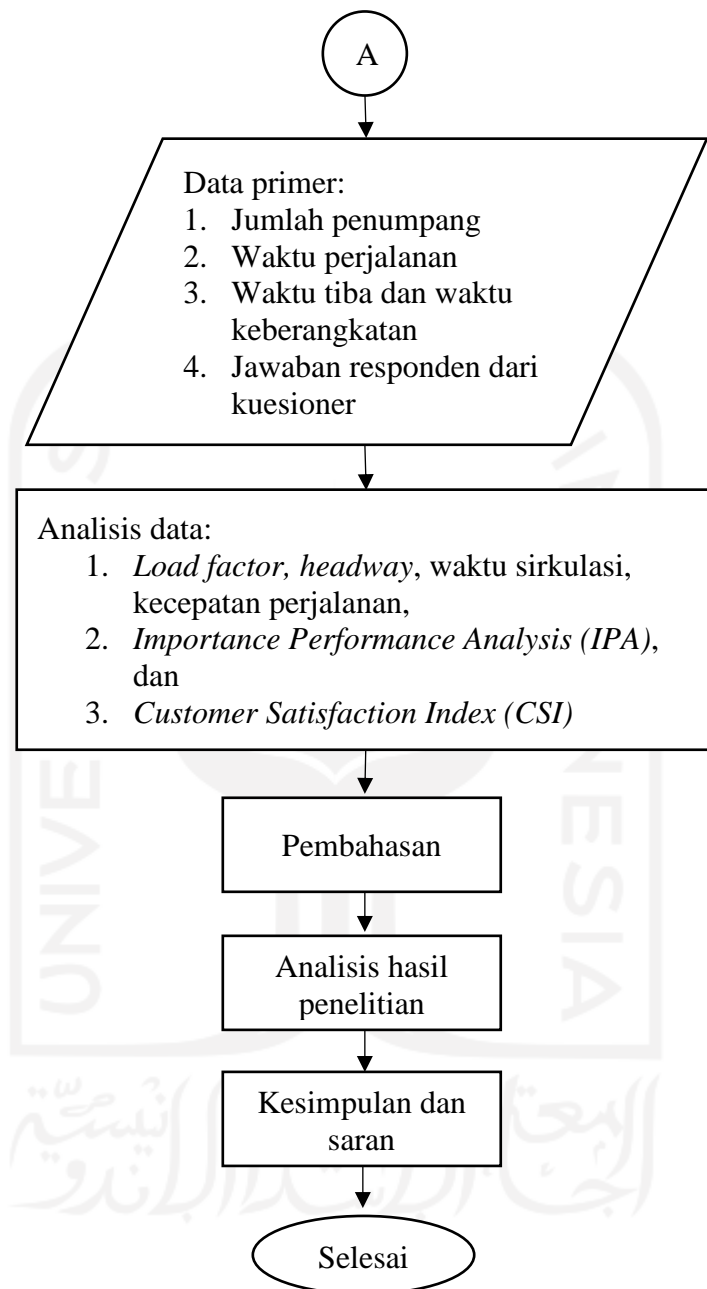
Menghitung indeks kepuasan penumpang atau *CSI* untuk mengetahui tingkat kepuasan penumpang secara keseluruhan berdasarkan dari atribut kualitas pelayanan.

4.7 Tahapan Penelitian

Flowchart metodologi penelitian dapat dilihat pada gambar 4.3 berikut ini:



Gambar 4.3 Bagan Penelitian



Lanjutan Gambar 4.3 Bagan Penelitian

BAB V

DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN

5.1 Pengumpulan Data

5.1.1 Data Sekunder

Data sekunder yang diperoleh dari sumber pendukung dan instansi antara lain sebagai berikut ini.

1. Jumlah penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dari tahun 2019 yang dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut ini.

Tabel 5.1 Jumlah sampel Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

No.	Bulan	Tahun	Jumlah sampel (orang)	
			Trayek 6A	Trayek 6B
1	Januari	2019	372	324
2	Februari		347	302
3	Maret		393	342
4	April		383	333
5	Mei		357	311
6	Juni		370	322
Total total (orang)			2221	1932
Rata-rata Per bulan (orang)			370	322

Sumber: Dishub DIY 2019

Rata-rata sampel yang telah diperoleh kemudian dihitung untuk mencari jumlah sampel responden yang digunakan dalam survei penyebaran kuesioner di lapangan.

2. Peta rute Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B (Gambar 4.1 dan Gambar 4.2)
3. Pembagian segmen dan jarak antar segmen pada trayek 6A dan 6B

Data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta menyebutkan bahwa rute untuk trayek 6A dan 6B dimulai dari Terminal Ngabean, berikut adalah pembagian segmen dan jarak untuk trayek 6A dan 6B seperti pada Tabel 5.2 dan Tabel 5.3 berikut ini.

Tabel 5.2 Nama jalur dan jarak antar segmen pada Trayek 6A

Segmen	Halte/Portable	Jarak Segmen (Km)
1	Gamping – ptb. Kalibayem	2,53
2	ptb. Kalibayem – ptb. IKIP PGRI	1,15
3	ptb. IKIP PGRI – ptb. Mualimin	1,27
4	ptb. Mualimin – Halte Tejkusuman	0,65
5	Halte Tejkusuman – Halte Ngabean	0,45
6	Halte Ngabean – ptb. Mualimin	0,99
7	ptb. Mualimin – ptb. Patangpuluhan	0,35
8	ptb. Patangpuluhan – ptb. SMKI	0,62
9	ptb. SMKI – ptb. Madukismo	1,87
10	ptb. Madukismo – ptb. Tamantirto	1,33
11	ptb. Tamantirto – ptb. Kasihan	0,69
12	ptb. Kasihan – ptb. Ringroad	1,60
13	ptb. Ringroad – ptb. UMY	0,42
14	ptb. UMY – ptb. BSI	0,88
15	ptb. BSI – Gamping	1,50
Total		16,30
Rata-rata jarak segmen (Km)		1,09

Sumber: Dishub DIY 2019

Tabel 5.3 Nama jalur dan jarak antar segmen pada Trayek 6B

Segmen	Halte/Portable	Jarak Segmen (Km)
1	Gamping – ptb. UMY	2,34
2	ptb. UMY – ptb. BRI UMY	0,59
3	ptb. BRI UMY – ptb. Alma Ata	0,26
4	ptb. Alma Ata – ptb. Kasihan	1,33
5	ptb. Kasihan – ptb. G Sempu	0,39
6	ptb. G Sempu – ptb. Madu Chanda	1,47
7	ptb. Madu Chanda – ptb. SMKI	1,73
8	ptb. SMKI – ptb. Bugisan	0,50
9	ptb. Bugisan – ptb. Mualimin	0,40
10	ptb. Mualimin – Halte Tejkusuman	0,65
11	Halte Tejkusuman – Halte Ngabean	0,45
12	Halte Ngabean – ptb. Mualimin	0,99
13	ptb. Mualimin – ptb. IKIP PGRI	1,17
14	ptb. IKIP PGRI – ptb. Bayeman	1,45
15	ptb. Bayeman – ptb. Pelemgurih	0,71
16	ptb. Pelemgurih – Gamping	1,87
Total		16,30
Rata-rata jarak segmen (Km)		1,02

Sumber: Dishub DIY 2019

Berdasarkan Tabel 5.3 dan Tabel 5.4 di atas diketahui jarak total yang dilalui bus Trans Jogja dalam satu putaran pada jalur 6A adalah 16,30 Km dan pada jalur 6B adalah 16,30 Km dengan rata-rata jarak segmen pada jalur 6A adalah 1,09 Km dan pada jalur 6B adalah 1,02 Km.

4. Jumlah halte yang masih aktif

Secara keseluruhan terdapat 15 halte aktif pada jalur 6A dan terdapat 16 halte aktif pada jalur 6B, di antaranya terdiri dari jenis halte biasa atau halte *exchange* dan halte *portable*. Sehingga jumlah halte *exchange* yang beroperasi pada jalur 6A ada 3 unit dan halte *portable* ada 12 unit dan halte *exchange* yang beroperasi pada jalur 6B ada 3 unit dan halte *portable* ada 13 unit.

5. Jumlah armada trayek 6A dan 6B

Jumlah armada yang beroperasi pada trayek 6A dan 6B masing-masing berjumlah tiga (3) unit bus.

6. Titik mulai pemberangkatan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B pada putaran pertama dapat dilihat pada Tabel 5.4 dan Tabel 5.5 berikut ini.

Tabel 5.4 Titik awal Bus Trans Jogja Trayek 6A

No. Bus	Halte Awal Keberangkatan
1	Halte Gamping
2	Halte Ngabean
3	Halte Ngabean

Sumber: Dishub DIY 2019

Tabel 5.5 Titik awal Bus Trans Jogja Trayek 6B

No. Bus	Halte Awal Keberangkatan
1	Halte Gamping
2	Halte Ngabean
3	Halte Ngabean

Sumber: Dishub DIY 2019

5.1.2 Jumlah Sampel Populasi

Populasi dalam penelitian ini merupakan penumpang/pengguna bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B . Total penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dari data yang diperoleh pada bulan Januari 2019 sampai Juni 2019 berjumlah 2221 orang

dan untuk Trayek 6B sebanyak 1932 orang (Data dari Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, 2019). Rata-rata penumpang per bulan bus Trans Jogja pada Trayek 6A adalah 370 orang dan pada Trayek 6B adalah 322 orang. Sehingga populasi dalam penelitian ini adalah 2221 responden untuk Trayek 6A dan 1932 responden untuk Trayek 6B. Penelitian ini tentunya tidak memungkinkan untuk dilakukan pengambilan seluruh sampel untuk penelitian, maka dari itu penentuan banyaknya sampel menggunakan rumus *Slovin* menurut Sugiyono (2017) dengan menggunakan Persamaan 4.1 berikut ini.

$$n = \frac{N}{1+N \times (e)^2} \quad (4.1)$$

Persen *sampling error* (e) yang digunakan sebesar 10%, sehingga besarnya sampel responden dijabarkan dalam perhitungan di bawah.

$$nA = \frac{370}{1+370 \times (0,1)^2} = 78,723 \approx 79 \text{ orang}$$

$$nB = \frac{322}{1+322 \times (0,1)^2} = 76,303 \approx 77 \text{ orang}$$

Sehingga sampel yang akan digunakan untuk penelitian ini sebanyak 79 untuk Trayek 6A dan 77 untuk Trayek 6B. Sebelum melakukan penyebatan kuesioner untuk penelitian, maka diperlukan survei uji coba kuesioner. Pengujian dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada 30 responden di luar sampel penelitian. Hasil jawaban kuesioner dari responden kemudian diolah dengan uji validitas dan uji reabilitas.

5.1.3 Uji Validitas

Uji validitas dimaksudkan agar instrumen pada penelitian dapat menggambarkan data yang sesuai dengan kenyataan yang ada di lapangan. Uji validitas penelitian ini menggunakan teknik korelasi *product moment* dari *Pearson*. Hasil dari kuesioner tersebut kemudian dihitung menggunakan Excel dan SPSS versi 25.

Pengujian untuk signifikansi r_{hitung} digunakan derajat kebebasan (df) = $N-2$. Pada penelitian ini dilakukan uji coba pada 30 responden (N), maka (df) = $30-2=28$

yang mempunyai batas r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% adalah 0,361. Apabila terdapat nilai $r_{\text{hitung}} \geq r_{\text{tabel}}$ maka instrumen dikatakan valid, dan apabila $r_{\text{hitung}} \leq r_{\text{tabel}}$ maka instrumen dikatakan tidak valid. Berikut ini ringkasan hasil uji validitas kuesioner yang dilakukan seperti pada Tabel 5.6 berikut ini.

Tabel 5.6 Hasil Validitas Tingkat Kinerja

Nomor Butir Pernyataan	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
		Kinerja (<i>performance</i>)	$df = 28$ signifikan 5%	
1	Lampu penerangan di dalam bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	0,666	0,361	Valid
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	0,175		Tidak Valid
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (dipasang di atap pintu masuk penumpang)	0,135		Tidak Valid
4	Peralatan keselamatan (palu pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	0,771		Valid
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap di bagian atas kendaraan saat dibuka dan ditutup berfungsi dengan baik.	0,104		Tidak Valid
6	Fasilitas pegangan (<i>handgrip</i>) bagi penumpang berdiri berfungsi dengan baik	0,661		Valid
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dalam Bus Trans Jogja digunakan dengan baik	0,448		Valid
8	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	0,846		Valid
9	Fasilitas AC di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	0,587		Valid
10	Stiker himbauan larangan merokok di dalam Bus Trans Jogja	0,565		Valid
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak-anak, dan wanita hamil di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	0,697		Valid
12	Penggunaan ruang khusus untuk kursi roda di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	0,730		Valid
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	0,627		Valid

Lanjutan Tabel 5.6 Hasil Validitas Tingkat Kinerja

Nomor Butir Pernyataan	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
		Kinerja (<i>performance</i>)	$df = 28$ signifikan 5%	
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Jogja	0,534	0,361	Valid
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	0,722		Valid
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	0,428		Valid
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	0,599		Valid
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditentukan	0,391		Valid
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditetapkan	0,539		Valid
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	0,606		Valid

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa terdapat beberapa butir yang tidak valid, sebagian besar butir pernyataan dalam kuesioner dinyatakan valid, kecuali pada butir pernyataan nomor 2, 3, dan 5. Nilai r_{hitung} butir pernyataan nomor 2, 3, dan 5 $< r_{tabel}$ dengan nilai 0,316 maka dengan hasil yang didapatkan, pernyataan nomor 2, 3, dan 5 dapat digugurkan. Setelah butir nomor 2, 3 dan 5 digugurkan maka ringkasan hasil perhitungan validitas tingkat kinerja selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 5.7 berikut ini.

Tabel 5.7 Hasil Validitas Tingkat Kinerja (Putaran Kedua)

Nomor Butir Pernyataan	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
		Kinerja (<i>performance</i>)	$df = 28$ signifikan 5%	
1	1	0,666	0,361	Valid
2	4	0,771		Valid
3	6	0,661		Valid
4	7	0,488		Valid
5	8	0,846		Valid
6	9	0,587		Valid
7	10	0,565		Valid

Lanjutan Tabel 5.7 Hasil Validitas Tingkat Kinerja (Putaran Kedua)

Nomor Butir Pernyataan	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
		Kinerja (<i>performance</i>)	$df = 28$ signifikan 5%	
8	11	0,697	0,361	Valid
9	12	0,730		Valid
10	13	0,627		Valid
11	14	0,534		Valid
12	15	0,722		Valid
13	16	0,428		Valid
14	17	0,599		Valid
15	18	0,391		Valid
16	19	0,539		Valid
17	20	0,606		Valid

Berdasarkan Tabel di atas butir pernyataan yang telah gugur tidak dimasukkan kembali untuk uji validitas. Kemudian untuk hasil perhitungan r_{hitung} pada butir pernyataan yang tidak gugur $> r_{tabel} 5\% = 0,316$ maka semua butir pernyataan putaran kedua dinyatakan valid.

Setelah melakukan validitas tingkat kinerja, selanjutnya dilakukan pengujian validitas tingkat kepentingan. Adapun hasil perhitungan validitas kepentingan bisa dilihat pada Tabel 5.8 berikut ini.

Tabel 5.8 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan

Nomor Butir Pernyataan	r hitung	r tabel	Keterangan
	Kinerja (<i>performance</i>)	$df = 28$ signifikan 5%	
1	0,717	0,361	Valid
2	0,199		Gugur
3	0,359		Gugur
4	0,782		Valid
5	0,101		Gugur
6	0,664		Valid
7	0,528		Valid
8	0,842		Valid
9	0,641		Valid
10	0,629		Valid
11	0,725		Valid
12	0,702		Valid
13	0,597		Valid
14	0,428		Valid
15	0,712		Valid
16	0,638		Valid
17	0,672		Valid
18	0,617		Valid
19	0,753		Valid
20	0,550		Valid

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar hasil perhitungan r_{hitung} tingkat kepentingan $> r_{tabel 5\%} = 0,361$ kecuali butir nomor 2, 3, dan 5 yang dinyatakan tidak valid, maka pernyataan pada bagian tingkat kinerja berpasangan langsung dengan pernyataan pada bagian kepentingan. Untuk itu butir nomor 2, 3, dan 5 dianggap gugur, sehingga total butir instrumen yang valid berjumlah 17 pernyataan.

5.1.4 Uji Reabilitas

Teknik pengujian instrumen selanjutnya adalah uji reabilitas. Pengujian ini dimaksudkan supaya kuesioner pada penelitian yang dilakukan bisa dikatakan konsisten dari waktu ke waktu dalam mengukur gejala yang sama. Nilai reabilitas dalam penelitian yang dilakukan dihitung dengan menggunakan SPSS versi 25. Perhitungan bisa dikatakan reliabel apabila hasil *Cronbach's Alpha* $> 0,6$. Adapun hasil uji reabilitas dapat dilihat pada gambar 5.1 berikut ini.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.902	17

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.919	17

Gambar 5.1 Hasil Uji Reabilitas Kinerja dan Kepentingan

Dari gambar di atas diperoleh hasil *Cronbach's Alpha* pada tingkat kinerja $0,902 > 0,6$, dan hasil *Cronbach's Alpha* pada tingkat kepentingan $0,919 > 0,6$. Perolehan hasil keseluruhan *Cronbach's Alpha* $> 0,6$ maka semua butir pernyataan (17 item) dinyatakan reliabel.

5.1.5 Data Primer

Data primer didapatkan setelah data sekunder telah selesai, kemudian dilakukan survei pengambilan data primer dengan survei langsung pada bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B berikut ini.

1. Jumlah penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B (lampiran 6).
2. Waktu perjalanan bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dari titik awal pemberangkatan sampai titik akhir halte setiap satu putaran (Lampiran 8)
3. Waktu tiba dan waktu keberangkatan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B.

4. Data hasil penyebaran kuesioner pengguna bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B (Lampiran 9).

5.2 Analisis Data

5.2.1 Faktor Muat (*Load Factor*)

5.2.1.1 *Load Factor* Trayek 6A

Perhitungan nilai *load factor* dilakukan dari hasil pengambilan data di lapangan dalam 2 (dua) hari masa survei yaitu hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019. Perhitungan *load factor* menggunakan persamaan 3.1 seperti di bawah ini.

$$L_f = \frac{J_p}{C} \times 100\%$$

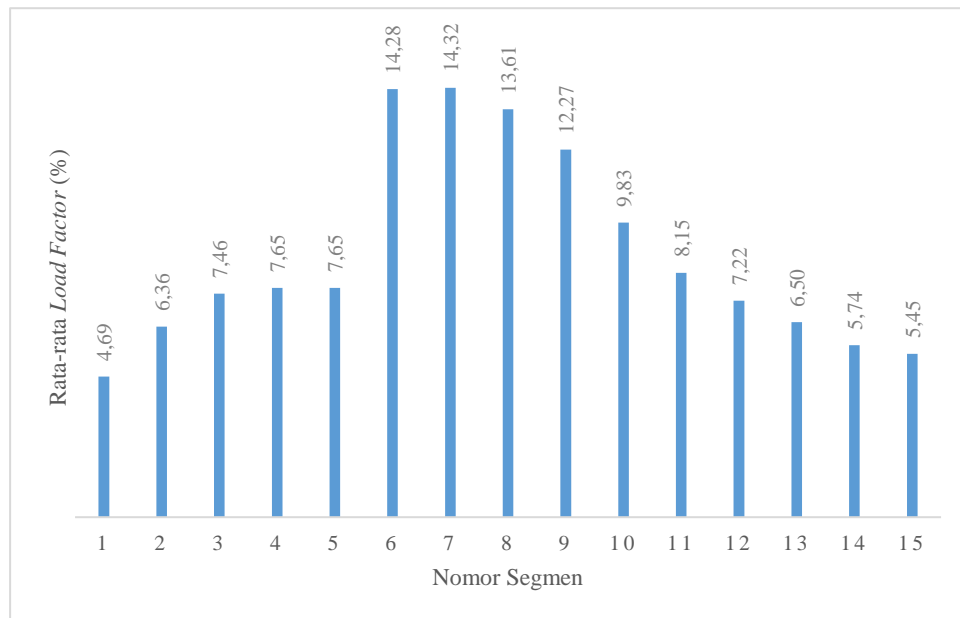
Nilai *load factor* tersebut kemudian dirata-rata perputaran tiap segmen dari seluruh bus. Contoh pada Lampiran 7 terdapat bus 1 pada putaran ke 2 pada segmen 7 (*Portable* Madukismo - *Portable* Tamantirto) diperoleh nilai *load factornya* 0%, bus 2 putaran kedua pada segmen yang sama nilai *load factornya* 9,76%, bus 3 putaran kedua pada segmen yang sama nilai *load factornya* 2,44%. Kemudian nilai *load factor* masing-masing bus pada putaran kedua pada segmen 7 dirata-rata sehingga hasilnya 4,07%. Adapun hasil keseluruhan rata-rata seluruh putaran dari semua armada dapat dilihat pada Tabel 5.9.

Tabel 5.9 Rata-rata *Load Factor* per Segmen Trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																	Rata-rata <i>load factor</i> (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	0,00	0,00	9,76	8,94	11,38	4,88	5,69	4,07	6,50	5,69	4,88	7,32	8,13	2,44	0,00	0,00	0,00	4,69
2	0,00	0,00	13,82	9,76	8,94	6,50	6,50	4,88	8,13	9,76	13,01	8,94	13,01	4,88	0,00	0,00	0,00	6,36
3	0,00	0,00	13,82	12,20	11,38	6,50	7,32	8,13	8,13	13,01	15,45	11,38	14,63	4,07	0,81	0,00	0,00	7,46
4	0,00	0,00	13,82	12,20	13,82	6,50	7,32	8,13	8,13	12,20	17,07	11,38	14,63	4,07	0,81	0,00	0,00	7,65
5	0,00	0,00	13,82	12,20	13,82	6,50	7,32	8,13	8,13	13,82	17,07	9,76	14,63	4,07	0,81	0,00	0,00	7,65
6	0,00	10,57	9,76	10,57	17,89	15,45	16,26	14,63	8,94	17,07	39,84	40,65	20,33	8,13	11,38	1,22	0,00	14,28
7	0,00	11,38	9,76	10,57	18,70	16,26	16,26	15,45	8,94	17,07	36,59	40,65	21,14	8,13	11,38	1,22	0,00	14,32
8	0,00	10,57	8,94	10,57	17,89	16,26	14,63	15,45	8,94	17,07	32,52	39,02	19,51	8,13	10,57	1,22	0,00	13,61
9	0,00	9,76	8,13	10,57	17,07	12,20	16,26	13,01	8,94	14,63	28,46	34,15	19,51	4,07	10,57	1,22	0,00	12,27
10	0,00	8,13	2,44	11,38	15,45	11,38	13,01	10,57	7,32	8,94	22,76	27,64	15,45	4,07	7,32	1,22	0,00	9,83
11	0,00	8,13	1,63	11,38	15,45	9,76	12,20	10,57	7,32	2,44	15,45	20,33	13,82	2,44	6,50	1,22	0,00	8,15
12	0,00	7,32	3,25	10,57	13,82	12,20	11,38	8,94	7,32	4,07	13,82	11,38	8,94	4,07	5,69	0,00	0,00	7,22
13	0,00	7,32	4,07	8,94	15,45	9,76	10,57	6,50	4,88	4,07	13,01	12,20	7,32	2,44	4,07	0,00	0,00	6,50
14	0,00	3,25	2,44	7,32	15,45	4,88	12,20	5,69	4,88	3,25	12,20	14,63	6,50	1,63	3,25	0,00	0,00	5,74
15	0,00	3,25	3,25	6,50	15,45	3,25	9,76	5,69	5,69	4,07	17,07	10,57	4,07	1,63	2,44	0,00	0,00	5,45

الجمهورية الإسلامية الجزائرية

Berdasarkan Tabel 5.9 di atas, hasil rata-rata *load factor* trayek 6A per segmen pada hari Selasa, 19 November 2019 dalam grafik dapat dilihat pada Gambar 5.2 berikut ini.



Gambar 5.2 Grafik Rata-rata *Load Factor* Trayek 6A Hari Selasa, 19 November 2019

Pada grafik di atas, *load factor* per segmen tertinggi terjadi pada segmen 6 (Halte Ngabean – *Portable* Mualimin) sebesar 14,28% dan terendah pada segmen 1 (Halte Gamping – *Portable* Kalibayem) sebesar 4,69%. Dari beberapa segmen di atas, segmen yang sering menjadi lokasi untuk aktivitas penumpang naik lebih dominan terjadi pada Halte Ngabean. Sedangkan dari segmen 10 (*Portable* Madukismo - *Portable* Tamantirto) sampai segmen 14 (*Portable* UMY – *Portable* BSI), dan pada Halte Gamping terjadi penurunan jumlah penumpang lebih dominan.

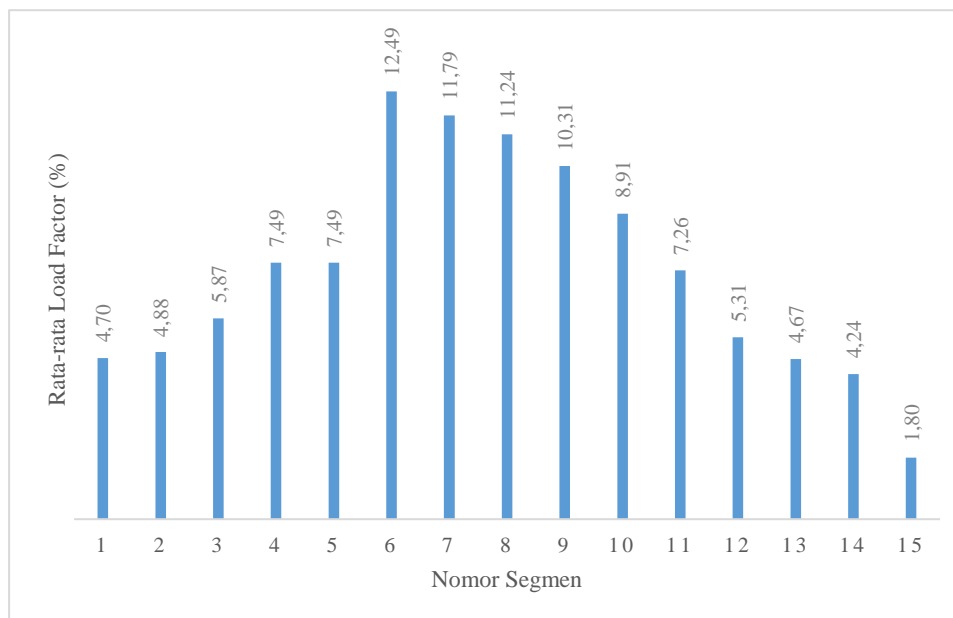
Selanjutnya hasil data perhitungan mengenai *load factor* rata-rata per segmen trayek 6A pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.10 berikut ini.

Tabel 5.10 Rata-rata *Load Factor* per Segmen Trayek 6A pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-														Rata-rata <i>load factor</i> (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	0,00	0,00	2,44	12,20	9,76	2,44	5,69	4,88	8,13	4,88	3,25	11,38	0,81	0,00	4,70
2	0,00	0,00	4,07	10,57	10,57	2,44	5,69	7,32	9,76	6,50	4,88	4,88	1,63	0,00	4,88
3	0,00	0,00	4,07	11,38	12,20	3,25	7,32	11,38	9,76	8,13	5,69	4,88	1,63	2,44	5,87
4	0,00	0,00	4,07	12,20	15,45	8,13	7,32	12,20	14,63	13,01	5,69	5,69	4,07	2,44	7,49
5	0,00	0,00	4,07	12,20	15,45	8,13	7,32	12,20	14,63	13,01	5,69	5,69	4,07	2,44	7,49
6	0,00	4,07	8,13	13,82	4,88	10,57	12,20	16,26	15,45	13,82	29,27	23,58	15,45	7,32	12,49
7	0,00	4,07	7,32	13,82	4,07	5,69	13,01	16,26	16,26	12,20	29,27	20,33	15,45	7,32	11,79
8	0,00	4,07	6,50	13,82	4,88	4,88	13,01	16,26	13,82	10,57	29,27	19,51	14,63	6,10	11,24
9	0,00	4,07	4,88	14,63	4,07	4,88	12,20	13,82	13,01	8,13	28,46	17,89	12,20	6,10	10,31
10	0,00	4,07	4,88	13,82	4,07	4,07	12,20	13,82	12,20	4,88	21,95	11,38	11,38	6,10	8,91
11	0,00	1,63	4,88	13,82	2,44	2,44	6,50	11,38	13,82	1,63	20,33	8,13	9,76	4,88	7,26
12	0,00	2,44	4,07	7,32	0,00	6,50	7,32	6,50	13,01	2,44	12,20	8,13	3,25	1,22	5,31
13	0,00	2,44	4,88	6,50	0,81	5,69	5,69	7,32	13,01	3,25	8,13	4,07	2,44	1,22	4,67
14	0,00	2,44	2,44	8,13	0,81	4,88	4,88	4,88	13,01	3,25	8,94	3,25	2,44	0,00	4,24
15	0,00	0,00	0,81	6,50	0,00	0,81	1,63	2,44	3,25	0,00	5,69	2,44	1,63	0,00	1,80



Berdasarkan Tabel 5.9 di atas, hasil rata-rata *load factor* per segmen pada hari Minggu, 24 November 2019 dalam grafik dapat dilihat pada Gambar 5.3 berikut ini.



Gambar 5.3 Grafik Rata-rata *Load Factor* Trayek 6A Hari Minggu, 24 November 2019

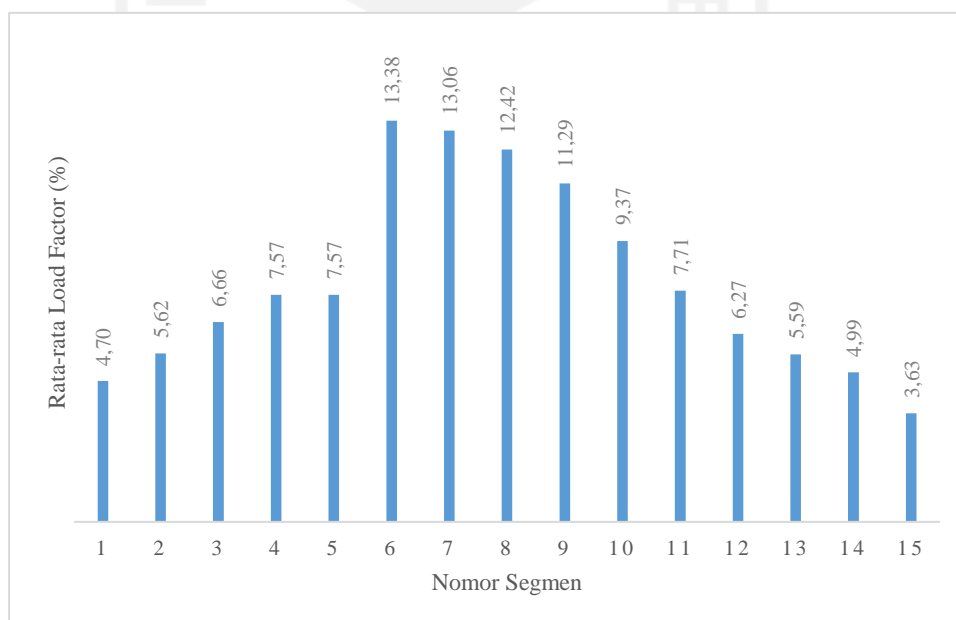
Pada grafik di atas, *load factor* per segmen tertinggi terjadi pada segmen 6 (Halte Ngabean – *Portable* Mualimin) sebesar 12,49% dan terendah pada segmen 15 (*Portable* BSI – Halte Gamping) sebesar 1,80%. Dari beberapa segmen di atas, segmen yang sering menjadi lokasi untuk aktivitas penumpang naik lebih dominan terjadi pada Halte Ngabean. Sedangkan dari segmen 7 (*Portable* Mualimin - *Portable* Patangpuluhan) sampai segmen 12 (*Portable* Kasihan - *Portable* Ringroad), dan pada Halte Gamping terjadi penurunan jumlah penumpang lebih dominan.

Nilai rata-rata *load factor* trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 kemudian direkapitulasi seperti yang terdapat pada Tabel 5.11 berikut ini.

Tabel 5.11 Rekapitulasi *Load Factor* Rata-rata Trayek 6A hari Selasa dan Minggu

Nomor Segmen	<i>Load factor</i> hari Selasa (%)	<i>Load factor</i> hari Minggu (%)	<i>Load factor</i> rata-rata (%)
1	4,69	4,70	4,70
2	6,36	4,88	5,62
3	7,46	5,87	6,66
4	7,65	7,49	7,57
5	7,65	7,49	7,57
6	14,28	12,49	13,38
7	14,32	11,79	13,06
8	13,61	11,24	12,42
9	12,27	10,31	11,29
10	9,83	8,91	9,37
11	8,15	7,26	7,71
12	7,22	5,31	6,27
13	6,50	4,67	5,59
14	5,74	4,24	4,99
15	5,45	1,80	3,63
<i>Load factor</i> rata-rata bus Trans Jogja Trayek 6A			7,99

Adapun grafik *load factor* rata-rata untuk hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.4 berikut ini.



Gambar 5.4 Rekapitulasi *Load Factor* Rata-rata Trayek 6A

Berdasarkan tabel dan grafik di atas, maka diperoleh nilai *load factor* rata-rata bus Trans Jogja Trayek 6A yang didapat di lapangan selama 2 hari masa survei sebesar 7,99%. Nilai *load factor* yang didapat cukup rendah, meskipun tidak

melebihi standar rata-rata yang diacu dari Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang nilainya sebesar 70%. Walaupun dapat dinilai dengan baik karena penumpang tidak berdesak-desakan atau *overcrowding*, tetapi dalam hal ini kinerja angkutan umum untuk mengangkut penumpang tentu kurang optimal.

5.2.1.2 Load Factor Trayek 6B

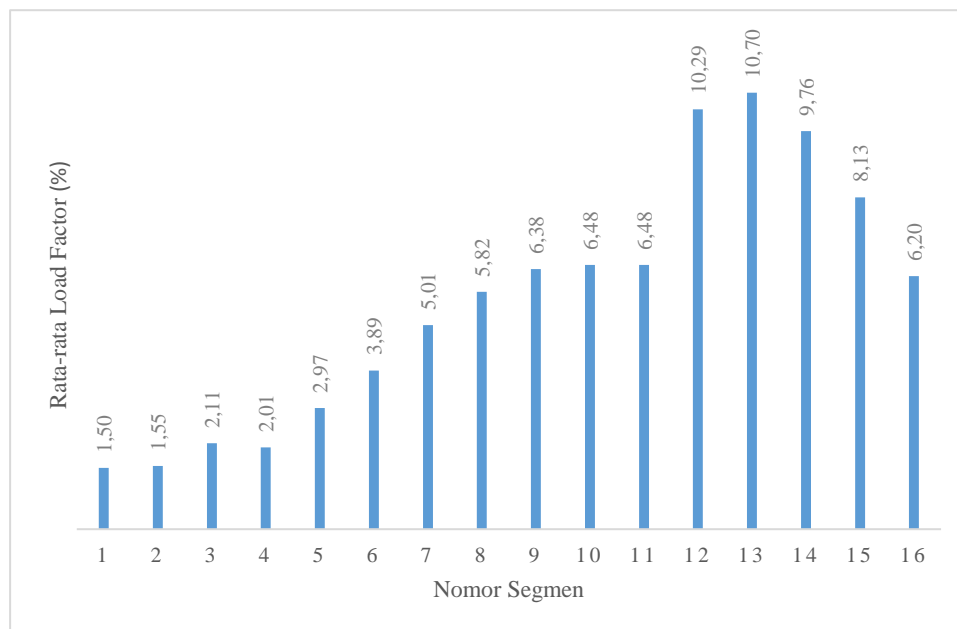
Hasil data perhitungan *load factor* rata-rata per segmen trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 menggunakan perhitungan yang sama pada trayek 6A. Adapun hasil *load factor* trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.12 berikut ini.



Tabel 5.12 Rata-rata *Load Factor* per Segmen Trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																Rata-rata <i>load factor</i> (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	0,00	0,81	0,00	2,44	4,88	3,25	0,00	0,00	0,00	3,25	1,63	0,81	3,25	0,81	1,63	1,22	1,50
2	0,00	0,00	0,00	2,44	6,50	2,44	0,00	0,00	0,00	3,25	1,63	0,81	3,25	1,63	1,63	1,22	1,55
3	0,00	0,81	0,00	3,25	8,13	3,25	0,00	1,63	0,00	4,88	1,63	0,81	3,25	2,44	2,44	1,22	2,11
4	0,00	1,63	0,00	3,25	8,13	2,44	0,81	1,63	0,00	1,63	1,63	0,81	1,63	4,07	3,25	1,22	2,01
5	0,00	3,25	3,25	4,88	9,76	4,07	0,81	4,07	0,81	2,44	2,44	0,81	1,63	4,07	4,07	1,22	2,97
6	0,00	4,88	4,07	12,20	13,82	3,25	2,44	3,25	0,81	2,44	3,25	0,81	1,63	4,07	4,07	1,22	3,89
7	0,00	5,69	4,88	14,63	17,07	4,07	3,25	4,88	1,63	4,88	5,69	2,44	1,63	3,25	4,88	1,22	5,01
8	0,00	7,32	5,69	13,82	16,26	2,44	3,25	6,50	1,63	7,32	12,20	4,07	2,44	4,07	4,88	1,22	5,82
9	0,00	7,32	5,69	12,20	17,89	2,44	5,69	6,50	2,44	11,38	13,82	4,07	2,44	4,07	4,88	1,22	6,38
10	0,00	7,32	5,69	10,57	17,07	1,63	5,69	4,88	2,44	9,76	16,26	4,07	4,88	4,88	4,88	3,66	6,48
11	0,00	7,32	5,69	10,57	17,07	1,63	5,69	4,88	2,44	9,76	16,26	4,07	4,88	4,88	4,88	3,66	6,48
12	0,00	16,26	8,13	8,13	8,13	7,32	7,32	10,57	14,63	14,63	14,63	27,64	15,45	8,94	1,63	1,22	10,29
13	0,00	16,26	7,32	10,57	8,13	7,32	7,32	14,63	14,63	14,63	14,63	27,64	15,45	9,76	1,63	1,22	10,70
14	0,81	14,63	6,50	7,32	7,32	8,13	5,69	14,63	10,57	13,82	13,82	27,64	14,63	8,94	1,63	0,00	9,76
15	0,81	14,63	3,25	5,69	6,50	7,32	2,44	15,45	9,76	13,01	9,76	21,14	12,20	7,32	0,81	0,00	8,13
16	1,63	7,32	0,81	5,69	1,63	4,88	1,63	12,20	8,94	13,01	7,32	19,51	7,32	7,32	0,00	0,00	6,20

Berdasarkan Tabel 5.11 di atas, hasil rata-rata *load factor* trayek 6B per segmen pada hari Selasa, 19 November 2019 dalam grafik dapat dilihat pada Gambar 5.5 berikut ini.



Gambar 5.5 Grafik Rata-rata *Load Factor* Trayek 6B Hari Selasa, 19 November 2019

Pada grafik di atas, *load factor* per segmen tertinggi terjadi pada segmen 13 (*Portable* Mualimin – *Portable* IKIP PGRI) sebesar 10,70% dan terendah pada segmen 1 (Halte Gamping – *Portable* UMY) sebesar 1,50%. Dari beberapa segmen di atas, segmen yang sering menjadi lokasi untuk aktivitas penumpang naik lebih dominan terjadi pada Halte Ngabean dan *Portable* Mualimin. Sedangkan dari segmen 15 (*Portable* Bayeman – *Portable* Pelemgurih) dan segmen 16 (*Portable* Pelemgurih – Halte Gamping) terjadi penurunan jumlah penumpang lebih dominan.

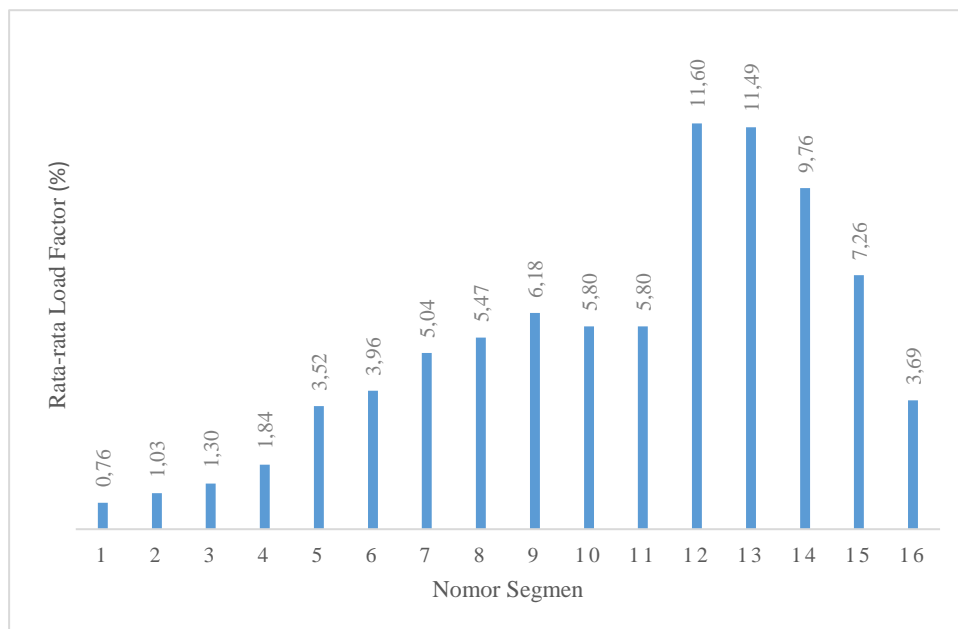
Selanjutnya hasil data perhitungan mengenai *load factor* rata-rata per segmen trayek 6B pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.13 berikut ini.

Tabel 5.13 Rata-rata *Load Factor* per Segmen Trayek 6B pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-															Rata-rata <i>load factor</i> (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	0,00	0,00	0,00	0,81	2,44	0,81	0,00	0,00	1,63	3,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,76
2	0,00	0,00	0,00	0,81	2,44	0,81	0,81	0,81	0,00	4,07	0,81	2,44	0,00	0,00	2,44	1,03
3	0,00	0,00	0,00	1,63	4,07	0,81	0,81	0,81	0,00	3,25	3,25	2,44	0,00	0,00	2,44	1,30
4	0,00	1,63	0,81	2,44	4,07	0,81	0,81	1,63	1,63	3,25	4,07	2,44	0,81	0,81	2,44	1,84
5	0,00	2,44	4,07	4,07	6,50	4,07	2,44	3,25	4,88	2,44	8,13	4,88	2,44	0,81	2,44	3,52
6	0,00	3,25	4,88	2,44	9,76	4,07	2,44	3,25	4,88	4,88	8,13	5,69	2,44	0,81	2,44	3,96
7	0,00	5,69	5,69	2,44	11,38	4,07	6,50	4,88	3,25	9,76	8,13	6,50	2,44	2,44	2,44	5,04
8	0,00	4,07	6,50	3,25	11,38	4,88	6,50	5,69	7,32	9,76	8,13	6,50	3,25	2,44	2,44	5,47
9	0,00	4,07	6,50	3,25	17,07	4,07	7,32	4,88	7,32	15,45	8,13	5,69	3,25	3,25	2,44	6,18
10	0,00	2,44	4,07	3,25	16,26	4,88	4,88	4,88	8,13	16,26	8,13	5,69	3,25	2,44	2,44	5,80
11	0,00	2,44	4,07	3,25	16,26	4,88	4,88	4,88	8,13	16,26	8,13	5,69	3,25	2,44	2,44	5,80
12	0,81	7,32	7,32	4,88	10,57	15,45	4,88	8,94	10,57	14,63	31,71	22,76	21,95	7,32	4,88	11,60
13	0,81	7,32	7,32	4,88	10,57	15,45	4,88	8,94	10,57	15,45	30,08	22,76	21,14	7,32	4,88	11,49
14	0,81	4,07	7,32	3,25	7,32	11,38	5,69	8,13	10,57	14,63	29,27	13,01	21,14	7,32	2,44	9,76
15	0,00	4,07	4,07	2,44	2,44	7,32	3,25	8,13	6,50	14,63	21,95	10,57	16,26	7,32	0,00	7,26
16	0,81	1,63	3,25	1,63	0,81	4,07	1,63	4,88	6,50	9,76	8,94	4,88	0,81	5,69	0,00	3,69

الجامعة الإسلامية
الاستاذ الدكتور

Berdasarkan Tabel 5.12 di atas, hasil rata-rata *load factor* per segmen pada hari Minggu, 24 November 2019 dalam grafik dapat dilihat pada Gambar 5.6 berikut ini.



Gambar 5.6 Grafik Rata-rata *Load Factor* Trayek 6B Hari Minggu, 24 November 2019

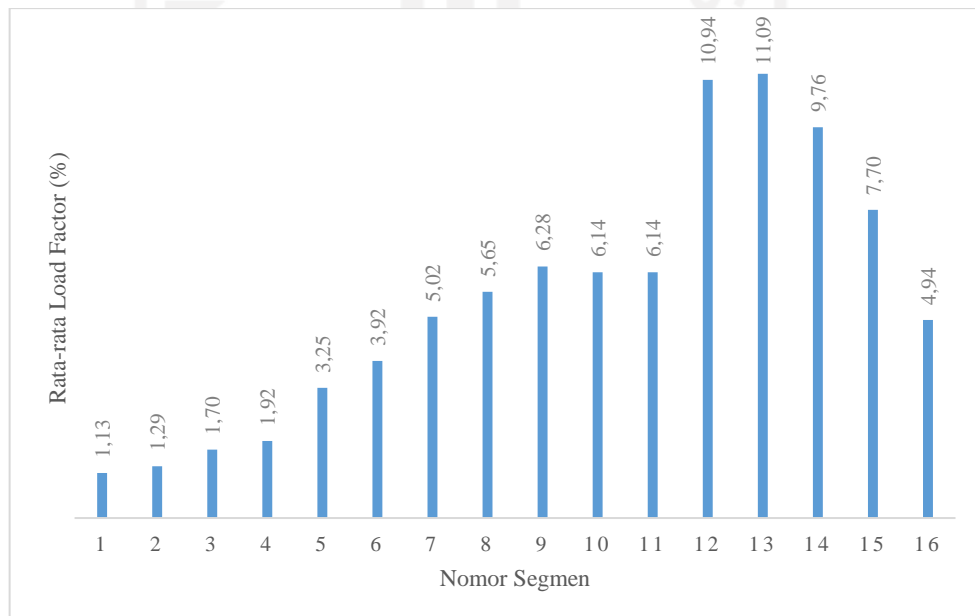
Pada grafik di atas, *load factor* per segmen tertinggi terjadi pada segmen 12 (Halte Ngabean – *Portable* Mualimin) sebesar 11,60% dan terendah pada segmen 1 (Halte Gamping – *Portable* UMY) sebesar 0,76%. Dari beberapa segmen di atas, segmen yang sering menjadi lokasi untuk aktivitas penumpang naik lebih dominan terjadi pada Halte Ngabean. Sedangkan dari segmen 15 *Portable* Bayeman – *Portable* Pelemgurih) dan segmen 16 (*Portable* Pelemgurih – Halte Gamping) terjadi penurunan jumlah penumpang lebih dominan.

Nilai rata-rata *load factor* trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 kemudian direkapitulasi seperti yang terdapat pada Tabel 5.14 berikut ini.

Tabel 5.14 Rekapitulasi *Load Factor* Rata-rata Trayek 6B hari Selasa dan Minggu

Nomor Segmen	<i>Load factor</i> hari Selasa (%)	<i>Load factor</i> hari Minggu (%)	<i>Load factor</i> rata-rata (%)
1	1,50	0,76	1,13
2	1,55	1,03	1,29
3	2,11	1,30	1,70
4	2,01	1,84	1,92
5	2,97	3,52	3,25
6	3,89	3,96	3,92
7	5,01	5,04	5,02
8	5,82	5,47	5,65
9	6,38	6,18	6,28
10	6,48	5,80	6,14
11	6,48	5,80	6,14
12	10,29	11,60	10,94
13	10,70	11,49	11,09
14	9,76	9,76	9,76
15	8,13	7,26	7,70
16	6,20	3,69	4,94
<i>Load factor</i> rata-rata bus Trans Jogja Trayek 6B			5,46

Adapun grafik *load factor* rata-rata trayek 6B untuk hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.7 berikut ini.



Gambar 5.7 Rekapitulasi *Load Factor* Rata-rata Trayek 6B

Berdasarkan tabel dan grafik di atas, maka diperoleh nilai *load factor* rata-rata bus Trans Jogja Trayek 6B yang didapat di lapangan selama 2 hari masa survei sebesar 5,46%. Nilai *load factor* yang didapat cukup rendah sama seperti pada trayek 6A, dan tidak melebihi standar rata-rata yang diacu dari Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang nilainya sebesar 70% sehingga kinerja angkutan umum untuk mengangkut penumpang kurang optimal walaupun tidak *overcrowding* atau berdesak-desakan dalam bus Trans Jogja.

5.2.2 Waktu Antara (*Headway*)

Data untuk perhitungan *headway* diperoleh dengan mencatat waktu dari setiap halte yang dilewati dari halte pertama yang merupakan titik awal sampai dengan halte terakhir di jalur yang sama. Nilai *headway* didapat dari survei selama dua hari masa survei yang dilakukan pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 kemudian hasil data yang didapat dihitung dengan menggunakan Persamaan 3.8 yaitu rata-rata harmonik sehingga dapat diketahui selisih waktu antar bus dalam satuan menit.

5.2.2.1 *Headway* Trayek 6A

Contoh perhitungan yang digunakan pada Lampiran 8 yang mencari nilai *headway* trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019 di halte Ngabean pada putaran ketiga, yaitu mencari selisih waktu antara bus sebelum dan sesudah di titik yang sama. Pada putaran ketiga bus 1 tiba di Halte Ngabean pada pukul 07:09 WIB, bus 2 tiba di Halte Ngabean pada pukul 07:30 WIB, dan bus 3 tiba di Halte Ngabean pada pukul 07:50 WIB. Selisih antara bus 1 dan bus 2 sebesar 21 menit, selisih bus 2 dan bus 3 sebesar 20 menit. Nilai selisih tersebut kemudian dirata-rata dan didapatkan nilai *headway* di Halte Ngabean pada putaran ketiga sebesar 20 menit 30 detik, atau 20,5 menit.

Nilai *headway* pada hari Selasa, 19 November 2019 kemudian dihitung juga dengan menggunakan Persamaan 3.8 yang nilai x_i nya adalah nilai rata-rata dari seluruh putaran. Nilai x_i pada halte Ngabean adalah rata-rata dari *headway* keseluruhan putaran yang didapat sebesar 20,85 menit. Nilai $1/x_i$ sebesar 0,048.

Jumlah data x_i sebanyak 16 dan nilai total $1/x_i$ sebesar 0,770, sehingga perhitungan yang didapat seperti berikut ini.

$$h = \frac{n}{\sum (1/x_i)} = \frac{16}{0,77} = 20,78 \text{ menit}$$

Hasil analisis untuk *headway* yang diperoleh dari masing-masing segmen dan putaran pada Trayek 6A yang disurvei pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada tabel 5.15 Berikut ini.



Tabel 5.15 Rata-rata *Headway* Trayek 6A tiap Segmen pada hari Selasa, 19 November 2019

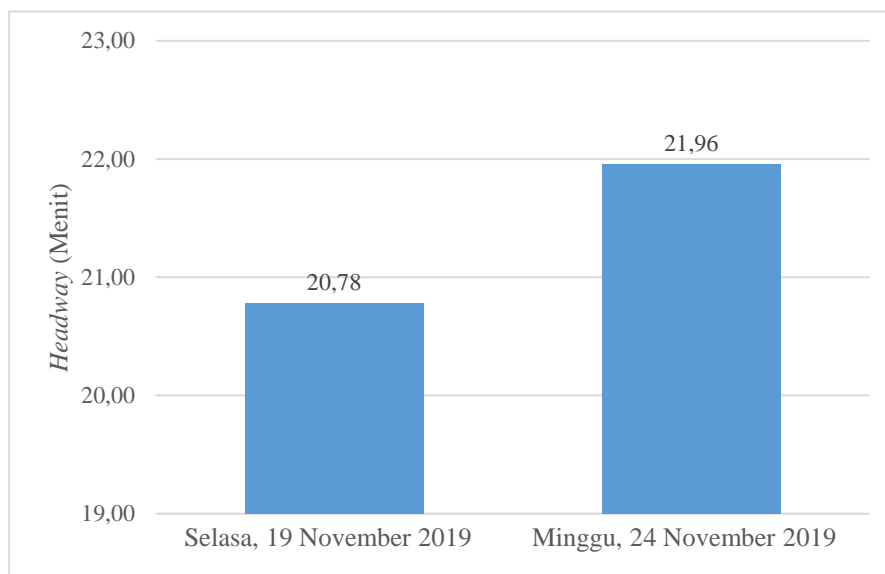
No. Segmen	Putaran ke- (menit)															Xi (menit)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	-	22,50	20,00	20,00	20,00	22,50	21,50	22,50	22,00	19,00	20,30	19,50	24,00	26,00	23,50	21,66
2	-	22,50	19,00	19,50	20,50	23,50	19,50	23,00	20,50	17,00	22,00	17,00	25,50	26,00	22,00	21,25
3	-	23,00	18,50	20,00	21,50	24,00	20,00	22,50	20,50	15,50	22,00	20,50	25,50	26,50	22,50	21,61
4	-	23,50	19,50	20,00	22,00	24,00	18,00	22,00	20,50	16,00	23,00	21,00	26,00	26,50	20,00	21,57
5	-	24,50	19,50	20,00	21,50	24,50	18,50	23,00	21,50	16,50	22,50	20,00	26,50	26,50	20,00	21,79
6	5,00	25,00	20,50	20,50	22,00	24,50	18,50	23,50	21,00	17,00	22,50	20,50	26,50	26,50	19,20	20,85
7	5,00	24,50	19,50	20,00	20,50	24,50	18,00	23,50	19,50	16,50	23,00	21,50	26,50	26,50	18,50	20,50
8	5,00	24,50	19,50	20,00	20,50	24,50	18,00	23,50	19,50	16,50	23,00	20,50	25,50	26,50	18,00	20,33
9	5,50	25,00	20,00	20,00	20,50	24,00	18,00	23,00	18,00	16,50	20,00	19,50	25,50	25,50	19,50	20,03
10	6,50	26,00	21,00	21,00	21,00	23,00	18,50	24,00	18,00	17,00	21,00	20,50	25,50	26,00	19,50	20,57
11	6,50	26,00	21,50	21,00	21,00	24,50	18,00	23,00	17,00	17,00	21,00	20,50	26,00	26,00	20,00	20,60
12	6,50	25,50	21,50	19,50	21,00	24,50	18,00	23,00	17,50	16,50	20,50	20,50	24,50	27,00	20,00	20,40
13	7,00	26,00	20,50	20,00	20,50	25,00	18,50	24,00	17,50	17,00	21,00	21,50	25,00	25,50	19,00	20,53
14	7,00	26,00	21,00	20,50	20,00	25,00	18,50	24,00	17,50	17,00	20,00	20,50	25,00	25,50	19,50	20,47
15	7,00	26,00	20,50	19,50	19,50	24,00	18,50	24,00	18,50	16,50	20,00	19,50	25,00	25,50	19,50	20,23
16	5,50	25,50	20,50	19,00	21,00	26,00	19,50	23,00	18,50	16,50	20,50	21,00	25,00	25,00	19,50	20,40
H (menit)																20,78

Selanjutnya, data perhitungan *headway* rata-rata dari tiap segmen pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.16 berikut ini.

Tabel 5.16 Rata-rata *Headway* Trayek 6A tiap Segmen pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke- (menit)													\bar{X}_i (menit)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	0	20	20,00	22,00	20,00	19,50	17,50	22,00	31,50	24,00	24,00	24,50	26,50	20,88
2	0	21,5	20,00	20,50	21,00	21,00	17,00	24,00	30,50	24,00	27,00	24,00	27,00	21,35
3	0	21,5	20,00	20,50	20,50	21,50	13,50	25,50	30,50	23,50	27,50	27,00	27,00	21,42
4	0	21,5	20,00	20,00	20,50	20,50	12,00	26,00	30,50	23,00	27,50	24,50	26,50	20,96
5	0	22	19,50	20,50	20,00	21,00	12,50	26,00	30,50	23,00	27,00	24,50	26,50	21,00
6	7,5	22,5	19,50	20,50	20,50	21,30	12,50	25,50	29,50	22,50	27,50	24,50	26,50	21,56
7	8,5	22,5	20,50	20,50	20,50	22,00	12,00	24,00	28,50	23,50	28,00	28,00	28,00	22,04
8	8,5	22,5	21,50	20,50	20,50	22,00	12,00	27,00	29,00	23,50	27,50	26,50	29,00	22,31
9	9,5	21,5	24,00	19,50	20,00	23,00	11,50	27,50	29,00	23,00	28,00	26,50	29,50	22,50
10	11	22	24,50	21,30	20,50	25,00	10,00	26,50	28,00	22,00	29,00	26,00	29,00	22,68
11	11,5	23	24,50	21,30	20,50	23,00	9,00	26,50	28,50	22,50	29,00	26,00	30,00	22,72
12	12	23	25,00	21,30	20,00	23,00	9,00	26,50	28,50	22,50	29,00	26,00	30,00	22,75
13	11	22	24,00	21,00	19,50	24,00	9,00	27,00	30,50	22,00	29,50	28,50	28,50	22,81
14	11	22	24,50	22,00	19,50	23,50	9,00	25,00	30,00	22,50	29,00	27,00	28,30	22,56
15	11	22	25,30	21,30	19,00	22,50	9,00	24,50	29,50	22,00	28,50	27,50	29,00	22,39
16	10,5	22	25,30	23,00	19,50	20,50	9,00	24,00	29,00	22,50	28,50	24,50	24,00	21,72
H (menit)														21,96

Adapun grafik *headway* rata-rata pada trayek 6A untuk hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.8 berikut ini.



Gambar 5.8 Grafik Rekapitulasi *Headway* Rata-rata Trayek 6A

Kemudian diperoleh rekapitulasi nilai *headway* rata-rata selama dua hari masa survei pada trayek 6A dapat dilihat pada tabel 5.17 Berikut ini.

Tabel 5.17 Rekapitulasi Rata-rata *Headway* Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Hari dan Tanggal	<i>Headway</i> rata-rata (menit)
1	Selasa, 19 November 2019	20,78
2	Minggu, 24 November 2019	21,96
<i>Headway</i> rata-rata (menit)		21,37

Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh pada trayek 6A sebesar 21,37 menit yang artinya melebihi nilai *headway* yang ditetapkan yaitu idealnya 10 – 20 menit, sehingga pada trayek 6A belum sesuai dengan nilai *headway* yang ideal.

5.2.2.2 *Headway* Trayek 6B

Nilai *headway* pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dihitung dengan cara yang sama dengan trayek 6A, sehingga *headway* yang diperoleh dari masing-masing segmen dan putaran pada Trayek 6B yang disurvei pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada tabel 5.18 Berikut ini.

Tabel 5.18 Rata-rata *Headway* Trayek 6B tiap Segmen pada hari Selasa, 19 November 2019

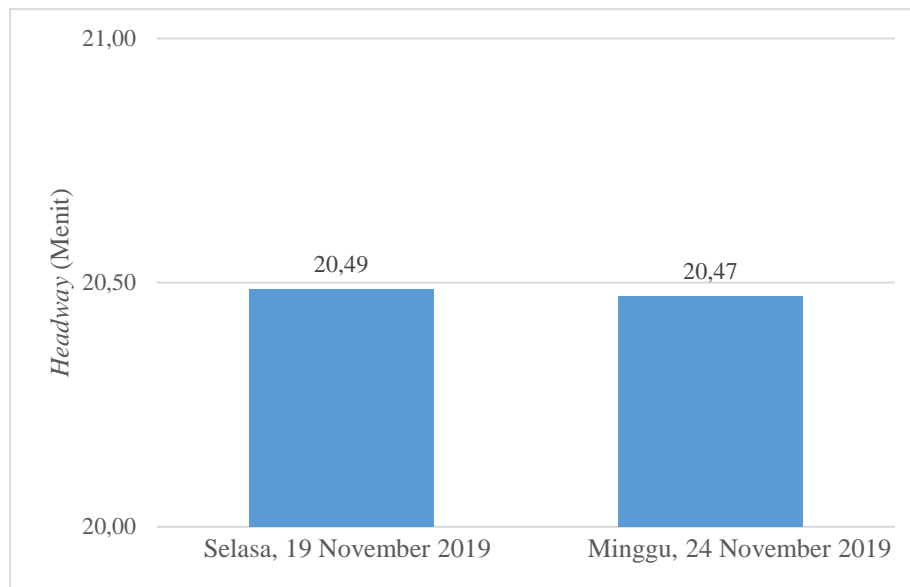
No. Segmen	Putaran ke- (menit)															Xi (menit)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	0,00	25,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	22,50	20,00	20,00	30,00	20,00	20,00	22,50	19,81
2	0,00	25,50	20,00	20,00	19,50	20,50	18,00	20,00	23,00	18,50	22,00	28,50	21,00	12,50	21,00	19,73
3	0,00	25,50	20,00	19,50	19,00	20,00	17,50	20,00	25,50	18,50	22,00	28,50	21,00	12,50	21,00	19,77
4	0,00	24,50	20,00	19,50	19,00	20,00	17,50	20,00	25,50	18,50	22,00	28,50	21,00	12,50	22,00	19,69
5	0,00	24,50	19,50	19,50	20,50	21,00	18,00	19,50	25,50	19,50	21,50	28,50	19,50	12,50	21,50	19,77
6	0,00	25,00	20,00	19,50	21,50	21,00	17,50	19,50	25,50	19,50	22,00	28,50	19,50	12,50	22,00	19,92
7	0,00	25,50	20,50	20,00	21,00	21,00	18,00	18,00	25,50	18,00	21,50	28,50	21,00	12,50	22,00	19,88
8	0,00	26,50	21,00	19,50	22,00	22,50	18,50	18,50	26,00	18,50	23,00	28,50	20,00	14,50	21,50	20,35
9	0,00	26,50	21,00	19,50	22,00	22,50	19,00	19,00	26,00	18,50	23,00	29,00	20,50	15,00	22,00	20,50
10	0,00	26,50	21,00	20,00	22,00	22,50	19,00	19,00	26,00	18,50	23,50	29,00	20,50	15,00	22,00	20,58
11	0,00	27,00	20,50	19,50	21,00	21,50	19,50	19,00	25,50	18,00	22,50	29,50	19,00	14,50	22,00	20,19
12	13,00	27,50	20,50	19,50	21,00	21,00	19,00	19,00	25,50	18,00	22,00	29,00	18,50	13,50	22,00	21,04
13	13,50	29,00	22,00	21,00	22,00	22,00	18,50	18,50	26,50	19,00	22,00	29,50	20,00	14,50	22,00	21,81
14	13,50	29,50	22,50	21,50	22,00	22,00	19,00	18,00	26,50	19,00	22,50	29,50	20,00	15,00	22,50	21,96
15	13,50	29,00	21,00	21,50	21,00	20,50	17,00	17,50	26,00	18,50	23,50	27,50	20,00	15,00	22,50	21,27
16	13,00	29,00	20,50	21,00	20,50	20,00	16,50	17,50	26,00	18,50	23,50	27,50	20,00	15,00	23,50	21,04
17	14,50	29,00	20,50	22,50	21,50	21,50	18,00	17,00	25,50	16,00	24,00	28,00	20,50	15,00	23,00	21,42
H (menit)																20,49

Selanjutnya, data perhitungan *headway* rata-rata dari tiap segmen pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.19 berikut ini.

Tabel 5.19 Rata-rata *Headway* Trayek 6A tiap Segmen pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke- (menit)													<i>Xi</i> (menit)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	0,00	22,50	20,00	20,00	20,00	20,00	17,50	20,00	24,00	25,50	24,00	25,00	20,50	19,92
2	0,00	23,00	21,00	20,50	21,00	21,50	17,00	20,50	23,50	26,00	25,00	25,50	21,00	20,42
3	0,00	23,00	21,00	20,50	21,00	21,50	17,00	20,50	23,50	26,00	24,50	24,50	21,00	20,31
4	0,00	23,00	21,00	20,50	21,00	21,50	17,00	20,50	24,00	26,00	24,50	24,50	20,00	20,27
5	0,00	22,50	21,00	20,00	20,50	21,50	17,50	20,50	25,00	25,00	24,50	26,00	21,00	20,38
6	0,00	22,50	21,00	20,00	20,50	21,50	17,50	20,50	25,00	25,00	25,00	25,50	21,00	20,38
7	0,00	22,50	20,50	19,50	19,00	20,00	16,00	21,00	24,50	25,50	25,00	25,00	21,00	19,96
8	0,00	22,00	20,50	18,50	20,00	21,00	16,50	22,00	23,50	25,50	24,00	23,50	21,50	19,88
9	0,00	21,50	20,50	18,00	19,50	21,50	17,00	21,50	22,00	25,50	24,00	25,50	20,50	19,77
10	0,00	21,00	20,00	17,50	19,50	21,50	17,00	21,50	22,50	26,00	24,00	25,00	20,50	19,69
11	0,00	21,00	21,00	19,50	19,00	21,50	16,50	21,50	22,50	24,50	24,00	26,50	23,00	20,04
12	11,00	21,00	21,00	19,00	18,50	21,00	16,50	20,50	22,50	24,50	24,00	26,00	24,00	20,73
13	12,50	21,50	19,50	19,50	18,00	20,50	16,00	21,00	23,50	25,50	25,00	25,50	24,00	20,92
14	12,00	21,50	19,50	20,50	17,50	21,50	17,00	21,50	23,00	25,50	24,00	26,50	23,50	21,04
15	13,00	21,00	19,50	20,50	17,50	21,50	17,00	26,50	22,50	25,50	24,50	26,50	23,50	21,46
16	13,00	21,00	19,50	20,50	17,50	21,50	17,50	21,50	23,00	25,50	24,50	26,50	23,50	21,15
17	13,50	21,00	19,50	20,50	17,50	21,50	18,00	22,00	23,50	27,50	27,50	32,00	22,00	22,00
H (menit)														20,47

Adapun grafik *headway* rata-rata pada trayek 6B untuk hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.9 berikut ini.



Gambar 5.9 Grafik Rekapitulasi *Headway* Rata-rata Trayek 6B

Kemudian diperoleh rekapitulasi nilai *headway* rata-rata selama dua hari masa survei pada trayek 6B dapat dilihat pada tabel 5.20 Berikut ini.

Tabel 5.20 Rekapitulasi Rata-rata *Headway* Bus Trans Jogja Trayek 6B

No.	Hari dan Tanggal	<i>Headway</i> rata-rata (menit)
1	Selasa, 19 November 2019	20,49
2	Minggu, 24 November 2019	20,47
<i>Headway</i> rata-rata (menit)		20,48

Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh pada trayek 6B sebesar 20,48 menit yang artinya melebihi nilai *headway* yang ditetapkan yaitu idealnya 10 – 20 menit, sehingga pada trayek 6B belum sesuai dengan nilai *headway* yang ideal.

5.2.3 Waktu Sirkulasi

Pencatatan waktu sirkulasi bus Trans Jogja trayek 6A dan 6B telah dilakukan pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dengan menjumlahkan waktu tempuh dari awal keberangkatan bus sampai waktu kedatangan bus setelah melewati semua rute dalam trayek satu putaran penuh. Selanjutnya, melakukan perhitungan untuk waktu sirkulasi sebagai contoh pada trayek 6A dimulai pada hari Selasa, 19 November 2019 pada bus 1 putaran ketiga, bus berangkat dari Halte Gamping pada pukul 07:30 WIB kemudian

melewati keseluruhan rute dan tiba kembali ke Halte Gamping pada pukul 08:15 WIB. Sehingga waktu sirkulasi yang didapat bus 1 pada putaran ketiga adalah 45 menit atau 0,75 jam.

5.2.3.1 Waktu Sirkulasi Trayek 6A

Waktu sirkulasi pada hari Selasa, 19 November 2019 dihitung menggunakan persamaan 3.3 yaitu rata-rata harmonik. Nilai x_i adalah nilai waktu sirkulasi pada satu bus dalam satu putaran yaitu selama 0,75 jam dan nilai $1/x_i$ adalah 1,33. Total nilai $1/x_i$ untuk waktu sirkulasi pada 3 bus Trayek 6A selama 14 sampai 16 putaran adalah 65,01 jam. Sehingga rata-rata waktu sirkulasi dengan jumlah data x_i (n) sebanyak 46 dari waktu sirkulasi 3 bus trayek 6A selama 14 sampai 16 putaran adalah sebagai berikut.

$$h = \frac{n}{\sum (1/x_i)} = \frac{46}{65,01} = 0,71 \text{ jam}$$

Hitungan x_i :

$$x_i = \frac{07:30 \text{ WIB} - 08:15 \text{ WIB}}{60 \text{ menit}} = 0,75 \text{ jam}$$

Hasil analisis waktu sirkulasi trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.21 berikut ini.

Tabel 5.21 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	x_i (jam)
0	1	-	5:25:00	-
1	1	5:52:00	6:30:00	0,45
2	1	7:12:00	7:30:00	0,70
3	1	8:15:00	8:30:00	0,75
4	1	9:12:00	9:30:00	0,70
5	1	10:12:00	10:35:00	0,70
6	1	11:23:00	11:30:00	0,80
7	1	12:08:00	12:30:00	0,63
8	1	13:13:00	13:30:00	0,72
9	1	14:05:00	14:30:00	0,58
10	1	15:10:00	15:30:00	0,67
11	1	16:14:00	16:30:00	0,73

**Lanjutan Tabel 5.21 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A hari
Selasa, 19 November 2019**

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
12	1	17:22:00	17:38:00	0,87
13	1	18:23:00	18:47:00	0,75
14	1	19:30:00	19:50:00	0,72
15	1	20:30:00	20:46:00	0,67
16	1	21:25:00	-	0,65
17	2	-	5:25:00	-
18	2	5:44:00	5:45:00	0,32
19	2	6:21:00	6:50:00	0,60
20	2	7:34:00	7:50:00	0,73
21	2	8:34:00	8:50:00	0,73
22	2	9:30:00	9:50:00	0,67
23	2	10:31:00	10:47:00	0,68
24	2	11:29:00	11:45:00	0,70
25	2	12:27:00	12:46:00	0,70
26	2	13:28:00	13:52:00	0,70
27	2	14:37:00	14:49:00	0,75
28	2	15:31:00	15:51:00	0,70
29	2	16:40:00	16:50:00	0,82
30	2	17:33:00	17:55:00	0,72
31	2	18:40:00	19:03:00	0,75
32	2	19:51:00	20:08:00	0,80
33	2	20:53:00	20:58:00	0,75
34	2	21:35:00	-	0,62
35	3	-	5:35:00	-
36	3	5:55:00	6:10:00	0,33
37	3	6:49:00	7:10:00	0,65
38	3	7:53:00	8:10:00	0,72
39	3	8:54:00	9:10:00	0,73
40	3	9:59:00	10:15:00	0,82
41	3	11:01:00	11:13:00	0,77
42	3	11:59:00	12:10:00	0,77
43	3	12:50:00	13:10:00	0,67
44	3	13:51:00	14:10:00	0,68
45	3	14:56:00	15:10:00	0,77
46	3	15:59:00	16:15:00	0,82
47	3	17:05:00	17:10:00	0,83
48	3	17:50:00	18:30:00	0,67
49	3	19:15:00	19:30:00	0,75
50	3	20:19:00	-	0,82
Rata-rata (jam)				0,71

Kemudian data perhitungan waktu sirkulasi pada trayek 6A tiap putaran pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.22 berikut ini.

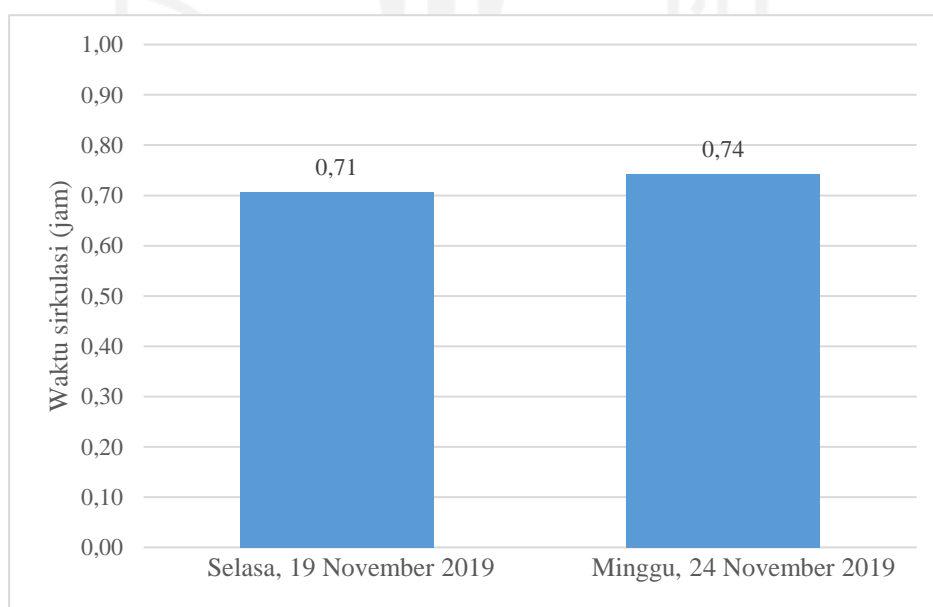
Tabel 5.22 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
0	1	-	5:25:00	-
1	1	6:02:00	6:30:00	0,62
2	1	7:05:00	7:30:00	0,58
3	1	8:14:00	8:35:00	0,73
4	1	9:15:00	9:32:00	0,67
5	1	10:14:00	10:30:00	0,70
6	1	11:16:00	11:25:00	0,77
7	1	12:03:00	12:34:00	0,63
8	1	13:23:00	13:53:00	0,82
9	1	14:38:00	15:08:00	0,75
10	1	15:48:00	16:23:00	0,67
11	1	17:17:00	17:39:00	0,90
12	1	18:38:00	18:56:00	0,98
13	1	19:48:00	-	0,87
14	2	-	5:25:00	-
15	2	5:41:00	5:50:00	0,27
16	2	6:21:00	6:50:00	0,52
17	2	7:23:00	7:51:00	0,55
18	2	8:29:00	8:52:00	0,63
19	2	9:35:00	9:51:00	0,72
20	2	10:33:00	10:50:00	0,70
21	2	11:45:00	11:50:00	0,92
22	2	12:35:00	12:50:00	0,75
23	2	13:40:00	14:20:00	0,83
24	2	15:03:00	15:35:00	0,72
25	2	16:20:00	16:50:00	0,75
26	2	17:49:00	18:03:00	0,98
27	2	19:00:00	19:21:00	0,95
28	2	20:16:00	-	0,92
29	3	-	5:40:00	-
30	3	5:52:00	6:10:00	0,20
31	3	6:45:00	7:10:00	0,58
32	3	7:49:00	8:14:00	0,65
33	3	8:54:00	9:13:00	0,67
34	3	9:49:00	10:08:00	0,60
35	3	10:52:00	11:10:00	0,73
36	3	12:00:00	12:16:00	0,83

Lanjutan Tabel 5.22 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
37	3	13:01:00	13:25:00	0,75
38	3	14:12:00	14:49:00	0,78
39	3	15:42:00	16:02:00	0,88
40	3	16:59:00	17:17:00	0,95
41	3	18:11:00	18:32:00	0,90
42	3	19:37:00	19:46:00	1,08
43	3	20:37:00	-	0,85
Rata-rata (jam)				0,74

Berdasarkan pada Tabel 5.21 dan Tabel 5.22 terdapat waktu sirkulasi yang kosong pada putaran pertama pada bus 2 dan 3, hal ini dikarenakan sirkulasi pada awal putaran pada bus 2 dan 3 tidak dimulai dari Halte Gamping yang merupakan titik awal dan akhir pada sirkulasi Trayek 6A dan 6B, jadi untuk putaran awal pada bus 2 dan 3 tidak dihitung karena tidak memenuhi waktu sirkulasi penuh. Selanjutnya, grafik rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek 6A dapat dilihat pada Gambar 5.10 berikut ini.



Gambar 5.10 Grafik Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Trayek 6A

Adapun rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek 6A dapat dilihat pada Tabel 5.23 berikut ini.

Tabel 5.23 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Hari dan Tanggal	Waktu Sirkulasi Rata-rata (menit)	Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)
1	Selasa, 19 November 2019	42,60	0,71
2	Minggu, 24 November 2019	44,40	0,74
Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)			0,73

Berdasarkan hasil yang didapat di atas bahwa waktu sirkulasi pada hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*) tidak jauh berbeda dan hasil rata-rata waktu sirkulasi yang diperoleh dengan nilai 0,73 jam masih masuk dalam standar kinerja angkutan umum yang nilai maksimalnya adalah 2 - 3 jam.

5.2.3.2 Waktu Sirkulasi Trayek 6B

Waktu sirkulasi pada trayek 6B dihitung menggunakan persamaan yang sama dengan trayek 6A yaitu rata-rata harmonik. Survei dilakukan pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019. Hasil analisis waktu sirkulasi trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.24 berikut ini.

Tabel 5.24 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	x_i (jam)
0	1	-	5:25:00	-
1	1	6:08:00	6:30:00	0,72
2	1	7:14:00	7:30:00	0,73
3	1	8:12:00	8:30:00	0,70
4	1	9:15:00	9:30:00	0,75
5	1	10:18:00	10:30:00	0,80
6	1	11:17:00	11:30:00	0,78
7	1	12:11:00	12:30:00	0,68
8	1	13:11:00	13:30:00	0,68
9	1	14:12:00	14:30:00	0,70
10	1	15:11:00	15:30:00	0,68
11	1	16:25:00	16:50:00	0,92
12	1	17:33:00	17:50:00	0,72
13	1	18:34:00	18:50:00	0,73
14	1	19:37:00	19:50:00	0,78
15	1	20:32:00	-	0,70
16	2	-	5:25:00	-
17	2	5:39:00	5:40:00	0,23
18	2	6:15:00	6:50:00	0,58

Lanjutan Tabel 5.24 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Selasa,
19 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
19	2	7:31:00	7:50:00	0,68
20	2	8:30:00	8:50:00	0,67
21	2	9:35:00	9:50:00	0,75
22	2	10:34:00	10:50:00	0,73
23	2	11:35:00	11:50:00	0,75
24	2	12:37:00	12:45:00	0,78
25	2	13:21:00	13:50:00	0,60
26	2	14:39:00	14:50:00	0,82
27	2	15:37:00	15:50:00	0,78
28	2	16:37:00	17:10:00	0,78
29	2	17:53:00	18:10:00	0,72
30	2	19:07:00	19:10:00	0,95
31	2	19:46:00	20:10:00	0,60
32	2	20:50:00	-	0,67
33	3	-	5:34:00	-
34	3	5:39:00	6:00:00	0,08
35	3	6:23:00	7:10:00	0,38
36	3	7:51:00	8:10:00	0,68
37	3	8:45:00	9:16:00	0,58
38	3	9:55:00	10:15:00	0,65
39	3	10:57:00	11:10:00	0,70
40	3	11:47:00	12:10:00	0,62
41	3	12:50:00	13:10:00	0,67
42	3	13:52:00	14:10:00	0,70
43	3	14:55:00	15:10:00	0,75
44	3	15:55:00	16:30:00	0,75
45	3	17:14:00	17:30:00	0,73
46	3	18:15:00	18:30:00	0,75
47	3	19:14:00	19:30:00	0,73
48	3	20:06:00	20:30:00	0,60
49	3	21:10:00	-	0,67
Rata-rata (jam)				0,70

Kemudian data perhitungan waktu sirkulasi pada trayek 6B tiap putaran pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.25 berikut ini.

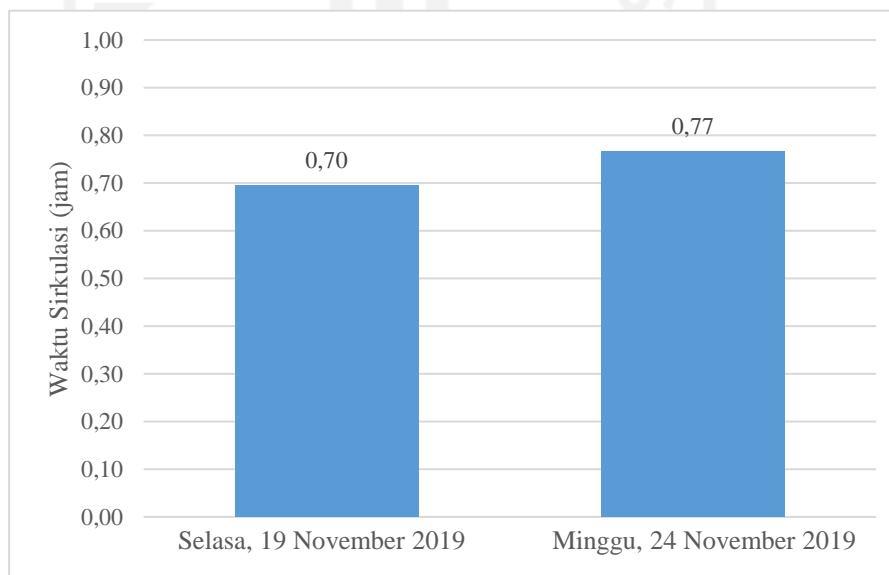
Tabel 5.25 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
0	1	-	5:25:00	-
1	1	6:01:00	6:30:00	0,60
2	1	7:06:00	7:30:00	0,60
3	1	8:07:00	8:30:00	0,62
4	1	9:11:00	9:30:00	0,68
5	1	10:10:00	10:30:00	0,67
6	1	11:16:00	11:25:00	0,77
7	1	12:10:00	12:30:00	0,75
8	1	13:11:00	13:35:00	0,68
9	1	14:16:00	14:51:00	0,68
10	1	15:35:00	16:05:00	0,73
11	1	16:50:00	17:20:00	0,75
12	1	18:20:00	18:35:00	1,00
13	1	19:22:00	19:46:00	0,78
14	1	20:34:00	-	0,75
15	2	-	5:25:00	-
16	2	5:34:00	5:45:00	0,15
17	2	6:24:00	6:50:00	0,65
18	2	7:28:00	7:50:00	0,63
19	2	8:30:00	8:50:00	0,67
20	2	9:35:00	9:50:00	0,75
21	2	10:33:00	10:50:00	0,72
22	2	11:34:00	11:50:00	0,73
23	2	12:27:00	12:46:00	0,62
24	2	13:29:00	14:00:00	0,72
25	2	14:40:00	15:17:00	0,67
26	2	15:55:00	16:30:00	0,63
27	2	17:16:00	17:54:00	0,77
28	2	18:38:00	19:04:00	0,73
29	2	19:57:00	20:17:00	0,88
30	2	21:06:00	-	0,82
31	3	-	5:40:00	-
32	3	5:46:00	6:10:00	0,10
33	3	6:44:00	7:10:00	0,57
34	3	7:47:00	8:14:00	0,62
35	3	8:53:00	9:11:00	0,65
36	3	9:52:00	10:10:00	0,68

Lanjutan Tabel 5.25 Waktu sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Waktu (WIB)		Waktu Sirkulasi (jam)
		Tiba	Berangkat	<i>xi</i> (jam)
37	3	10:53:00	11:10:00	0,72
38	3	11:57:00	12:14:00	0,78
39	3	12:57:00	13:14:00	0,72
40	3	13:59:00	14:26:00	0,75
41	3	15:09:00	15:40:00	0,72
42	3	16:29:00	16:50:00	0,82
43	3	17:43:00	18:10:00	0,88
44	3	19:04:00	19:26:00	0,90
45	3	20:20:00	-	0,90
Rata-rata (jam)				0.77

Berdasarkan pada Tabel 5.24 dan Tabel 5.25, seperti halnya pada Trayek 6A terdapat waktu sirkulasi yang kosong pada putaran pertama pada bus 2 dan 3, hal ini dikarenakan sirkulasi pada awal putaran pada bus 2 dan 3 tidak dimulai dari Halte Gamping yang merupakan titik awal dan akhir pada sirkulasi Trayek 6A dan 6B, jadi untuk putaran awal pada bus 2 dan 3 tidak dihitung karena tidak memenuhi waktu sirkulasi penuh. Selanjutnya, grafik rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek 6B dapat dilihat pada Gambar 5.11 berikut ini.



Gambar 5.11 Grafik Waktu Sirkulasi Rata-rata Trayek 6B

Adapun rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek 6A dapat dilihat pada Tabel 5.26 berikut ini.

Tabel 5.26 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek 6B

No.	Hari dan Tanggal	Waktu Sirkulasi Rata-rata (menit)	Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)
1	Selasa, 19 November 2019	42,00	0,70
2	Minggu, 24 November 2019	46,20	0,77
Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)			0,73

Berdasarkan hasil yang didapat di atas bahwa waktu sirkulasi pada hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*) tidak jauh berbeda dan hasil rata-rata waktu sirkulasi yang diperoleh dengan nilai 0,73 jam masih masuk dalam standar kinerja angkutan umum yang nilai maksimalnya adalah 2 - 3 jam.

5.2.4 Kecepatan Perjalanan

5.2.4.1 Kecepatan Perjalanan Trayek 6A

Perhitungan pada kecepatan perjalanan rata-rata berikut menggunakan Persamaan 3.3 yaitu rata-rata harmonik. Adapun contoh perhitungannya data pada trayek 6A hari Selasa, 19 November 2019 pada bus pertama diperoleh nilai kecepatannya (x_i) sebesar 36,22 km/jam. Nilai $1/x_i$ yang didapat adalah 0,028. Total nilai $1/x_i$ pada kecepatan perjalanan pada hari Selasa adalah 2,085 dengan jumlah putaran operasional bus dalam satu hari yaitu (n) = 48. Nilai kecepatan perjalanan dengan menggunakan persamaan rata-rata harmonik dapat dihitung sebagai berikut.

$$h = \frac{n}{\sum (1/x_i)} = \frac{48}{2,085} = 23,02 \text{ km/jam}$$

Hitungan x_i :

$$x_i = \frac{\text{jarak tempuh (km)}}{\text{waktu tempuh (jam)}} = \frac{16,30}{0,45} = 36,22 \text{ km/jam}$$

Hasil analisis kecepatan perjalanan trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.27 berikut ini.

Tabel 5.27 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
1	1	16,30	0,45	36,22
2	1	16,30	0,70	23,29
3	1	16,30	0,75	21,73
4	1	16,30	0,70	23,29
5	1	16,30	0,70	23,29
6	1	16,30	0,80	20,38
7	1	16,30	0,63	25,74
8	1	16,30	0,72	22,74
9	1	16,30	0,58	27,94
10	1	16,30	0,67	24,45
11	1	16,30	0,73	22,23
12	1	16,30	0,87	18,81
13	1	16,30	0,75	21,73
14	1	16,30	0,72	22,74
15	1	16,30	0,67	24,45
16	1	16,30	0,65	25,08
17	2	10,25	0,32	32,37
18	2	16,30	0,60	27,17
19	2	16,30	0,73	22,23
20	2	16,30	0,73	22,23
21	2	16,30	0,67	24,45
22	2	16,30	0,68	23,85
23	2	16,30	0,70	23,29
24	2	16,30	0,70	23,29
25	2	16,30	0,70	23,29
26	2	16,30	0,75	21,73
27	2	16,30	0,70	23,29
28	2	16,30	0,82	19,96
29	2	16,30	0,72	22,74
30	2	16,30	0,75	21,73
31	2	16,30	0,80	20,38
32	2	16,30	0,75	21,73
33	2	16,30	0,62	26,43
34	3	10,25	0,33	30,75
35	3	16,30	0,65	25,08
36	3	16,30	0,72	22,74
37	3	16,30	0,73	22,23
38	3	16,30	0,82	19,96
39	3	16,30	0,77	21,26
40	3	16,30	0,77	21,26

Lanjutan Tabel 5.27 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
41	3	16,30	0,67	24,45
42	3	16,30	0,68	23,85
43	3	16,30	0,77	21,26
44	3	16,30	0,82	19,96
45	3	16,30	0,83	19,56
46	3	16,30	0,67	24,45
47	3	16,30	0,75	21,73
48	3	16,30	0,82	19,96
H Rata-rata (km/jam)				23,02

Kemudian data perhitungan kecepatan perjalanan pada trayek 6A tiap putaran pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.28 berikut ini.

Tabel 5.28 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
1	1	16,30	0,62	26,43
2	1	16,30	0,58	27,94
3	1	16,30	0,73	22,23
4	1	16,30	0,67	24,45
5	1	16,30	0,70	23,29
6	1	16,30	0,77	21,26
7	1	16,30	0,63	25,74
8	1	16,30	0,82	19,96
9	1	16,30	0,75	21,73
10	1	16,30	0,67	24,45
11	1	16,30	0,90	18,11
12	1	16,30	0,98	16,58
13	1	16,30	0,87	18,81
14	2	10,25	0,27	38,44
15	2	16,30	0,52	31,55
16	2	16,30	0,55	29,64
17	2	16,30	0,63	25,74
18	2	16,30	0,72	22,74
19	2	16,30	0,70	23,29
20	2	16,30	0,92	17,78

Lanjutan Tabel 5.28 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A hari Minggu, 24 November 2019

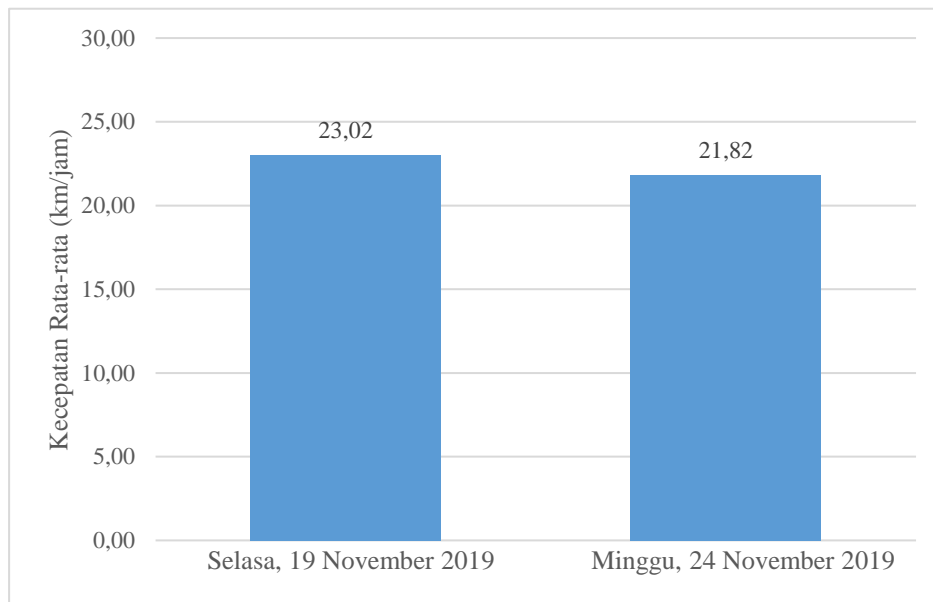
No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
21	2	16,30	0,75	21,73
22	2	16,30	0,83	19,56
23	2	16,30	0,72	22,74
24	2	16,30	0,75	21,73
25	2	16,30	0,98	16,58
26	2	16,30	0,95	17,16
27	2	16,30	0,92	17,78
28	3	10,25	0,20	51,25
29	3	16,30	0,58	27,94
30	3	16,30	0,65	25,08
31	3	16,30	0,67	24,45
32	3	16,30	0,60	27,17
33	3	16,30	0,73	22,23
34	3	16,30	0,83	19,56
35	3	16,30	0,75	21,73
36	3	16,30	0,78	20,81
37	3	16,30	0,88	18,45
38	3	16,30	0,95	17,16
39	3	16,30	0,90	18,11
40	3	16,30	1,08	15,05
41	3	16,30	0,85	19,18
H Rata-rata (km/jam)				21,82

Data kecepatan perjalanan yang diperoleh kemudian direkapitulasi seperti yang dapat dilihat pada Tabel 5.29 berikut ini.

Tabel 5.29 Rekapitulasi Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Hari dan Tanggal	Jarak (km)	Kecepatan Rata-rata (km/jam)
1	Selasa, 19 November 2019	16,30	23,02
2	Minggu, 24 November 2019	16,30	21,82
Kecepatan Rata-rata (km/jam)			22,42

Adapun grafik kecepatan rata-rata Bus Trans Jogja Trayek 6A pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.12 berikut ini.



Gambar 5.12 Grafik Kecepatan Rata-rata Trayek 6A

Berdasarkan tabel dan grafik yang telah diperoleh, kecepatan perjalanan yang terjadi di hari kerja (*weekday*) sebesar 23,02 km/jam dan pada hari libur (*weekend*) sebesar 21,82 km/jam dan rata-rata kecepatan perjalanan selama 2 hari beroperasi diperoleh 22,42 km/jam. Sehingga untuk kecepatan perjalanan bus Trans Jogja Trayek 6A sudah termasuk memenuhi syarat umum yang ada.

5.2.4.2 Kecepatan Perjalanan Trayek 6B

Kecepatan perjalanan pada trayek 6B dihitung menggunakan persamaan yang sama dengan trayek 6A yaitu rata-rata harmonik. Survei dilakukan pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019.

Hasil analisis kecepatan perjalanan trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.30 berikut ini.

Tabel 5.30 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				x_i
1	1	16,30	0,72	22,74
2	1	16,30	0,73	22,23
3	1	16,30	0,70	23,29
4	1	16,30	0,75	21,73
5	1	16,30	0,80	20,38
6	1	16,30	0,78	20,81
7	1	16,30	0,68	23,85
8	1	16,30	0,68	23,85
9	1	16,30	0,70	23,29
10	1	16,30	0,68	23,85
11	1	16,30	0,92	17,78
12	1	16,30	0,72	22,74
13	1	16,30	0,73	22,23
14	1	16,30	0,78	20,81
15	1	16,30	0,70	23,29
16	2	6,19	0,23	26,53
17	2	16,30	0,58	27,94
18	2	16,30	0,68	23,85
19	2	16,30	0,67	24,45
20	2	16,30	0,75	21,73
21	2	16,30	0,73	22,23
22	2	16,30	0,75	21,73
23	2	16,30	0,78	20,81
24	2	16,30	0,60	27,17
25	2	16,30	0,82	19,96
26	2	16,30	0,78	20,81
27	2	16,30	0,78	20,81
28	2	16,30	0,72	22,74
29	2	16,30	0,95	17,16
30	2	16,30	0,60	27,17
31	2	16,30	0,67	24,45
32	3	6,19	0,08	74,28
33	3	16,30	0,38	42,52
34	3	16,30	0,68	23,85
35	3	16,30	0,58	27,94
36	3	16,30	0,65	25,08
37	3	16,30	0,70	23,29
38	3	16,30	0,62	26,43
39	3	16,30	0,67	24,45
40	3	16,30	0,70	23,29

Lanjutan Tabel 5.30 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Selasa, 19 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
41	3	16,30	0,75	21,73
42	3	16,30	0,75	21,73
43	3	16,30	0,73	22,23
44	3	16,30	0,75	21,73
45	3	16,30	0,73	22,23
46	3	16,30	0,60	27,17
47	3	16,30	0,67	24,45
H Rata-rata (km/jam)				23,39

Kemudian data perhitungan kecepatan perjalanan pada trayek 6B pada hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Tabel 5.31 berikut ini.

Tabel 5.31 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Minggu, 24 November 2019

No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				<i>xi</i>
1	1	16,30	0,60	27,17
2	1	16,30	0,60	27,17
3	1	16,30	0,62	26,43
4	1	16,30	0,68	23,85
5	1	16,30	0,67	24,45
6	1	16,30	0,77	21,26
7	1	16,30	0,75	21,73
8	1	16,30	0,68	23,85
9	1	16,30	0,68	23,85
10	1	16,30	0,73	22,23
11	1	16,30	0,75	21,73
12	1	16,30	1,00	16,30
13	1	16,30	0,78	20,81
14	1	16,30	0,75	21,73
15	2	6,19	0,15	41,27
16	2	16,30	0,65	25,08
17	2	16,30	0,63	25,74
18	2	16,30	0,67	24,45
19	2	16,30	0,75	21,73
20	2	16,30	0,72	22,74
21	2	16,30	0,73	22,23
22	2	16,30	0,62	26,43
23	2	16,30	0,72	22,74

Lanjutan Tabel 5.31 Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B hari Minggu, 24 November 2019

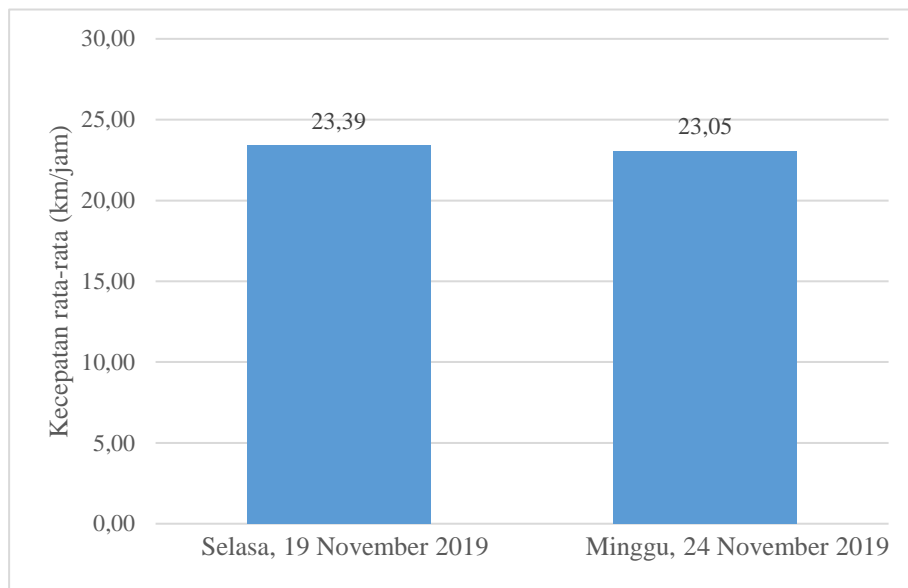
No.	No. Bus	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kec. (km/jam)
				x_i
24	2	16,30	0,67	24,45
25	2	16,30	0,63	25,74
26	2	16,30	0,77	21,26
27	2	16,30	0,73	22,23
28	2	16,30	0,88	18,45
29	2	16,30	0,82	19,96
30	3	6,19	0,10	61,90
31	3	16,30	0,57	28,76
32	3	16,30	0,62	26,43
33	3	16,30	0,65	25,08
34	3	16,30	0,68	23,85
35	3	16,30	0,72	22,74
36	3	16,30	0,78	20,81
37	3	16,30	0,72	22,74
38	3	16,30	0,75	21,73
39	3	16,30	0,72	22,74
40	3	16,30	0,82	19,96
41	3	16,30	0,88	18,45
42	3	16,30	0,90	18,11
43	3	16,30	0,90	18,11
H Rata-rata (km/jam)				23,05

Data kecepatan perjalanan yang diperoleh kemudian direkapitulasi seperti yang dapat dilihat pada Tabel 5.32 berikut ini.

Tabel 5.32 Rekapitulasi Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B

No.	Hari dan Tanggal	Jarak (km)	Kecepatan Rata-rata (km/jam)
1	Selasa, 19 November 2019	16,30	23,39
2	Minggu, 24 November 2019	16,30	23,05
Kecepatan Rata-rata (km/jam)			23,22

Adapun grafik kecepatan rata-rata Bus Trans Jogja Trayek 6B pada hari Selasa, 19 November 2019 dan hari Minggu, 24 November 2019 dapat dilihat pada Gambar 5.13 berikut ini.



Gambar 5.13 Grafik Kecepatan Rata-rata Trayek 6B

Berdasarkan tabel dan grafik yang telah diperoleh, kecepatan perjalanan yang terjadi pada bus Trans Jogja di hari kerja (*weekday*) sebesar 23,39 km/jam dan pada hari libur (*weekend*) sebesar 23,05 km/jam dan rata-rata kecepatan perjalanan selama 2 hari beroperasi diperoleh 23,22 km/jam. Sehingga untuk kecepatan perjalanan bus Trans Jogja Trayek 6A sudah termasuk memenuhi syarat umum yang ada.

5.2.5 Karakteristik Responden

Data karakteristik pengguna bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B merupakan data yang menunjukkan keadaan sosial responden, antara lain: Jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan, maksud perjalanan, status berlangganan, dan asal tujuan.

Adapun jumlah dan persentase masing-masing karakteristik responden bisa dilihat pada Tabel 5.33 berikut ini.

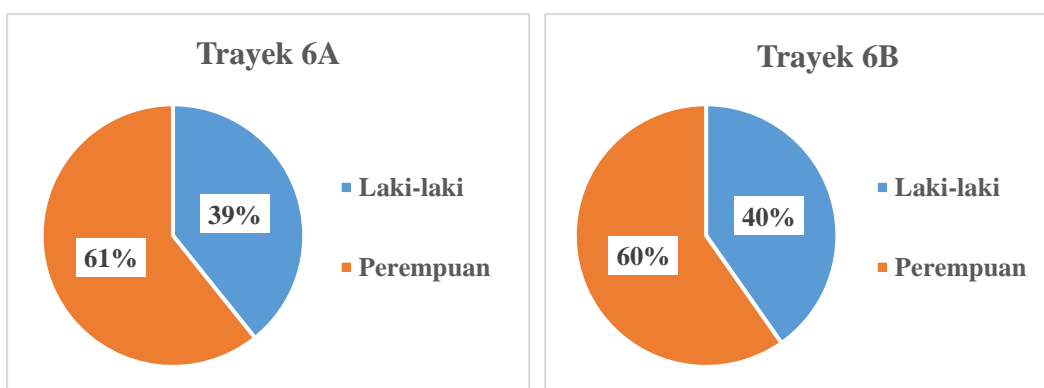
Tabel 5.33 Karakteristik Responden

Profil Responden	Kategori	Trayek 6A		Trayek 6B	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-laki	31	39%	31	40%
	Perempuan	48	61%	46	60%
Usia	15-19 tahun	24	30%	24	31%
	20-29 tahun	25	32%	19	25%
	30-39 tahun	13	16%	15	19%
	40-45 tahun	12	15%	10	13%
	>55 tahun	5	6%	9	12%
Pendidikan Terakhir	SD	0	0%	2	3%
	SLTP	25	32%	27	35%
	SLTA	34	43%	30	39%
	Perguruan Tinggi	20	25%	18	23%
	Lainnya	0	0%	0	0%
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	41	52%	31	40%
	Guru/Dosen	11	14%	9	12%
	Wiraswasta	13	16%	11	14%
	Buruh/Tani	7	9%	21	27%
	Lainnya	7	9%	5	6%
Maksud Perjalanan	Sekolah	30	38%	20	26%
	Rumah Sakit	1	1%	4	5%
	Bekerja	29	37%	37	48%
	Bisnis	13	16%	11	14%
	Lainnya	6	8%	5	6%
Status Pengguna Trans Jogja	Umum Non-berlangganan	32	41%	28	36%
	Umum berlangganan	35	44%	36	47%
	Pelajar berlangganan	12	15%	13	17%

Berdasarkan hasil analisis yang didapat pada karakteristik responden kuesioner di atas, berikut ini penjelasannya.

1. Jenis kelamin

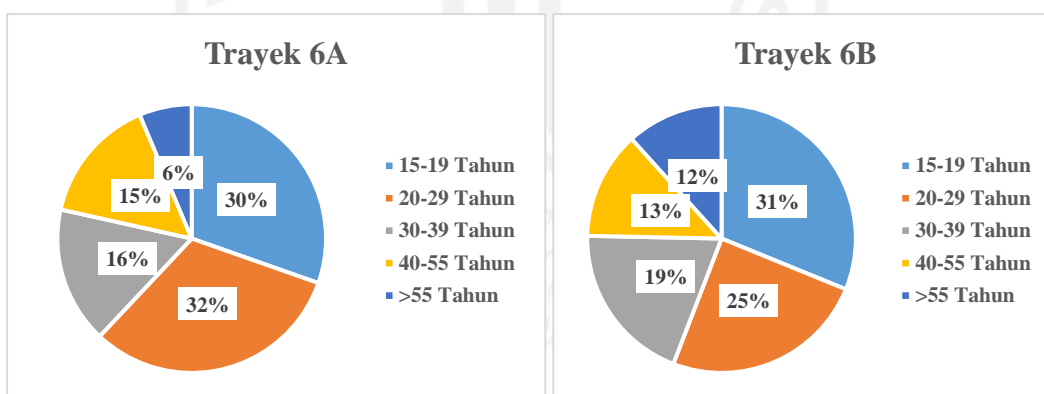
Survei dilakukan pada 79 responden di dalam bus Trans Jogja Trayek 6A terdiri dari 48 (61%) responden perempuan dan 31 (39%) responden laki-laki. Dari hasil survei yang didapat, responden berjenis kelamin perempuan lebih banyak daripada responden berjenis kelamin laki-laki. Untuk perbandingan persentase jenis kelamin lebih jelasnya pada Trayek 6A dan 6B dapat di lihat pada Gambar 5.14 sebagai berikut.



Gambar 5.14 Grafik Persentase Jenis Kelamin Pada Trayek 6A dan 6B

2. Usia

Hasil karakteristik usia responden pada Trayek 6A didapat variasi usia yaitu pada rentang usia 15-19 tahun sebanyak 24 orang (30%), usia 20-29 tahun sebanyak 25 orang (32%), usia 30-39 tahun sebanyak 13 orang (16%), usia 40-45 taun sebanyak 12 orang (15%), dan usia >55 taun sebanyak 5 orang (6%). Usia 20-29 merupakan rentang usia yang menjadi mayoritas penumpang bus Trans Jogja dan diikuti oleh usia 16-19 tahun. Untuk hasil lebih jelasnya pada kedua Trayek 6A dan 6B bisa dilihat pada Gambar 5.15 berikut ini.

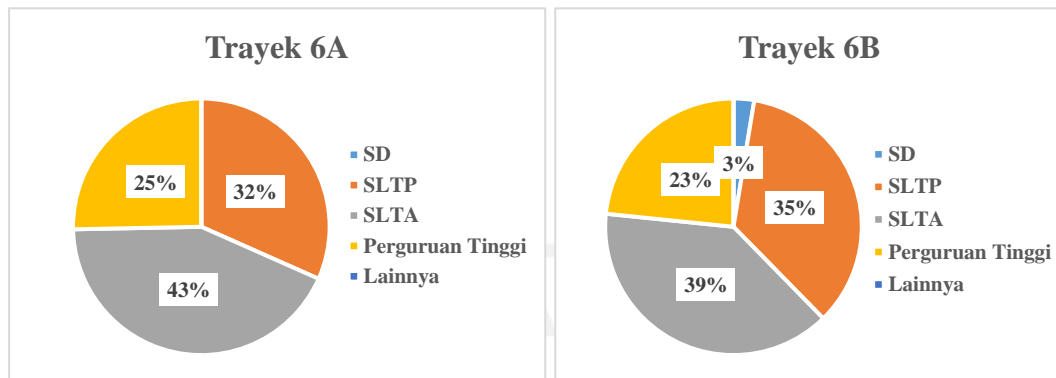


Gambar 5.15 Grafik Persentase Usia Pada Trayek 6A dan 6B

3. Pendidikan terakhir

Hasil tingkat pendidikan terakhir pada Trayek 6A didapat dari hasil survei yang di antaranya adalah tingkat Sekolah Menengah Pertama (SMP) sebanyak 25 orang (32%), tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA) sebanyak 34 orang (43%), Perguruan Tinggi Sebanyak 20 orang (25%). Perolehan pendidikan terakhir SMA

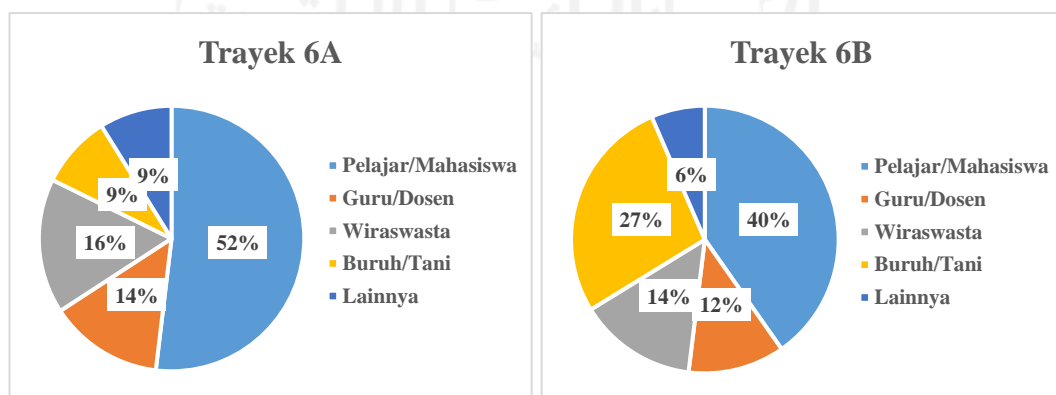
adalah mayoritas dari responden yang mengisi kuesioner. Untuk grafik pada Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada Gambar 5.16 berikut ini.



Gambar 5.16 Grafik Persentase Pendidikan Terakhir Pada Trayek 6A dan 6B

4. Pekerjaan

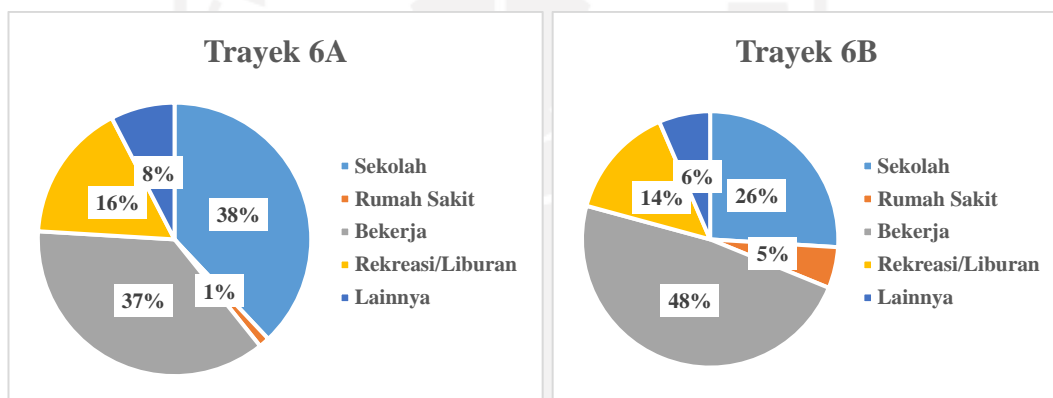
Hasil karakteristik responden berdasarkan pekerjaan pada Trayek 6A yaitu tertinggi terdapat pada Pelajar dan atau Mahasiswa sebanyak 41 orang (52%), kemudian Wiraswasta sebanyak 13 orang (16%), Guru/Dosen sebanyak 11 orang (14%), Buruh/Tani sebanyak 7 orang (9%), dan Lainnya terdiri dari ibu rumah tangga, pensiunan, tidak bekerja, penjaga toko, atau sejenisnya sebanyak 7 orang (9%). Dari hasil tersebut Pelajar/Mahasiswa mendominasi penumpang Trans Jogja Trayek 6A dikarenakan pada jalur ini terdapat banyak instansi pendidikan seperti SMP, SMA/SMK, dan perguruan Tinggi. Untuk grafik lebih jelasnya pada Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada Gambar 5.17 berikut ini.



Gambar 5.17 Grafik Persentase Pekerjaan Pada Trayek 6A dan 6B

5. Maksud perjalanan

Hasil survei dari 79 responden diperoleh maksud perjalanan dari penumpang Trans Jogja Trayek 6A dan 6B. Untuk Trayek 6A didapat maksud perjalanan sekolah sebanyak 30 orang (39%), untuk ke rumah sakit sebanyak 1 orang (1%), untuk bekerja sebanyak 29 orang (37%), untuk rekreasi/liburan sebanyak 13 orang (16%), dan lainnya di antaranya seperti ke tempat kerabat, belanja, pulang kampung, ataupun sejenisnya sebanyak 6 orang (8%). Dari hasil yang banyak didapat maksud perjalanan pada Trayek 6A adalah sekolah karena pada Trayek 6A merupakan daerah yang banyak instansi pendidikan. Untuk hasil lebih jelasnya persentase maksud perjalanan pada Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada Gambar 5.18 berikut ini.

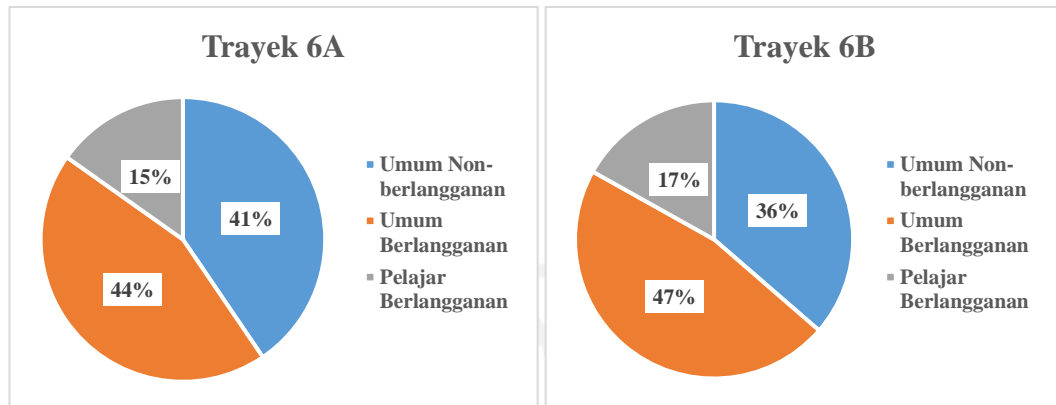


Gambar 5.18 Grafik Persentase Maksud Perjalanan Pada Trayek 6A dan 6B

6. Status pengguna Trans Jogja

Hasil survei dari 79 responden Trans Jogja Trayek 6A didapat ada 32 orang (41%) orang masuk dalam kategori umum non-berlangganan, untuk kategori umum berlangganan terdapat 35 orang (44%), dan untuk kategori pelajar berlangganan terdapat 12 orang (15%). Mayoritas dari keseluruhan responden menunjukkan status pengguna Trans Jogja termasuk kategori Umum Berlangganan, hal ini menunjukkan Trans Jogja sudah menjadi pilihan utama dalam sarana transportasi dalam kesehariannya walaupun dalam persentase pekerjaan banyak didominasi oleh pelajar/mahasiswa namun dalam status pengguna tidak didominasi oleh Pelajar Berlangganan dikarenakan untuk pengguna pelajar berlangganan hanya sampai

batas tingkat SMA. Untuk lebih jelasnya, status pengguna Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada gambar 5.19 berikut ini.



Gambar 5.19 Grafik Persentase Status Pengguna Trans Jogja Pada Trayek 6A dan 6B

5.2.6 Importance Performance Analysis (IPA)

Data hasil survei yang sudah didapat kemudian dilakukan perhitungan untuk tingkat kinerja dan tingkat kepentingan menggunakan metode IPA dengan hasil skor penilaian tingkat kinerja dan tingkat kepentingan pada Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada Tabel berikut ini.

Tabel 5.34 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Trayek 6A

Indikator	Jumlah Responden (orang)				
	Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
	5	4	3	2	1
1	30	49	0	0	0
2	11	49	14	5	0
3	16	56	7	0	0
4	5	35	31	8	0
5	15	57	6	1	0
6	35	44	0	0	0
7	23	53	3	0	0
8	11	34	29	5	0
9	11	42	22	4	0
10	34	44	1	0	0
11	39	35	3	2	0
12	14	44	21	0	0
13	9	26	33	11	0
14	30	49	0	0	0
15	21	46	11	1	0
16	50	28	1	0	0
17	55	24	0	0	0

Tabel 5.35 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Trayek 6A

Indikator	Jumlah Responden (orang)				
	Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
	5	4	3	2	1
1	64	13	2	0	0
2	61	16	2	0	0
3	63	14	2	0	0
4	67	10	2	0	0
5	64	13	2	0	0
6	60	17	2	0	0
7	65	12	2	0	0
8	66	9	3	1	0
9	68	7	3	1	0
10	65	14	0	0	0
11	67	9	3	0	0
12	62	15	2	0	0
13	66	9	4	0	0
14	66	10	3	0	0
15	66	12	1	0	0
16	69	10	0	0	0
17	67	10	2	0	0

Tabel 5.36 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Trayek 6B

Indikator	Jumlah Responden (orang)				
	Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
	5	4	3	2	1
1	25	52	0	0	0
2	7	56	11	3	0
3	16	56	5	0	0
4	3	46	21	7	0
5	12	55	8	2	0
6	39	38	0	0	0
7	27	44	6	0	0
8	6	40	26	5	0
9	9	43	20	5	0
10	23	53	1	0	0
11	36	32	7	2	0
12	11	44	21	1	0
13	5	43	17	12	0
14	14	38	23	2	0
15	33	42	2	0	0
16	42	35	0	0	0
17	28	44	5	0	0

Tabel 5.37 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Trayek 6B

Indikator	Jumlah Responden (orang)				
	Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
	5	4	3	2	1
1	53	23	1	0	0
2	51	24	2	0	0
3	51	24	2	0	0
4	52	18	7	0	0
5	51	21	5	0	0
6	53	24	0	0	0
7	53	22	2	0	0
8	58	17	2	0	0
9	60	16	1	0	0
10	52	25	0	0	0
11	57	18	2	0	0
12	47	23	7	0	0
13	53	20	4	0	0
14	63	11	3	0	0
15	58	19	0	0	0
16	61	16	0	0	0
17	56	20	1	0	0

Berdasarkan tabel jumlah skor dari responden terhadap tingkat kinerja dan tingkat kepentingan pada Trayek 6A dan 6B dapat dilakukan perhitungan IPA dengan contoh pada indikator nomor 1 Trayek 6A berikut ini.

1. Skor total nilai Kinerja (X) indikator nomor 1

Sangat Setuju (nilai 5) = 30 responden

Setuju (nilai 4) = 49 responden

Cukup (nilai 3) = 0 responden

Tidak Setuju (nilai 2) = 0 responden

Sangat Tidak Setuju (nilai 1) = 0 responden

$$X = (30 \times 5) + (49 \times 4) = 346$$

2. Skor total nilai Kepentingan (Y) indikator nomor 1

Sangat Penting (nilai 5) = 64 responden

Penting (nilai 4) = 13 responden

Cukup (nilai 3) = 2 responden

Tidak Penting (nilai 2) = 0 responden

Sangat Tidak Penting (nilai 1) = 0 responden

$$Y = (30 \times 5) + (49 \times 4) + (2 \times 3) = 378$$

3. Skor rata-rata Kinerja (\bar{X}) indikator nomor 1

Jumlah responden (n) = 79 orang

$$\bar{X}_1 = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{n}$$

$$\bar{X}_1 = \frac{346}{79}$$

$$\bar{X}_1 = 4,38$$

4. Skor rata-rata Kepentingan (\bar{Y}) indikator nomor 1

Jumlah responden (n) = 79 orang

$$\bar{Y}_1 = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{n}$$

$$\bar{Y}_1 = \frac{378}{79}$$

$$\bar{Y}_1 = 4,785$$

5. Skor rata-rata kinerja ($\bar{\bar{X}}$) dari keseluruhan indikator

Jumlah item pernyataan (n) = 17

$$\bar{\bar{X}}_1 = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{k}$$

$$\bar{\bar{X}}_1 = \frac{69,937}{17}$$

$$\bar{\bar{X}}_1 = 4,114$$

6. Skor rata-rata Kepentingan ($\bar{\bar{Y}}$) dari keseluruhan indikator

Jumlah item pernyataan (n) = 17

$$\bar{\bar{Y}}_1 = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{k}$$

$$\bar{\bar{Y}}_1 = \frac{81,506}{17}$$

$$\bar{Y}_1 = 4,794$$

Seperti yang dapat dilihat pada perhitungan di atas, nilai X diperoleh dari jumlah total skor *Performance* (Kinerja) masing-masing indikator dan nilai Y diperoleh dari total skor *Importance* (Kepentingan) masing-masing indikator. Nilai \bar{X} dan \bar{Y} merupakan rata-rata dari nilai X dan Y yang dibagi dengan jumlah responden. Dalam penelitian ini jumlah sampel yang digunakan sebanyak 79 responden yang dianggap mewakili seluruh populasi pengguna Trans Jogja Trayek 6A yang ada. Nilai \bar{X} dan \bar{Y} diperoleh dari nilai \bar{X} dan \bar{Y} yang dibagi dengan total indikator yang digunakan sebagai batas antar kuadran dalam diagram kartesius, dengan hasil yang didapat $\bar{X} = 4,114$ dan $\bar{Y} = 4,794$.

Berikut hasil perhitungan keseluruhan indikator pada Trayek 6A dan 6B yang dapat dilihat pada Tabel 5.38 dan Tabel 5.39 berikut ini.

Tabel 5.38 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Indikator	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
1	Lampu penerangan di dalam bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	346	378	4,380	4,785
2	Peralatan keselamatan (palu pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	303	375	3,835	4,747
3	Fasilitas pegangan (<i>handgrip</i>) bagi penumpang berdiri berfungsi dengan baik	325	377	4,114	4,772
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dalam Bus Trans Jogja digunakan dengan baik	274	381	3,468	4,823
5	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	323	378	4,089	4,785
6	Fasilitas AC di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	351	374	4,443	4,734
7	Stiker himbauan larangan merokok di dalam Bus Trans Jogja	336	379	4,253	4,797
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak-anak, dan wanita hamil di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	288	377	3,646	4,772

Lanjutan Tabel 5.38 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Indikator	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
9	Penggunaan ruang khusus untuk kursi roda di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	297	379	3,759	4,797
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	349	381	4,418	4,823
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Jogja	348	380	4,405	4,810
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	309	376	3,911	4,759
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	270	378	3,418	4,785
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	324	379	4,101	4,797
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditentukan	365	381	4,620	4,823
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditetapkan	371	385	4,696	4,873
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	346	381	4,380	4,823
Total		5525	6439	69,937	81,506
Rata-rata (\bar{X} dan \bar{Y})				4,114	4,794

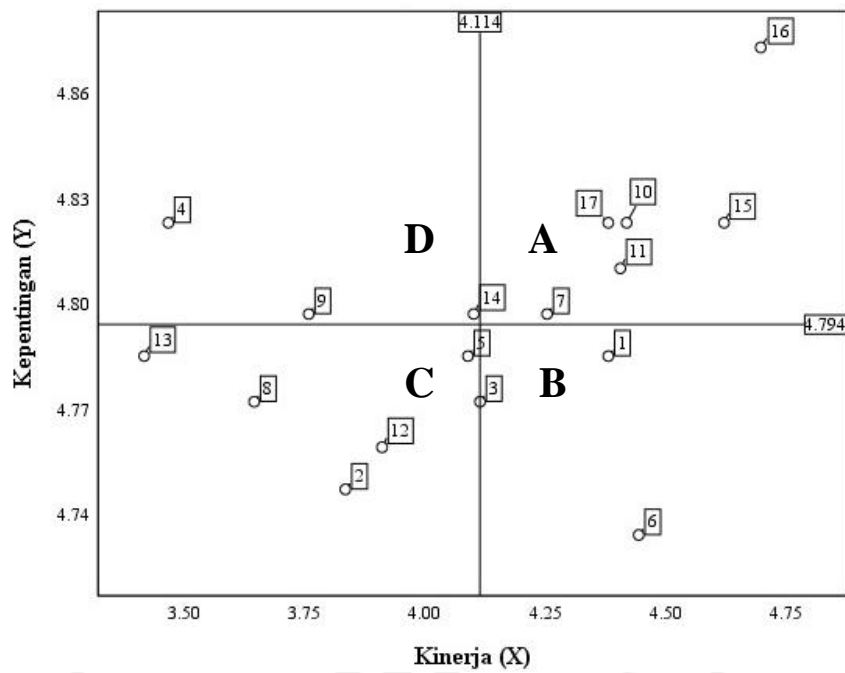
Tabel 5.39 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6B

No.	Indikator	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
1	Lampu penerangan di dalam bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	333	360	4,215	4,557
2	Peralatan keselamatan (palu pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	298	357	3,772	4,519

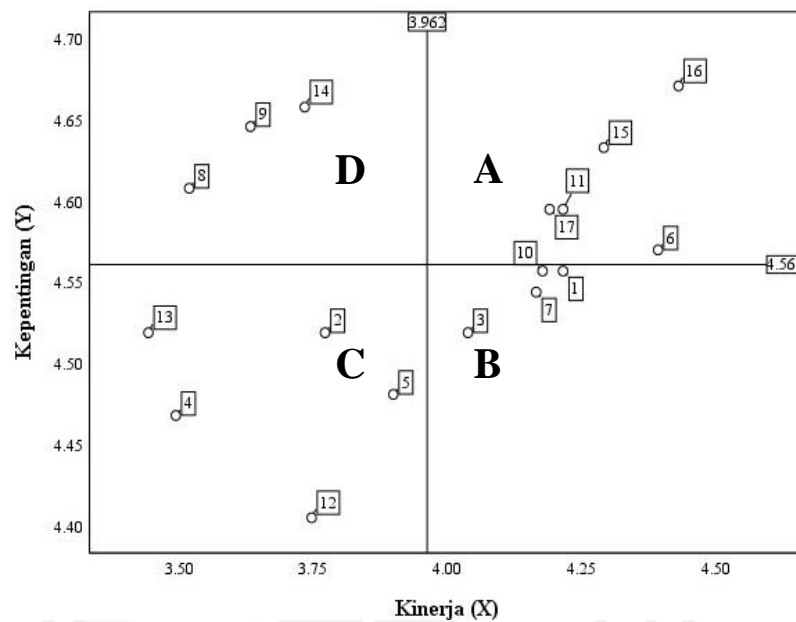
Lanjutan Tabel 5.39 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6B

No.	Indikator	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
3	Fasilitas pegangan (<i>handgrip</i>) bagi penumpang berdiri berfungsi dengan baik	319	357	4,038	4,519
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dalam Bus Trans Jogja digunakan dengan baik	276	353	3,494	4,468
5	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	308	354	3,899	4,481
6	Fasilitas AC di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	347	361	4,392	4,570
7	Stiker himbauan larangan merokok di dalam Bus Trans Jogja	329	359	4,165	4,544
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak-anak, dan wanita hamil di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	278	364	3,519	4,608
9	Penggunaan ruang khusus untuk kursi roda di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	287	367	3,633	4,646
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	330	360	4,177	4,557
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Jogja	333	363	4,215	4,595
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	296	348	3,747	4,405
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	272	357	3,443	4,519
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	295	368	3,734	4,658
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditentukan	339	366	4,291	4,633
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditetapkan	350	369	4,430	4,671
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	331	363	4,190	4,595
Total		5321	6126	67,354	77,544
Rata-rata (\bar{X} dan \bar{Y})				3,962	4,561

Semua nilai \bar{X} dan \bar{Y} kemudian diplotkan pada diagram kartesius sehingga didapatkan indikator yang masuk dalam masing-masing kuadran, yang di antaranya yaitu kuadran A (prioritas utama), kuadran B (pertahankan prestasi), kuadran C (prioritas rendah), dan kuadran D (berlebihan). Diagram kartesius untuk Trayek 6A dan 6B yang sudah diplotkan dapat di lihat pada Gambar 5.20 dan Gambar 5.21 berikut ini.



Gambar 5.20 Diagram Kartesius *Importance Performance Analysis (IPA)* pada Trayek 6A



Gambar 5.21 Diagram Kartesius *Importance Performance Analysis (IPA)* pada Trayek 6B

Nilai-nilai yang sudah diplotkan ke dalam diagram kartesius maka dapat diketahui tingkat kinerja tiap indikator berdasarkan letak masing-masing kuadran untuk Trayek 6A dan 6B yang tersaji pada Tabel 5.40 dan Tabel 5.41 berikut ini.

Tabel 5.40 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius Trayek 6A

Kuadran	No.	Indikator
A	7	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus
	10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
	11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
	15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan
	16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
	17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang
B	1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik
	3	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik
	6	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik

Lanjutan Tabel 5.40 Letak Tiap Indikator Diagram Kartesius Trayek 6A

Kuadran	No.	Indikator
C	2	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja
	5	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah
	8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik
	12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
	13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
D	4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia
	9	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
	14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

Tabel 5.41 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius Trayek 6B

Kuadran	No.	Indikator
A	6	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik
	11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
	15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan
	16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
	17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang
B	1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik
	3	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik
	7	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus
	10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
C	2	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja
	4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia
	5	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah
	12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
	13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani

Lanjutan Tabel 5.41 Letak Tiap Indikator Diagram Kartesius Trayek 6B

Kuadran	No.	Indikator
D	8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik
	9	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
	14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

Setelah semua indikator dikelompokkan berdasarkan masing-masing kuadran, kemudian dilakukan pembahasan hasil analisis pada tiap indikator berdasarkan letak kuadrannya sebagai berikut ini.

1. Analisis indikator Trayek 6A

a. Kuadran A

Indikator pada kuadran A ini merupakan atribut pelayanan yang dianggap penting dan dalam pelaksanaannya telah memenuhi harapan responden sehingga perlu dipertahankan kinerjanya. Berikut ini adalah penjelasan masing-masing indikator yang masuk dalam kuadran A.

- 1) Indikator nomor 7, Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus dengan keadaan baik dan tidak rusak sehingga responden merasa aman tanpa asap rokok.
- 2) Indikator nomor 10, Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan terlaksana dengan baik sehingga responden merasa cukup nyaman dengan tarif yang diberikan.
- 3) Indikator nomor 11, Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja sudah sesuai jadwal dan responden tidak menunggu terlalu lama.
- 4) Indikator nomor 15, Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan

Sejauh ini pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket dengan baik, karena sistem yang diterapkan harus membeli tiket melewati petugas di *shelter* ataupun langsung dengan petugas dalam bus, sehingga responden merasa cukup dengan kemudahan yang diberikan.

- 5) Indikator nomor 16, Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan

Pengemudi armada menaikkan dan menurunkan penumpang melalui halte atau portabel yang telah ditentukan sangat penting bagi responden.

- 6) Indikator nomor 17, Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang

Sikap dan perilaku petugas, pengemudi, dan kondektur dalam melayani responden dikira sudah cukup sehingga responden merasa puas dengan pelayanan yang diberikan.

b. Kuadran B

Indikator pada kuadran B ini merupakan atribut pelayanan yang dalam pelaksanaannya dianggap memuaskan bahkan berlebihan, namun dalam biasa saja oleh penumpang. Adapun beberapa indikator yang masuk dalam kategori kuadran B sebagai berikut ini.

- 1) Indikator nomor 1, Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik

Tersedianya lampu penerangan di dalam kendaraan berfungsi sebagai sumber cahaya penting bagi penumpang, terutama penumpang yang naik pada malam hari. Lampu penerangan di seluruh bus Trayek 6A berfungsi dengan baik, dan bagi responden menganggap tidak begitu menjadi masalah sehingga dianggap biasa saja.

- 2) Indikator nomor 3, Fasilitas pegangan (*Hand grip*) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik dan tidak perlu menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan.

- 3) Indikator nomor 6, Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik bahkan terkadang dianggap berlebihan atau terlalu dingin untuk suhu terutama pada malam hari, maka hal ini tidak perlu menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan.

c. Kuadran C

Indikator pada kuadran C ini adalah atribut pelayanan yang kinerjanya dinilai telah sesuai tapi belum sempurna dalam pelayanan yang diberikan

sehingga dianggap pelaksanaannya biasa saja dan kurang memuaskan. Indikator ini termasuk prioritas rendah untuk dibenahi atau diperbaiki karena dianggap tidak terlalu mengurangi atau mengganggu kinerja pelayanannya. Adapun indikator-indikator yang masuk dalam kuadran C sebagai berikut.

- 1) Indikator nomor 2, Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja
- 2) Indikator nomor 5, Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah
- 3) Indikator nomor 8, Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik
- 4) Indikator nomor 12, Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
- 5) Indikator nomor 13, Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani

d. Kuadran D

Indikator pada kuadran D ini merupakan indikator yang sangat penting dan dianggap prioritas utama dalam atribut pelayanan, namun dalam pelaksanaannya perlu diperbaiki dan ditingkatkan kinerjanya karena dianggap masih kurang memuaskan bagi responden (penumpang). Adapun indikator yang termasuk dalam kuadran D antara lain sebagai berikut.

- 1) Indikator nomor 4, Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia
- 2) Indikator nomor 9, Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
- 3) Indikator nomor 14, Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

2. Analisis indikator Trayek 6B.

a. Kuadran A

- 1) Indikator nomor 6, Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik

- 2) Indikator nomor 11, Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
 - 3) Indikator nomor 15, Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan
 - 4) Indikator nomor 16, Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
 - 5) Indikator nomor 17, Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang
- b. Kuadran B
- 1) Indikator nomor 1, Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik
 - 2) Indikator nomor 3, Fasilitas pegangan (*Hand grip*) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik
 - 3) Indikator nomor 7, Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus
 - 4) Indikator nomor 10, Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
- c. Kuadran C
- 1) Indikator nomor 2, Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja
 - 2) Indikator nomor 4, Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia
 - 3) Indikator nomor 5, Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah
 - 4) Indikator nomor 12, Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
 - 5) Indikator nomor 13, Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
- d. Kuadran D
- 1) Indikator nomor 8, Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik

- 2) Indikator nomor 9, Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
- 3) Indikator nomor 14, Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

5.2.7 Customer Satisfaction Index (CSI)

Data hasil perhitungan tingkat kinerja dan tingkat kepentingan menggunakan metode *IPA* yang telah diperoleh kemudian digunakan kembali untuk analisis *CSI* seperti contoh perhitungan indikator nomor 1 pada Trayek 6A berikut ini.

1. *Weighting factors (WF)* rata-rata tingkat kepentingan (Y_1)

$$\bar{Y}_1 = 4,785$$

$$\sum \bar{Y}_1 = 81,506$$

Sehingga diperoleh:

$$WF_1 = \frac{4,785}{81,806} \times 100\%$$

$$WF_1 = 5,870$$

2. *Weighted score (WS)* rata-rata tingkat kinerja (X_1)

$$\bar{X}_1 = 4,380$$

Sehingga diperoleh:

$$WS_1 = \bar{X}_1 \times WF_1$$

$$WS_1 = 4,380 \times 5,870$$

$$WS_1 = 25,711$$

3. *Weighted average total (WAT)*

$$\text{Jumlah keseluruhan nilai dari WS } (\Sigma WAT) = 411,489$$

4. *Customer Satisfaction Index (CSI)*

$$(\Sigma WAT) = 411,489$$

$$H_s \text{ (skala terbesar pada jawaban kuesioner)} = 5$$

$$CSI = \frac{WAT}{H_s} \times 100\%$$

$$CSI = \frac{411,489}{5} \times 100\%$$

$$CSI = 82,298\%$$

Adapun hasil dari analisis *CSI* Trayek 6A dan 6B dapat dilihat pada Tabel 5.38 dan Tabel 5.42 berikut ini.

Tabel 5.42 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* setiap Indikator pada Trayek 6A

No.	Indikator	Tingkat Kepentingan (\bar{Y})	Importance Weighting Factors (WF)	Tingkat Kinerja (\bar{X})	Weighted Score (WS)
1	Lampu penerangan di dalam bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,785	5,870	4,380	25,713
2	Peralatan keselamatan (palu pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4,747	5,824	3,835	22,337
3	Fasilitas pegangan (<i>handgrip</i>) bagi penumpang berdiri berfungsi dengan baik	4,772	5,855	4,114	24,087
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dalam Bus Trans Jogja digunakan dengan baik	4,823	5,917	3,468	20,522
5	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	4,785	5,870	4,089	24,002
6	Fasilitas AC di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,734	5,808	4,443	25,807
7	Stiker himbauan larangan merokok di dalam Bus Trans Jogja	4,797	5,886	4,253	25,034
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak-anak, dan wanita hamil di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,772	5,855	3,646	21,345

Lanjutan Tabel 5.42 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* setiap Indikator pada Trayek 6A

No.	Indikator	Tingkat Kepentingan (\bar{Y})	Importance Weighting Factors (WF)	Tingkat Kinerja (\bar{X})	Weighted Score (WS)
9	Penggunaan ruang khusus untuk kursi roda di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,797	5,886	3,759	22,128
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4,823	5,917	4,418	26,140
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Jogja	4,810	5,902	4,405	25,997
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4,759	5,839	3,911	22,840
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4,785	5,870	3,418	20,064
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4,797	5,886	4,101	24,140
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditentukan	4,823	5,917	4,620	27,338
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditetapkan	4,873	5,979	4,696	28,079
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4,823	5,917	4,380	25,915
Total		81.506	81,506	100	69,937
Weighted average total (WAT)					411,489
Customer Satisfaction Index (CSI)					82,298

Tabel 5.43 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* setiap Indikator pada Trayek 6B

No.	Indikator	Tingkat Kepentingan (\bar{Y})	Importance Weighting Factors (WF)	Tingkat Kinerja (\bar{X})	Weighted Score (WS)
1	Lampu penerangan di dalam bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,557	5,877	4,215	24,771
2	Peralatan keselamatan (palu pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4,519	5,828	3,772	21,983
3	Fasilitas pegangan (<i>handgrip</i>) bagi penumpang berdiri berfungsi dengan baik	4,519	5,828	4,038	23,532
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dalam Bus Trans Jogja digunakan dengan baik	4,468	5,762	3,494	20,132
5	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	4,481	5,779	3,899	22,529
6	Fasilitas AC di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,570	5,893	4,392	25,884
7	Stiker himbauan larangan merokok di dalam Bus Trans Jogja	4,544	5,860	4,165	24,405
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak-anak, dan wanita hamil di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,608	5,942	3,519	20,909
9	Penggunaan ruang khusus untuk kursi roda di dalam Bus Trans Jogja berfungsi dengan baik	4,646	5,991	3,633	21,764
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4,557	5,877	4,177	24,548
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Jogja	4,595	5,926	4,215	24,977
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4,405	5,681	3,747	21,285
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4,519	5,828	3,443	20,065

Lanjutan Tabel 5.43 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* setiap Indikator pada Trayek 6B

No.	Indikator	Tingkat Kepentingan (\bar{Y})	Importance Weighting Factors (WF)	Tingkat Kinerja (\bar{X})	Weighted Score (WS)
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4,658	6,007	3,734	22,432
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditentukan	4,633	5,975	4,291	25,638
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditetapkan	4,671	6,024	4,430	26,686
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4,595	5,926	4,190	24,827
Total		77,544	77,544	100	67,354
Weighted average total (WAT)					396,367
Customer Satisfaction Index (CSI)					79,273

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh nilai indeks kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A sebesar 82,298%, nilai tersebut berada pada rentang skala dengan nilai $80\% < CSI \leq 100\%$ yang berarti secara keseluruhan atribut pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6A termasuk dalam kategori sangat puas. Untuk nilai indeks kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6B didapat sebesar 79,273% yang berada pada rentang $60\% < CSI \leq 80\%$ yang berarti atribut pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6B termasuk dalam kategori puas.

5.3 Pembahasan

5.3.1 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek 6A

Adapun rekapitulasi hasil analisis kinerja operasional bus Trans Jogja Trayek 6A adalah sebagai berikut.

Tabel 5.44 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6A

Indikator	Standar	Hasil	Keterangan
<i>Load factor</i>	$\leq 70\%$	7,99%	Memenuhi (catatan)
<i>Headway</i>	5-10 menit	21,37 menit	Belum memenuhi
Waktu sirkulasi	1-3 jam	0,73 jam	Memenuhi
Kecepatan perjalanan	25 km/jam	22,42 km/jam	Memenuhi

Berdasarkan hasil yang telah didapat pada kinerja bus Trans Jogja Trayek 6A, penjelasannya adalah sebagai berikut.

1. Perolehan nilai rata-rata *load factor* selama dua hari masa survei didapat sebesar 7,99% yang nilai tersebut tidak melebihi standar rata-rata yaitu sebesar 70%, namun nilai tersebut masih tergolong sangat rendah. Walaupun penumpang tidak mengalami kesesakan, hanya saja kinerja bus sendiri kurang optimal. Hal ini menandakan bahwa jalur ini masih kurang efisien karena titik perhentian yang dominan terdapat penumpang naik hanya di satu titik yaitu halte Ngabean, dan titik perhentian lain masih sepi penumpang.
2. Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh sebesar 21,37 menit yang nilai tersebut lebih besar dari waktu ideal yaitu 5-10 menit yang berarti nilai *headway* yang diperoleh melebihi waktu standar yang ditetapkan. Hal ini dikarenakan jumlah armada yang beroperasi pada Trayek 6 hanya ada 3 (tiga) unit bus dan beberapa jalur yang dilewati terjadi kemacetan. Perolehan waktu *headway* yang tinggi dapat berpengaruh terhadap waktu tunggu penumpang yang lama.
3. Perolehan hasil dari waktu sirkulasi rata-rata sebesar 0,73 jam dengan rata-rata indikator kinerja angkutan umum yang ideal adalah 1-3 jam, dan hasil yang diperoleh di bawah waktu standar atau lebih cepat dari waktu yang ditetapkan. Hal ini masih masuk ke dalam jangka waktu yang memenuhi dikarenakan jalur pada Trayek A tergolong pendek.

- Kecepatan rata-rata yang diperoleh sebesar 22,42 km/jam, dari hasil tersebut kecepatan yang didapat tidak melebihi standar yang ada yaitu sebesar 25 km/jam, sehingga masih memenuhi syarat umum yang ditentukan.

5.3.2 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek 6B

Adapun rekapitulasi hasil analisis kinerja operasional bus Trans Jogja Trayek 6B adalah sebagai berikut.

Tabel 5.45 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6B

Indikator	Standar	Hasil	Keterangan
<i>Load factor</i>	≤ 70%	5,46%	Memenuhi (catatan)
<i>Headway</i>	5-10 menit	20,48 menit	Belum memenuhi
Waktu sirkulasi	1-3 jam	0,73 jam	Memenuhi
Kecepatan perjalanan	25 km/jam	23,22 km/jam	Memenuhi

Berdasarkan hasil yang telah didapat pada kinerja bus Trans Jogja Trayek 6B, penjelasannya adalah sebagai berikut.

- Perolehan nilai rata-rata *load factor* selama dua hari masa survei didapat sebesar 5,46% yang nilai tersebut tidak melebihi standar rata-rata yaitu sebesar 70%, sama halnya pada Trayek 6A nilai tersebut masih tergolong sangat rendah. Walaupun penumpang tidak mengalami kesesakan, hanya saja kinerja bus sendiri kurang optimal. Hal ini menandakan bahwa jalur ini masih kurang efisien dan berakibat sepi penumpang pada bus Trans Jogja Trayek 6B.
- Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh sebesar 20,48 menit yang artinya nilai tersebut lebih besar dari waktu ideal yaitu 5-10 menit yang berarti nilai *headway* yang diperoleh melebihi waktu standar yang ditetapkan, tapi dengan kondisi di lapangan hal ini tergolong lumrah dan masuk akal karena jumlah armada pada Trayek 6B hanya tiga (3), sehingga bus yang beroperasi tidak dapat memenuhi waktu ideal dengan waktu dan jarak pada Trayek 6B.
- Perolehan hasil dari waktu sirkulasi rata-rata sebesar 0,73 jam dengan rata-rata indikator kinerja angkutan umum yang ideal adalah 1-3 jam, dan hasil yang diperoleh di bawah waktu standar atau tidak melebihi waktu maksimum. Hal ini masih masuk ke dalam jangka waktu yang memenuhi dikarenakan jalur pada Trayek A tergolong pendek.

4. Kecepatan rata-rata yang diperoleh sebesar 23,22 km/jam, dari hasil tersebut kecepatan yang didapat tidak melebihi standar yang ada yaitu sebesar 25 km/jam, sehingga masih memenuhi syarat umum yang ditentukan.

5.3.3 Kinerja Pelayanan dengan Metode *Importance Performance Analysis (IPA)*

Pada metode *IPA* hasil yang didapat yaitu gambaran sampai sejauh mana kinerja atau pelayanan yang dapat dirasakan oleh penumpang terhadap tingkat kepuasan yang telah dirasakan.

1. Trans Jogja Trayek 6A
 - a. Kuadran A menunjukkan indikator dengan prioritas utama telah memenuhi harapan penumpang bus Trans Jogja Trayek 6A dengan kinerja yang baik dan harus dipertahankan, adalah sebagai berikut ini.
 - 1) Himbauan larangan merokok
 - 2) Harga tiket atau tarif angkutan
 - 3) Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
 - 4) Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan
 - 5) Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
 - 6) Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang
 - b. Kuadran B menunjukkan indikator dengan kinerja yang cukup baik akan tetapi prioritas rendah sehingga dianggap berlebihan, seperti item berikut ini.
 - 1) Lampu penerangan di dalam Bus
 - 2) Fasilitas pegangan (*Hand grip*) bagi penumpang berdiri
 - 3) Fasilitas AC di dalam bus
 - c. Kuadran C menunjukkan indikator dengan kinerja belum maksimal namun dianggap prioritas rendah terhadap kepuasan penumpang, antara lain berikut ini.

- 1) Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan)
 - 2) Fasilitas kebersihan
 - 3) Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil
 - 4) Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
 - 5) Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
- d. Kuadran D menunjukkan indikator dengan kualitas kinerja yang belum baik dan merupakan prioritas utama yang kinerjanya perlu ditingkatkan supaya memenuhi harapan (kepentingan) penumpang, antara lain berikut ini.
- 1) Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K
 - 2) Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda
 - 3) Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas
2. Analisis indikator Trayek 6B.
- a. Indikator Kuadran A
- 1) Fasilitas AC di dalam bus
 - 2) Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
 - 3) Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan
 - 4) Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan
 - 5) Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang
- b. Indikator Kuadran B
- 1) Lampu penerangan di dalam Bus
 - 2) Fasilitas pegangan (*Hand grip*) bagi penumpang berdiri
 - 3) Himbauan larangan merokok
 - 4) Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan

c. Indikator Kuadran C

- 1) Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan)
- 2) Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K
- 3) Fasilitas kebersihan
- 4) Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
- 5) Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani

d. Indikator Kuadran D

- 1) Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil
- 2) Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda
- 3) Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

5.3.4 Tingkat Kepuasan Penumpang dengan Metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh nilai indeks kepuasan penumpang terhadap keseluruhan atribut pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6A sebesar 82,298% yang masuk pada rentang skala dengan nilai $80\% < CSI \leq 100\%$ sehingga termasuk dalam kategori sangat puas, dan bus Trans Jogja Trayek 6B sebesar 79,273% yang masuk pada rentang skala dengan nilai $60\% < CSI \leq 80\%$ sehingga termasuk dalam kategori puas. Secara keseluruhan pada Trayek 6A dan 6B menurut responden merasa puas dengan fasilitas dan pelayanan yang di berikan saat ini, namun nilai tersebut bisa saja menurun, sehingga diharapkan bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dapat mempertahankan dan meningkatkan fasilitas dan pelayanan agar penumpang tetap terus merasa puas.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Hasil analisis dan pembahasan terkait kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang terhadap pelayanan pada bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut ini.

1. Hasil analisis kinerja operasional dengan metode yang mengacu pada SK Ditjend 687/2002 yang sudah memenuhi standar di antaranya adalah *load factor*, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, namun pada *load factor* nilai yang didapat masih tergolong sangat kecil sehingga kinerja angkutan dalam hal mengangkut penumpang kurang optimal. Hasil yang belum memenuhi standar adalah waktu antara (*headway*).
2. Hasil kinerja pelayanan bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dengan metode IPA dari 17 item pertanyaan pada atribut pelayanan yang kinerjanya belum maksimal baik prioritas rendah ataupun tinggi agar memenuhi kepentingan para penumpang adalah peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan), fasilitas kesehatan berupa kotak P3K, fasilitas kebersihan, stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan), informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani, tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil, penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda, pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Berdasarkan tingkat kepuasan penumpang dengan metode CSI diperoleh tingkat kepuasan penumpang Trayek 6A sudah sangat puas dan untuk penumpang Trayek 6B sudah puas terhadap fasilitas dan pelayanan yang diberikan.

6.2 Saran

Saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut ini.

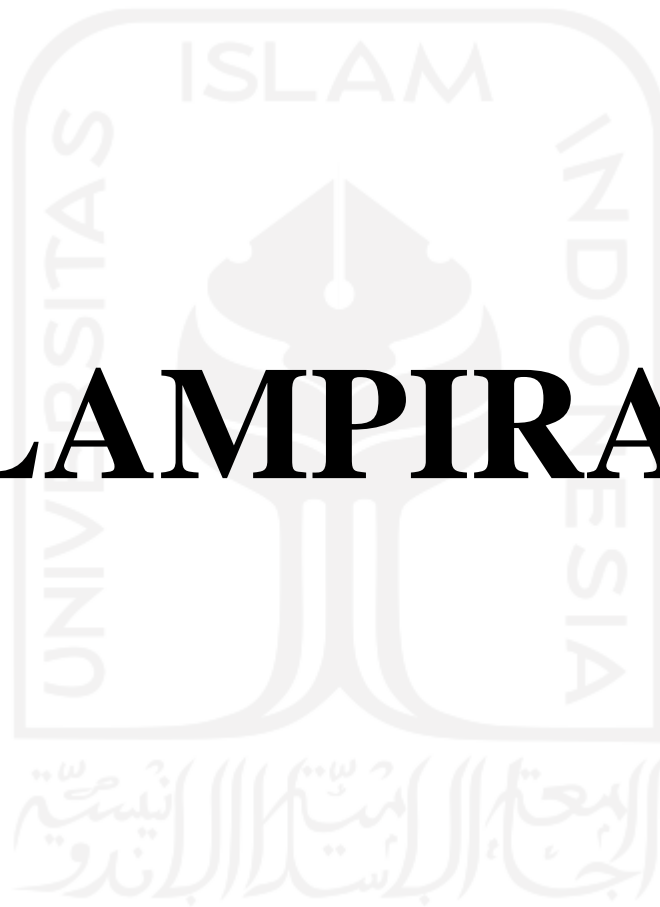
1. Upaya perbaikan untuk meningkatkan *load factor* bus Trans Jogja agar sesuai standar dapat dilakukan dengan mengevaluasi ulang pengaturan rute, mengurangi atau memperkecil kapasitas ketersediaan dalam bus, dan melakukan sosialisasi berkala.
2. Penelitian ini perlu dikembangkan lebih lanjut terkait dengan waktu tunggu penumpang pada Trayek 6A dan 6B agar menjadi bahan evaluasi operator dan pemerintah selanjutnya.
3. Saran untuk penelitian selanjutnya agar meninjau jumlah sampel populasi yang digunakan untuk penentuan jumlah sampel kuesioner dan profil karakteristik responden supaya data yang diambil di lapangan selaras dengan data yang didapat dari instansi terkait.
4. Penelitian ini juga perlu dikembangkan dengan membahas analisis Biaya Operasional (BOK) yang terjadi pada bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B.
5. Lebih meningkatkan sistem yang memudahkan bagi pengguna kursi roda untuk naik dan turun dari bus Trans Jogja terutama di *portable* pada seluruh jaringan Trayek Trans Jogja (gambar di Lampiran 12), serta himbauan untuk tidak meletakkan barang di ruang khusus untuk kursi roda agar aksesibilitas pengguna kursi roda tidak terganggu.
6. Sebaiknya melakukan pengawasan langsung secara berkala bagi para pengemudi bus Trans Jogja agar menjaga keselamatan penumpang serta pengguna jalan lain untuk kenyamanan dan keamanan penumpang serta kelancaran lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriansyah, W. 2015. Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Perkotaan Yogyakarta (Studi Kasus Jalur 2). *Prosiding Kolokium VII, VIII, dan IX Program Studi Teknik Sipil (KPSTS) FTSP UII*. Yogyakarta. Agustus 2015, ISSN 9-772477-5B3DD5 (Vol. 3). Yogyakarta.
- Algifari. 2016. *Mengukur Kualitas Layanan*. BPFE Cetakan ke 1. Yogyakarta.
- Anggraeni, R. 2018. Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Magelang (Studi Kasus Jalur 1 Dan Jalur 8). *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Aritonang, L.R. 2005. *Kepuasan Pelanggan*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan dan HAM. 2009. *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lali Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat. 2002. No687/Aj.206/DRJD tentang “*Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*”. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan No 35. 2003. tentang “*Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*” Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta.
- Munawar, A. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset. Yogyakarta.
- Parasuraman, A., Zeithaml, V., and Berry, L.L. 1998. “SERVQUAL: A Multiple-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality”. *Journal of Retailing*, Vol. 64 Issue 1, pp. 12-40. Cambridge, MA.
- Pardiman, A.W. 2013. Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan Bus Trans Jogja dengan Metode *Quality Function Deployment (QFD)*. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Yogyakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 29. 2015. tentang “*Perubahan atas PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*” Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 98. 2013. tentang “*Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*” Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 74. 2014. tentang “*Angkutan Jalan*” Presiden Republik Indonesia. Jakarta.

- Purba, C.P. 2018. Analisis *Load Factor* pada Angkutan Umum Trans Jogja (Studi Kasus Jalur yang Dikelola oleh PT. Jogja Tugu Trans). *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Yogyakarta.
- Raharjo, N. R. 2011. Pengaruh Kualitas Jasa Terhadap Citra Trans-Jogja, Tugas Akhir, (Tidak Diterbitkan), Universitas Atmajaya, Yogyakarta.
- Rizki, M. 2017. Evaluasi dan Perencanaan Jaringan Trayek Trans Jogja dengan Menggunakan Sistem Terminal Terpadu di Kota Yogyakarta. *Prosiding Kolokium VII, VIII, dan IX Program Studi Teknik Sipil (KPSTS) FTSP UII Volume XI*. Agustus 2017, ISSN 9-772477-5B3159. Yogyakarta.
- Sholichin, I. 2010. Analisa Kepuasan Penumpang Angkutan Kota terhadap sistem pelayanan angkutan kota di kota Sidoarjo. *Jurnal APLIKASI*. Vol. 8, No. 1. Februari 2010. UPN Veteran Jatim.
- Singarimbun, M., dan Effendi, S. 2008. *Metode Penelitian Survei*. Pustaka LP3ES Indonesia. Jakarta.
- Sudjana. 1975. *Metode Statistika*. Penerbit Tasito. Bandung.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, CV. Bandung.
- Supranto. 2001. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk menaikkan Pangsa Pasar*. Penerbit Amara Books. Jakarta.
- Suryani, D.S. 2018. Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Perkotaan Trans-Jogja Pada Trayek 8. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Syukri, S.H.A. 2014. Penerapan *Customer Satisfaction Index (CSI)* dan Analisis Gap pada Kualitas Pelayanan Trans Jogja. *Jurnal Ilmiah Teknik Industri*. Vol. 13 No. 2, Des 2014. Yogyakarta.
- UU No 22. 2009. Tentang "*Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*" Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta.
- Warpani, S. 1990a. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Penerbit ITB. Bandung.
- Warpani, S. 2002b. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB. Bandung.
- World Bank. 1987. *Bus Services: Reducing Cost and Raising Standards*, *World Bank Technical Paper No. 68*, Washington DC.

LAMPIRAN



Lampiran 1 Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

Formulir Survei (*on bus*) Trans Jogja Trayek 6A

Hari/Tanggal :
 No. bus :
 Waktu Tiba :
 Waktu Keberangkatan:
 Putaran ke :

Segmen	Jalur Halte dan TPB	Penumpang Naik	Penumpang Turun	Jumlah Penumpang	Waktu (Menit)
1	Gamping – ptb. Kalibayem				
2	ptb. Kalibayem – ptb. IKIP PGRI				
3	ptb. IKIP PGRI – ptb. Mualimin				
4	ptb. Mualimin – Halte Tejokusuman				
5	Halte Tejokusuman – Halte Ngabean				
6	Halte Ngabean – ptb. Mualimin				
7	ptb. Mualimin – ptb. Patangpuluhan				
8	ptb. Patangpuluhan – ptb. SMKI				
9	ptb. SMKI – ptb. Madukismo				
10	ptb. Madukismo – ptb. Tamantirto				
11	ptb. Tamantirto – ptb. Kasihan				
12	ptb. Kasihan – ptb. Ringroad				
13	ptb. Ringroad – ptb. UMY				
14	ptb. UMY – ptb. BSI				
15	ptb. BSI – Gamping				

Formulir Survei *Headway* Trans Jogja Trayek 6A

Hari/Tanggal :
 Halte/TPB :

Putaran ke-	Waktu (Menit)			
	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
dst.				

Formulir Survei Trans Jogja Trayek 6B

Hari/Tanggal :

No. bus :

Waktu Tiba :

Waktu Keberangkatan:

Putaran ke :

Segmen	Jalur Halte dan TPB	Penumpang Naik	Penumpang Turun	Jumlah Penumpang	Waktu (Menit)
1	Gamping – ptb. UMY				
2	ptb. UMY – ptb. BRI UMY				
3	ptb. BRI UMY – ptb. Alma Ata				
4	ptb. Alma Ata – ptb. Kasihan				
5	ptb. Kasihan – ptb. G Sempu				
6	ptb. G Sempu – ptb. Madu Chanda				
7	ptb. Madu Chanda – ptb. SMKI				
8	ptb. SMKI – ptb. Bugisan				
9	ptb. Bugisan – ptb. Mualimin				
10	ptb. Mualimin – Halte Tejokusuman				
11	Halte Tejokusuman – Halte Ngabean				
12	Halte Ngabean – ptb. Mualimin				
13	ptb. Mualimin – ptb. IKIP PGRI				
14	ptb. IKIP PGRI – ptb. Bayeman				
15	ptb. Bayeman – ptb. Pelemgurih				
16	ptb. Pelemgurih – Gamping				

Formulir Survei *Headway* Trans Jogja Trayek 6B

Hari/Tanggal :

Halte/TPB :

Putaran ke-	Waktu (Menit)			
	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
dst.				

Lampiran 2 Contoh Kuesioner Kinerja dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin : () Pria () Wanita
Usia: () 15-19 tahun () 20-29 tahun () 30-39 tahun () 40-55 tahun () >55 tahun
Pendidikan Terakhir: () SD () SMP () SMA () Perguruan Tinggi () Lainnya
Pekerjaan: () Pelajar/Mahasiswa () Guru/Dosen () Wiraswasta () Buruh/Tani () Lainnya
Maksud Perjalanan: () Sekolah () Rumah Sakit () Bekerja () Rekreasi/Liburan () Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

() Umum Non-Berlangganan
 () Umum Berlangganan
 () Pelajar Berlangganan

Asal :
Tujuan :

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik		
2	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja		
3	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik		
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia		
5	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah		
6	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik		
7	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus		
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik		
9	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik		
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan		
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja		
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)		
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani		
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas		
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan		
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan		
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang		

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria 15-19 tahun SD Pelajar/Mahasiswa Sekolah
 Wanita 20-29 tahun SMP Guru/Dosen Rumah Sakit
 30-39 tahun SMA Wiraswasta Bekerja
 40-55 tahun Perguruan Tinggi Buruh/Tani Rekreasi/Liburan
 >55 tahun Lainnya Lainnya Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal :
Tujuan :

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting


No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik		
2	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja		
3	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik		
4	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia		
5	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah		
6	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik		
7	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus		
8	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik		
9	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik		
10	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan		
11	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja		
12	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)		
13	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani		
14	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas		
15	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan		
16	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan		
17	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang		

Lampiran 3 Titik Angkatan dan Titik Akhiran Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

JALUR 6A				
LAMBUNG	TITIK ANGKATAN	JAM	TITIK AKHIRAN	JAM
86	GAMPING	5:30	GAMPING	21:30
87	NGABEAN	5:25	GAMPING	21:30
88	NGABEAN	5:40	NGABEAN	21:25
JALUR 6B				
89	GAMPING	5:30	GAMPING	21:30
90	NGABEAN	5:25	NGABEAN	21:25
91	NGABEAN	5:45	GAMPING	21:10
JALUR 7				
95	TERMINAL GIWANGAN	5:30	TERMINAL GIWANGAN	21:30
96	RS AU HARJOLUKITO	5:25	BABARSARI (GATE SARID)	21:24
97	JL. SOLO (JANTI UTARA)	5:30	SMK MUHAMMADIYAH 5	21:30
JALUR 8				
92	JOMBOR	5:30	NGABEAN	21:30
93	PAPMI UTARA	5:25	NGABEAN	21:25
94	MT. HARYONO (SMA 7)	5:30	JLAGRAN	21:30
108	NGABEAN	5:30	JOMBOR	21:25
109	JLAGRAN	5:30	PAPMI UTARA	21:20
JALUR 9				
98	TERMINAL GIWANGAN	5:30	NGABEAN	21:30
99	NGABEAN	5:30	JOMBOR	21:25
100	SAMSAT	5:30	TENTARA PELAJAR (SMP 14)	21:25
101	JOMBOR	5:30	NGABEAN	21:30
110	TENTARA PELAJAR (SMP 14)	5:30	TERMINAL GIWANGAN	21:20
111	NGABEAN	5:30	TERMINAL GIWANGAN	21:30
JALUR 10				
47	GAMPING	5:30	GAMPING	21:30
48	NGABEAN	5:30	KRIDOSONO	21:25
49	SENOPATI 2 (TAMAN PINTAR)	5:30	SENOPATI 2 (TAMAN PINTAR)	21:30
50	KUSUMANEGARA 2 (SGM)	5:30	KUSUMANEGARA 2 (SGM)	21:30
106	KRIDOSONO	5:25	KRIDOSONO	21:25
107	NGABEAN	5:27	NGABEAN	21:27
JALUR 11				
102	TERMINAL GIWANGAN	5:30	TENTARA PELAJAR (SMP14)	21:27
103	NGABEAN	5:27	TERMINAL GIWANGAN	21:27
104	TERMINAL CONDONG CATUR	5:25	NGABEAN	21:24
105	TENTARA PELAJAR (SMP 14)	5:30	TERMINAL CONDONG CATUR	21:22

Gambar L-3.1 Titik Angkatan dan Titik Akhiran Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

Lampiran 4 Surat Ijin Survei Trans Jogja dari PT AMI



PT ANINDYA MITRA INTERNASIONAL
PT AMI

Nomor : 11.12.001/AMI/B.3.20/SUM/2019
Hal : Surat Jawaban PT Anindya Mitra Internasional

Kepada Yth.
Faishol Jamil
Di tempat

Dengan Hormat,


Sehubungan dengan Surat dari Universitas Islam Indonesia Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan No. 352/Ka.Prodi PSTS/20/TAX/2019 tertanggal 18 Oktober 2019 perihal Permohonan Izin Penelitian TA & Pengambilan Data Untuk TA di PT Anindya Mitra Internasional, bersama ini kami sampaikan bahwa PT Anindya Mitra Internasional memberikan ijin kepada :

Nama : Faishol Jamil
NIM : 15511127
Program Studi : Teknik Sipil

untuk melakukan Penelitian di Trans Jogja Istimewa Unit Transportasi PT Anindya Mitra Internasional.

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Yogyakarta, 12 November 2019



Nasirah
Kepala Bagian SDM

Tembusan
1. Arsip

Komplek JEC - Jl. Janti Km. 4, Gedongkuning, Yogyakarta, Indonesia - 55198 | Phone: +62 274 451034-35 | Fax.: +62 274 451036

"Sustainable Business, Prosperity" e-mail: ptanindya@gmail.com www.anindya.co.id

Gambar L-4.1 Surat Ijin Survei Trans Jogja

Lampiran 5 Hasil Uji Validitas Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan dengan Menggunakan Aplikasi SPSS versi 25

Correlations

	X01	X02	X03	X04	X05	X06	X07	X08	X09	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	Total
X01	1	0,298	-0,071	0,571	0,000	0,336	0,337	0,494	0,354	0,456	0,431	0,497	0,403	0,489	0,569	0,068	0,359	0,294	0,244	0,217	0,666
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)		0,110	0,711	0,001	1,000	0,069	0,069	0,006	0,055	0,011	0,017	0,005	0,027	0,006	0,001	0,720	0,051	0,114	0,193	0,250	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X02	0,298	1	-0,179	0,147	-0,093	0,205	-0,017	0,070	0,266	0,514	0,365	-0,047	0,150	0,096	0,016	-0,226	-0,192	-0,119	0,131	-0,201	0,175
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,110		0,344	0,439	0,626	0,277	0,929	0,715	0,156	0,004	0,048	0,806	0,429	0,612	0,933	0,229	0,310	0,530	0,491	0,288	0,356
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X03	-0,071	-0,179	1	-0,111	0,307	0,329	-0,397	-0,034	0,115	0,000	0,053	-0,020	0,074	-0,197	-0,010	0,038	0,019	0,094	0,072	0,216	0,135
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,711	0,344		0,560	0,099	0,076	0,030	0,856	0,544	1,000	0,782	0,915	0,698	0,296	0,956	0,844	0,921	0,620	0,707	0,252	0,477
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X04	0,147	0,147	-0,111	1	0,047	0,469	0,514	0,751	0,422	0,458	0,414	0,622	0,458	0,465	0,556	0,248	0,475	0,199	0,252	0,376	0,771
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,001	0,439	0,560		0,805	0,009	0,004	0,000	0,020	0,011	0,023	0,000	0,011	0,010	0,001	0,187	0,008	0,291	0,179	0,041	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X05	-0,093	0,307	0,047	1	0,151	-0,243	-0,132	0,287	0,177	-0,022	0,052	-0,009	-0,258	0,115	-0,228	-0,207	0,217	-0,144	-0,188	0,104	0,104
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	1,000	0,626	0,099	0,805	0,426	0,196	0,488	0,124	0,349	0,907	0,787	0,963	0,168	0,546	0,225	0,272	0,249	0,447	0,321	0,583	0,583
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X06	0,205	0,329	0,469	0,151	1	0,350	0,397	0,504	0,531	0,670	0,434	0,469	0,028	0,430	0,040	0,120	0,279	0,313	0,289	0,661	0,661
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,069	0,277	0,076	0,009	0,426	0,058	0,030	0,005	0,003	0,000	0,016	0,009	0,881	0,018	0,835	0,529	0,136	0,092	0,122	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X07	-0,017	-0,397	0,514	-0,243	0,350	1	0,617	0,184	0,242	0,297	0,518	0,252	0,306	0,462	0,203	0,273	0,046	0,107	0,165	0,488	0,488
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,069	0,929	0,030	0,004	0,196	0,058	0,000	0,330	0,197	0,111	0,003	0,179	0,101	0,010	0,282	0,145	0,809	0,574	0,385	0,006	0,006
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X08	0,070	-0,034	0,751	-0,132	0,397	0,617	1	0,404	0,334	0,475	0,638	0,549	0,475	0,615	0,602	0,678	0,162	0,430	0,557	0,846	0,846
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,006	0,715	0,856	0,000	0,488	0,030	0,000	0,027	0,071	0,008	0,000	0,002	0,008	0,000	0,000	0,000	0,393	0,018	0,001	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X09	0,266	0,115	0,422	0,287	0,504	0,184	0,404	1	0,769	0,573	0,406	0,282	0,135	0,383	0,241	0,016	0,023	0,135	0,085	0,587	0,587
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,055	0,156	0,544	0,020	0,124	0,005	0,330	0,027	0,000	0,001	0,026	0,130	0,477	0,036	0,199	0,934	0,906	0,477	0,653	0,001	0,001
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X10	0,177	0,531	0,242	0,334	0,769	1	0,460	0,393	0,444	0,290	0,337	-0,020	-0,061	-0,087	0,145	0,018	0,565	0,565	0,565	0,565	0,565
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,011	0,004	1,000	0,011	0,349	0,003	0,197	0,071	0,000	0,010	0,032	0,014	0,120	0,069	0,915	0,749	0,647	0,445	0,923	0,001	0,001
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X11	0,053	0,414	-0,022	0,670	0,297	0,475	0,573	0,460	1	0,372	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,017	0,048	0,782	0,023	0,907	0,000	0,111	0,008	0,001	0,010	0,043	0,043	0,082	0,244	0,037	0,062	0,062	0,187	0,036	0,012	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X12	-0,047	-0,020	0,622	0,052	0,434	0,518	0,638	0,406	0,393	0,372	1	0,323	0,358	0,514	0,280	0,619	0,095	0,358	0,427	0,730	0,730
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,005	0,806	0,915	0,000	0,787	0,016	0,003	0,000	0,026	0,032	0,043	0,082	0,052	0,004	0,134	0,000	0,617	0,052	0,019	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X13	0,150	0,074	0,458	-0,009	0,469	0,252	0,549	0,282	0,444	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323	0,323
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,027	0,429	0,698	0,011	0,963	0,009	0,179	0,002	0,130	0,014	0,082	0,082	0,083	0,001	0,727	0,170	0,125	0,052	0,144	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X14	0,096	-0,197	0,465	-0,258	0,028	0,306	0,475	0,135	0,290	0,219	0,358	0,322	1	0,329	0,291	0,434	0,201	0,286	0,516	0,534	0,534
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,006	0,612	0,296	0,010	0,168	0,881	0,101	0,008	0,477	0,120	0,244	0,052	0,083	0,076	0,119	0,017	0,287	0,126	0,004	0,002	0,002
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X15	0,016	-0,010	0,556	0,115	0,430	0,462	0,615	0,383	0,337	0,383	0,514	0,592	0,329	1	0,232	0,357	0,430	0,311	0,174	0,722	0,722
Pearson Correlation																					
Sig. (2-tailed)	0,001	0,933	0,956	0,001	0,546	0,018	0,010	0,000	0,036	0,069	0,037	0,004	0,076	0,216	0,053	0,018	0,095	0,358	0,000	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X16	-0,226	0,038	0,248	-0,228	0,040	0,20															

Correlations

	Y01	Y02	Y03	Y04	Y05	Y06	Y07	Y08	Y09	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	Y16	Y17	Y18	Y19	Y20	Y21
Y01 Pearson Correlation	1	.269	0.169	.571	0.027	0.336	0.337	.462	0.354	.456	.494	.462	.403	.519	.516	0.318	.462	.537	.525	.401	.717
Sig. (2-tailed)		0.150	0.371	0.001	0.889	0.069	0.069	0.010	0.055	0.011	0.006	0.010	0.027	0.003	0.003	0.087	0.010	0.002	0.003	0.028	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y02 Pearson Correlation	0.269	1	-0.147	-0.008	0.031	0.139	-0.197	0.036	0.340	.479	0.303	-0.074	0.054	0.170	-0.197	0.074	-0.108	0.165	.415	0.039	0.199
Sig. (2-tailed)	0.150		0.438	0.967	0.871	0.462	0.298	0.850	0.066	0.007	0.104	0.697	0.778	0.370	0.297	0.696	0.570	0.384	0.023	0.838	0.291
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y03 Pearson Correlation	0.169	-0.147	1	0.097	0.234	0.338	-0.121	0.175	0.119	0.057	0.190	0.102	0.094	-0.078	0.250	0.340	0.175	0.347	.371	0.315	0.359
Sig. (2-tailed)	0.371	0.438		0.609	0.213	0.067	0.524	0.356	0.532	0.763	0.314	0.592	0.620	0.680	0.183	0.066	0.356	0.060	0.044	0.090	0.051
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y04 Pearson Correlation	.571	-0.008	0.097	1	0.058	.469	.514	.767	.422	.458	.480	.684	.458	.299	.572	.444	.686	.408	.479	.394	.782
Sig. (2-tailed)	0.001	0.967	0.609		0.761	0.009	0.004	0.000	0.020	0.011	0.007	0.000	0.011	0.108	0.001	0.014	0.000	0.025	0.007	0.031	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y05 Pearson Correlation	0.027	0.031	0.234	0.058	1	-0.155	-0.158	0.096	0.204	0.110	-0.021	-0.050	-0.099	-0.108	0.066	-0.154	-0.096	0.220	-0.028	-0.173	0.101
Sig. (2-tailed)	0.889	0.871	0.213	0.761		0.414	0.405	0.615	0.281	0.562	0.911	0.794	0.601	0.571	0.730	0.417	0.615	0.242	0.884	0.361	0.596
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y06 Pearson Correlation	0.336	0.139	0.338	.469	-0.155	1	0.350	.449	.504	.531	.665	.488	.469	0.020	.456	0.278	0.269	.509	.564	0.292	.664
Sig. (2-tailed)	0.069	0.462	0.067	0.009	0.414		0.058	0.013	0.005	0.003	0.000	0.006	0.009	0.916	0.011	0.137	0.150	0.004	0.001	0.118	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y07 Pearson Correlation	0.337	-0.197	-0.121	.514	-0.158	0.350	1	.607	.184	0.242	0.309	.587	.252	0.357	.450	0.318	.376	0.178	0.252	0.219	.528
Sig. (2-tailed)	0.069	0.298	0.524	0.004	0.405	0.058		0.000	0.330	0.197	0.097	0.001	0.179	0.063	0.013	0.087	0.041	0.345	0.178	0.244	0.003
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y08 Pearson Correlation	.462	0.036	0.175	.767	0.096	.449	.607	1	.614	.493	.593	.660	.415	.374	.555	.688	.704	.283	.485	.441	.842
Sig. (2-tailed)	0.010	0.850	0.356	0.000	0.615	0.013	0.000		0.000	0.006	0.001	0.000	0.023	0.042	0.001	0.000	0.000	0.130	0.007	0.015	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y09 Pearson Correlation	0.354	0.340	0.119	.422	0.204	.504	0.184	.614	1	.768	.549	.452	.282	0.096	.425	.488	0.236	0.209	.446	0.051	.641
Sig. (2-tailed)	0.055	0.066	0.532	0.020	0.281	0.005	0.330	0.000		0.000	0.002	0.012	0.130	0.616	0.019	0.006	0.209	0.109	0.014	0.788	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y10 Pearson Correlation	.456	-0.074	0.102	.684	-0.050	.488	.587	.660	.452	.428	.366	1	.372	0.179	.512	0.334	.660	0.224	.443	.414	.702
Sig. (2-tailed)	0.010	0.697	0.592	0.000	0.794	0.006	0.001	0.000	0.012	0.018	0.047		0.043	0.343	0.004	0.071	0.000	0.233	0.014	0.023	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y11 Pearson Correlation	.494	0.303	0.190	.480	-0.021	.665	.309	.593	.549	.512	1	.366	0.314	0.200	.475	.510	.519	.410	.512	0.321	.725
Sig. (2-tailed)	0.006	0.104	0.314	0.007	0.911	0.000	0.097	0.001	0.002	0.004		0.047	0.091	0.289	0.008	0.004	0.003	0.025	0.004	0.083	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y12 Pearson Correlation	.462	-0.074	0.102	.684	-0.050	.488	.587	.660	.452	.428	.366	1	.372	0.179	.512	0.334	.660	0.224	.443	.414	.702
Sig. (2-tailed)	0.010	0.697	0.592	0.000	0.794	0.006	0.001	0.000	0.012	0.018	0.047		0.043	0.343	0.004	0.071	0.000	0.233	0.014	0.023	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y13 Pearson Correlation	.403	0.054	0.094	.458	-0.099	.469	.252	.415	.282	.444	0.314	.372	1	0.202	.594	0.238	0.346	.447	.520	0.300	.597
Sig. (2-tailed)	0.027	0.778	0.620	0.011	0.601	0.009	0.179	0.023	0.130	0.014	0.091	0.043		0.284	0.001	0.205	0.061	0.013	0.003	0.107	0.001
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y14 Pearson Correlation	.519	0.170	-0.078	0.299	-0.108	0.020	0.357	.374	0.096	0.185	0.200	0.179	0.202	1	0.169	0.344	.374	0.245	0.196	.406	.428
Sig. (2-tailed)	0.003	0.370	0.680	0.108	0.571	0.916	0.053	0.042	0.616	0.329	0.288	0.343	0.284		0.373	0.063	0.042	0.192	0.299	0.026	0.018
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y15 Pearson Correlation	.516	-0.197	0.250	.572	0.066	.459	.450	.555	.425	.403	.475	.512	.594	0.169	1	.382	.425	.567	.502	0.177	.712
Sig. (2-tailed)	0.003	0.297	0.183	0.001	0.730	0.011	0.013	0.001	0.019	0.027	0.008	0.004	0.001	0.373		0.037	0.019	0.001	0.005	0.350	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y16 Pearson Correlation	0.318	0.074	0.340	.444	-0.154	0.278	0.318	.688	.488	0.302	.510	0.334	0.238	0.344	.382	1	.535	0.222	.367	.497	.638
Sig. (2-tailed)	0.087	0.696	0.066	0.014	0.417	0.137	0.087	0.000	0.006	0.105	0.004	0.071	0.205	0.063	0.037		0.002	0.238	0.046	0.005	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y17 Pearson Correlation	.462	-0.108	0.175	.686	-0.096	0.269	.376	.704	0.236	0.164	.519	.660	.346	.374	.425	.535	1	0.121	.388	.602	.672
Sig. (2-tailed)	0.010	0.570	0.356	0.000	0.615	0.150	0.041	0.000	0.209	0.385	0.003	0.000	0.061	0.042	0.019	0.002		0.524	0.034	0.000	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y18 Pearson Correlation	.537	0.165	0.347	.408	0.220	.509	0.178	0.283	0.299	0.259	.410	0.224	.447	0.245	.567	0.222	0.121	1	.578	0.306	.617
Sig. (2-tailed)	0.002	0.384	0.060	0.025	0.242	0.004	0.345	0.130	0.109	0.167	0.025	0.233	0.013	0.192	0.001	0.238	0.524		0.001	0.100	0.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y19 Pearson Correlation	.525	.415	.371	.479	-0.028	.564	.252	.485	.446	.526	.512	.443	.520	0.196	.502	.367	.388	.578	1	.526	.753
Sig. (2-tailed)	0.003	0.023	0.044	0.007	0.884	0.001	0.178	0.007	0.014	0.003	0.004	0.014	0.								

Correlations

	X01	X04	X06	X07	X08	X09	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	Total
X01 Pearson Correlation	1	.571**	0,336	0,337	.494**	0,354	.456**	.431**	.497**	.403**	.489**	.569**	0,068	0,359	0,294	0,244	0,217	.666**
Sig. (2-tailed)		0,001	0,069	0,069	0,006	0,055	0,011	0,017	0,005	0,027	0,006	0,001	0,720	0,051	0,114	0,193	0,250	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X04 Pearson Correlation	.571**	1	.469**	.514**	.751**	.422**	.458**	.414**	.622**	.458**	.465**	.556**	0,248	.475**	0,199	0,252	.376**	.771**
Sig. (2-tailed)	0,001		0,009	0,004	0,000	0,020	0,011	0,023	0,000	0,011	0,010	0,001	0,187	0,008	0,291	0,179	0,041	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X06 Pearson Correlation	0,336	.469**	1	0,350	.397**	.504**	.531**	.670**	.434**	.469**	0,028	.430**	0,040	0,120	0,279	0,313	0,289	.661**
Sig. (2-tailed)	0,069	0,009		0,058	0,030	0,005	0,003	0,000	0,016	0,009	0,881	0,018	0,835	0,529	0,136	0,092	0,122	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X07 Pearson Correlation	0,337	.514**	0,350	1	.617**	0,184	0,242	0,297	.518**	.252	0,306	.462**	0,203	0,273	0,046	0,107	0,165	.488**
Sig. (2-tailed)	0,069	0,004	0,058		0,000	0,330	0,197	0,111	0,003	0,179	0,101	0,010	0,282	0,145	0,809	0,574	0,385	0,006
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X08 Pearson Correlation	.494**	.751**	.397**	.617**	1	.404**	0,334	.475**	.638**	.549**	.475**	.615**	.602**	.678**	0,162	.430**	.557**	.846**
Sig. (2-tailed)	0,006	0,000	0,030	0,000		0,027	0,071	0,008	0,000	0,002	0,008	0,000	0,000	0,000	0,393	0,018	0,001	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X09 Pearson Correlation	0,354	.422**	.504**	0,184	.404**	1	.769**	.573**	.406**	.282	0,135	.383**	0,241	0,016	0,023	0,135	0,085	.587**
Sig. (2-tailed)	0,055	0,020	0,005	0,330	0,027		0,000	0,001	0,026	0,130	0,477	0,036	0,199	0,934	0,906	0,477	0,653	0,001
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X10 Pearson Correlation	.456**	.458**	.531**	0,242	0,334	.769**	1	.460**	.393**	.444**	0,290	.337**	-0,020	-0,061	-0,087	0,145	0,018	.565**
Sig. (2-tailed)	0,011	0,011	0,003	0,197	0,071	0,000		0,010	0,032	0,014	0,120	0,069	0,915	0,749	0,647	0,445	0,923	0,001
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X11 Pearson Correlation	.431**	.414**	.670**	0,297	.475**	.573**	.460**	1	.372**	.323	0,219	.383**	0,345	0,345	0,248	.384**	.452**	.697**
Sig. (2-tailed)	0,017	0,023	0,000	0,111	0,008	0,001	0,010		0,043	0,082	0,244	0,037	0,062	0,062	0,187	0,036	0,012	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X12 Pearson Correlation	.497**	.622**	.434**	.518**	.638**	.406**	.393**	.372**	1	0,323	0,358	.514**	0,280	.619**	0,095	0,358	.427**	.730**
Sig. (2-tailed)	0,005	0,000	0,016	0,003	0,000	0,026	0,032	0,043		0,082	0,052	0,004	0,134	0,000	0,617	0,052	0,019	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X13 Pearson Correlation	.403**	.458**	.469**	0,252	.549**	0,282	.444**	.323	0,323	0,323	1	0,322	.592**	0,257	0,286	0,359	0,274	.627**
Sig. (2-tailed)	0,027	0,011	0,009	0,179	0,002	0,130	0,014	0,082	0,082	0,082		0,083	0,076	0,119	0,017	0,287	0,126	0,002
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X14 Pearson Correlation	.489**	.465**	0,028	0,306	.475**	0,135	0,290	0,219	0,358	0,322	1	0,329	0,291	.434**	0,201	0,286	.516**	.534**
Sig. (2-tailed)	0,006	0,010	0,881	0,101	0,008	0,477	0,120	0,244	0,052	0,083		0,076	0,119	0,017	0,287	0,126	0,004	0,002
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X15 Pearson Correlation	.569**	.556**	.430**	.462**	.615**	.383**	.337**	.383**	.514**	.592**	.329**	1	0,232	0,357	.430**	0,311	0,174	.722**
Sig. (2-tailed)	0,001	0,001	0,018	0,010	0,000	0,036	0,069	0,037	0,004	0,001	0,076		0,216	0,053	0,018	0,095	0,358	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X16 Pearson Correlation	0,068	0,248	0,040	0,203	.602**	0,241	-0,020	0,345	0,280	0,067	0,291	0,232	1	.607**	0,085	0,204	.515**	.428**
Sig. (2-tailed)	0,720	0,187	0,835	0,282	0,000	0,199	0,915	0,062	0,134	0,727	0,119	0,216		0,000	0,655	0,279	0,004	0,018
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X17 Pearson Correlation	0,359	.475**	0,120	0,273	.678**	0,016	-0,061	0,345	.619**	.257**	.434**	.357**	.607**	1	0,108	.417**	.678**	.599**
Sig. (2-tailed)	0,051	0,008	0,529	0,145	0,000	0,934	0,749	0,062	0,000	0,170	0,017	0,053	0,000		0,570	0,022	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X18 Pearson Correlation	0,294	0,199	0,279	0,046	0,162	0,023	-0,087	0,248	0,095	0,286	0,201	.430**	0,085	0,108	1	.458**	0,350	.391**
Sig. (2-tailed)	0,114	0,291	0,136	0,809	0,393	0,906	0,647	0,187	0,617	0,125	0,287	0,018	0,655	0,570		0,011	0,058	0,033
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X19 Pearson Correlation	0,244	0,252	0,313	0,107	.430**	0,135	0,145	.384**	0,358	0,359	0,286	0,311	0,204	.417**	.458**	1	.712**	.539**
Sig. (2-tailed)	0,193	0,179	0,092	0,574	0,018	0,477	0,445	0,036	0,052	0,052	0,126	0,095	0,279	0,022	0,011		0,000	0,002
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X20 Pearson Correlation	0,217	.376**	0,289	0,165	.557**	0,085	0,018	.452**	.427**	0,274	.516**	0,174	.515**	.678**	0,350	.712**	1	.606**
Sig. (2-tailed)	0,250	0,041	0,122	0,385	0,001	0,653	0,923	0,012	0,019	0,144	0,004	0,358	0,004	0,000	0,058	0,000		0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Total Pearson Correlation	.666**	.771**	.661**	.488**	.846**	.587**	.565**	.697**	.730**	.627**	.534**	.722**	.428**	.599**	.391**	.539**	.606**	1
Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,006	0,000	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,002	0,000	0,018	0,000	0,033	0,002	0,000	0,000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Gambar L-5.3 Hasil Uji Validitas Tingkat Kinerja Putaran ke 2

Lampiran 6 Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek 6A & 6B

**Tabel L-6.1 Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek 6A & 6B hari Selasa,
19 November 2019**

Putaran ke	Jumlah Penumpang (orang)					
	Trayek 6A			Trayek 6B		
	Bus 1 (86)	Bus 2 (87)	Bus 3 (88)	Bus 1 (89)	Bus 2 (90)	Bus 3 (91)
1	0	0	0	0	1	7
2	3	7	6	16	6	9
3	13	11	11	7	4	6
4	5	7	13	8	5	19
5	9	11	17	14	9	13
6	11	11	11	3	8	10
7	9	9	9	4	6	7
8	17	6	11	10	9	12
9	9	5	11	9	4	8
10	3	17	17	12	10	12
11	15	29	14	8	12	17
12	19	20	21	11	5	24
13	10	6	23	11	8	8
14	5	6	5	8	7	4
15	5	4	6	3	3	3
16	0	1	-	-	3	0
17	-	0	-	-	-	-

**Tabel L-6.2 Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek 6A & 6B hari Minggu,
24 November 2019**

Putaran ke	Jumlah Penumpang (orang)					
	Trayek 6A			Trayek 6B		
	Bus 1 (86)	Bus 2 (87)	Bus 3 (88)	Bus 1 (89)	Bus 2 (90)	Bus 3 (91)
1	0	0	0	0	2	0
2	0	4	1	2	5	9
3	11	2	2	4	3	6
4	5	13	20	6	5	3
5	4	15	8	5	12	19
6	7	12	11	2	11	13
7	10	7	8	4	9	3
8	17	12	5	9	7	4
9	15	4	19	10	3	12
10	9	6	20	11	19	12
11	15	8	22	7	20	18
12	22	10	11	16	16	4
13	3	8	14	9	21	1
14	-	5	3	3	2	9
15	-	-	-	-	3	-

Tabel L-7.1 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 1 (86) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	0,00	0,00	17,07	7,32	9,76	0,00	2,44	9,76	2,44	2,44	2,44	7,32	14,63	0,00	0,00	0,00	4,73
2	0,00	0,00	24,39	2,44	9,76	4,88	2,44	12,20	7,32	2,44	2,44	9,76	17,07	7,32	0,00	0,00	6,40
3	0,00	0,00	24,39	4,88	9,76	4,88	2,44	24,39	7,32	2,44	2,44	17,07	17,07	7,32	0,00	0,00	7,77
4	0,00	0,00	24,39	4,88	12,20	2,44	2,44	24,39	7,32	4,88	7,32	17,07	17,07	7,32	0,00	0,00	8,23
5	0,00	0,00	24,39	4,88	12,20	2,44	2,44	24,39	7,32	4,88	7,32	12,20	17,07	7,32	0,00	0,00	7,93
6	0,00	7,32	2,44	9,76	9,76	17,07	14,63	7,32	19,51	7,32	26,83	46,34	12,20	9,76	12,20	0,00	12,65
7	0,00	7,32	2,44	9,76	9,76	17,07	14,63	7,32	19,51	7,32	26,83	46,34	12,20	9,76	12,20	0,00	12,65
8	0,00	7,32	2,44	9,76	7,32	17,07	14,63	7,32	19,51	7,32	24,39	43,90	12,20	9,76	12,20	0,00	12,20
9	0,00	2,44	2,44	9,76	7,32	12,20	19,51	4,88	19,51	7,32	24,39	39,02	12,20	0,00	12,20	0,00	10,82
10	0,00	2,44	0,00	12,20	7,32	12,20	14,63	4,88	14,63	7,32	21,95	34,15	9,76	0,00	9,76	0,00	9,45
11	0,00	2,44	0,00	12,20	7,32	12,20	12,20	4,88	14,63	2,44	14,63	26,83	9,76	0,00	7,32	0,00	7,93
12	0,00	2,44	4,88	12,20	7,32	14,63	12,20	4,88	14,63	2,44	14,63	21,95	7,32	0,00	4,88	0,00	7,77
13	0,00	2,44	4,88	12,20	7,32	14,63	12,20	4,88	7,32	2,44	14,63	21,95	7,32	0,00	0,00	0,00	7,01
14	0,00	0,00	4,88	9,76	7,32	9,76	14,63	7,32	4,88	2,44	14,63	21,95	4,88	0,00	0,00	0,00	6,40
15	0,00	0,00	4,88	9,76	7,32	4,88	12,20	7,32	2,44	2,44	14,63	12,20	2,44	0,00	0,00	0,00	5,03

Tabel L-7.2 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 2 (87) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																	Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	-	0,00	2,44	0,00	7,32	2,44	9,76	2,44	4,88	4,88	7,32	7,32	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	3,94
2	-	0,00	2,44	4,88	14,63	2,44	9,76	2,44	4,88	14,63	29,27	9,76	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	7,50
3	-	0,00	2,44	4,88	14,63	2,44	9,76	0,00	4,88	24,39	31,71	9,76	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	8,26
4	-	0,00	2,44	4,88	19,51	4,88	9,76	0,00	4,88	21,95	31,71	9,76	2,44	2,44	2,44	0,00	0,00	8,82
5	-	0,00	2,44	4,88	19,51	4,88	9,76	0,00	4,88	26,83	31,71	9,76	2,44	2,44	2,44	0,00	0,00	9,19
6	0,00	14,63	19,51	17,07	21,95	17,07	21,95	12,20	2,44	9,76	60,98	48,78	12,20	12,20	7,32	2,44	0,00	19,34
7	0,00	17,07	19,51	17,07	21,95	19,51	21,95	12,20	2,44	9,76	56,10	48,78	12,20	12,20	7,32	2,44	0,00	19,34
8	0,00	14,63	17,07	17,07	21,95	17,07	17,07	12,20	2,44	9,76	46,34	46,34	12,20	12,20	7,32	2,44	0,00	17,60
9	0,00	12,20	14,63	17,07	21,95	14,63	17,07	12,20	2,44	9,76	39,02	46,34	12,20	9,76	7,32	2,44	0,00	16,38
10	0,00	12,20	2,44	17,07	19,51	14,63	14,63	4,88	7,32	4,88	31,71	39,02	9,76	9,76	2,44	2,44	0,00	13,41
11	0,00	12,20	2,44	17,07	19,51	9,76	14,63	4,88	7,32	2,44	17,07	34,15	9,76	4,88	2,44	2,44	0,00	11,15
12	0,00	9,76	2,44	14,63	19,51	14,63	9,76	4,88	7,32	7,32	17,07	12,20	4,88	9,76	2,44	0,00	0,00	9,58
13	0,00	9,76	4,88	9,76	24,39	12,20	7,32	4,88	7,32	7,32	17,07	12,20	4,88	7,32	2,44	0,00	0,00	9,23
14	0,00	4,88	2,44	9,76	24,39	4,88	7,32	0,00	7,32	4,88	14,63	12,20	4,88	4,88	0,00	0,00	0,00	7,32
15	0,00	4,88	2,44	7,32	24,39	4,88	4,88	0,00	7,32	2,44	21,95	9,76	2,44	2,44	0,00	0,00	0,00	6,79

Tabel L-7.3 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 3 (88) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-															Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	-	0,00	9,76	19,51	17,07	12,20	4,88	0,00	12,20	9,76	4,88	7,32	9,76	4,88	0,00	8,63
2	-	0,00	14,63	21,95	2,44	12,20	7,32	0,00	12,20	12,20	7,32	7,32	21,95	4,88	0,00	9,57
3	-	0,00	14,63	26,83	9,76	12,20	9,76	0,00	12,20	12,20	12,20	7,32	26,83	2,44	0,00	11,26
4	-	0,00	14,63	26,83	9,76	12,20	9,76	0,00	12,20	9,76	12,20	7,32	24,39	2,44	0,00	10,88
5	-	0,00	14,63	26,83	9,76	12,20	9,76	0,00	12,20	9,76	12,20	7,32	24,39	2,44	0,00	10,88
6	0,00	9,76	7,32	4,88	21,95	12,20	12,20	24,39	4,88	34,15	31,71	26,83	36,59	2,44	14,63	16,38
7	0,00	9,76	7,32	4,88	24,39	12,20	12,20	26,83	4,88	34,15	26,83	26,83	39,02	2,44	14,63	16,55
8	0,00	9,76	7,32	4,88	24,39	14,63	12,20	26,83	4,88	34,15	26,83	26,83	34,15	2,44	12,20	16,38
9	0,00	14,63	7,32	4,88	21,95	9,76	12,20	21,95	4,88	26,83	21,95	17,07	34,15	2,44	12,20	14,29
10	0,00	9,76	4,88	4,88	19,51	7,32	9,76	21,95	0,00	14,63	14,63	9,76	26,83	2,44	9,76	10,45
11	0,00	9,76	2,44	4,88	19,51	7,32	9,76	21,95	0,00	2,44	14,63	0,00	21,95	2,44	9,76	8,36
12	0,00	9,76	2,44	4,88	14,63	7,32	12,20	17,07	0,00	2,44	9,76	0,00	14,63	2,44	9,76	6,97
13	0,00	9,76	2,44	4,88	14,63	2,44	12,20	9,76	0,00	2,44	7,32	2,44	9,76	0,00	9,76	5,57
14	0,00	4,88	0,00	2,44	14,63	0,00	14,63	9,76	2,44	2,44	7,32	9,76	9,76	0,00	9,76	5,57
15	0,00	4,88	2,44	2,44	14,63	0,00	12,20	9,76	7,32	7,32	14,63	9,76	7,32	2,44	7,32	6,79



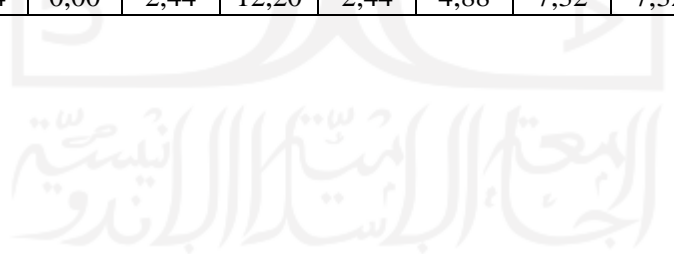
Tabel L-7.4 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 1 (89) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-															Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	9,76	0,00	0,00	0,98
2	0,00	0,00	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	7,32	0,00	0,00	1,14
3	0,00	0,00	0,00	0,00	12,20	0,00	0,00	2,44	0,00	2,44	2,44	0,00	7,32	0,00	2,44	1,95
4	0,00	2,44	0,00	0,00	9,76	0,00	2,44	2,44	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	0,00	2,44	1,63
5	0,00	2,44	4,88	2,44	12,20	0,00	2,44	4,88	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	0,00	2,44	2,44
6	0,00	7,32	4,88	9,76	9,76	0,00	2,44	2,44	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	0,00	2,44	2,93
7	0,00	7,32	7,32	14,63	14,63	0,00	2,44	9,76	2,44	4,88	7,32	0,00	0,00	0,00	2,44	4,88
8	0,00	12,20	7,32	14,63	12,20	0,00	2,44	9,76	2,44	2,44	7,32	0,00	2,44	0,00	2,44	5,04
9	0,00	12,20	7,32	12,20	12,20	0,00	2,44	9,76	2,44	7,32	7,32	0,00	2,44	2,44	2,44	5,37
10	0,00	12,20	7,32	7,32	12,20	0,00	2,44	7,32	2,44	7,32	7,32	0,00	2,44	4,88	2,44	5,04
11	0,00	12,20	7,32	7,32	12,20	0,00	2,44	7,32	2,44	7,32	7,32	0,00	2,44	4,88	2,44	5,04
12	0,00	26,83	9,76	4,88	12,20	4,88	4,88	9,76	19,51	19,51	12,20	24,39	17,07	12,20	2,44	12,03
13	0,00	26,83	9,76	7,32	12,20	4,88	4,88	12,20	17,07	19,51	12,20	26,83	17,07	12,20	2,44	12,36
14	0,00	21,95	9,76	2,44	12,20	7,32	4,88	12,20	12,20	19,51	12,20	26,83	17,07	9,76	2,44	11,38
15	0,00	21,95	7,32	2,44	9,76	4,88	0,00	12,20	12,20	19,51	4,88	21,95	14,63	7,32	0,00	9,27
16	0,00	12,20	2,44	2,44	0,00	4,88	0,00	2,44	12,20	19,51	0,00	21,95	7,32	7,32	0,00	6,18



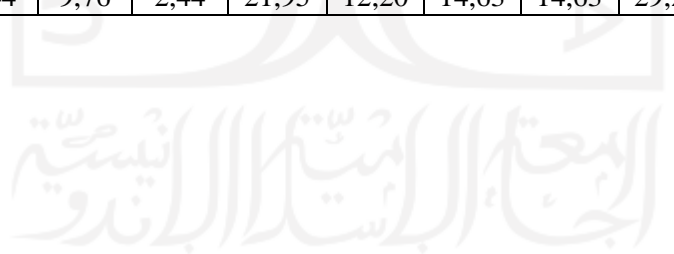
Tabel L-7.5 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 2 (90) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	-	2,44	0,00	2,44	12,20	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	2,44	2,44	1,79
2	-	0,00	0,00	2,44	9,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,88	2,44	2,44	1,46
3	-	0,00	0,00	2,44	9,76	2,44	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	4,88	2,44	2,44	1,95
4	-	0,00	0,00	4,88	12,20	7,32	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	4,88	4,88	2,44	2,76
5	-	2,44	2,44	7,32	12,20	7,32	0,00	4,88	2,44	2,44	2,44	0,00	0,00	4,88	7,32	2,44	3,90
6	-	2,44	2,44	7,32	12,20	7,32	4,88	4,88	2,44	2,44	2,44	0,00	0,00	4,88	7,32	2,44	4,23
7	-	4,88	2,44	7,32	12,20	7,32	4,88	2,44	2,44	4,88	2,44	0,00	0,00	4,88	7,32	2,44	4,39
8	-	4,88	2,44	7,32	12,20	2,44	4,88	7,32	2,44	7,32	12,20	2,44	0,00	7,32	7,32	2,44	5,53
9	-	4,88	2,44	4,88	14,63	2,44	7,32	7,32	2,44	14,63	17,07	2,44	0,00	4,88	7,32	2,44	6,34
10	-	4,88	2,44	4,88	12,20	0,00	7,32	7,32	2,44	9,76	19,51	2,44	0,00	4,88	7,32	7,32	6,18
11	-	4,88	2,44	4,88	12,20	0,00	7,32	7,32	2,44	9,76	19,51	2,44	0,00	4,88	7,32	7,32	6,18
12	0,00	7,32	7,32	2,44	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	9,76	9,76	19,51	9,76	0,00	2,44	7,01
13	0,00	7,32	7,32	4,88	7,32	7,32	7,32	12,20	7,32	7,32	9,76	9,76	19,51	12,20	0,00	2,44	7,62
14	0,00	7,32	7,32	4,88	7,32	7,32	7,32	12,20	7,32	4,88	7,32	9,76	17,07	12,20	0,00	0,00	7,01
15	0,00	7,32	2,44	2,44	7,32	7,32	2,44	12,20	4,88	4,88	7,32	7,32	17,07	12,20	0,00	0,00	5,95
16	2,44	2,44	0,00	2,44	2,44	0,00	2,44	12,20	2,44	4,88	7,32	7,32	14,63	14,63	0,00	0,00	4,73



Tabel L-7.6 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 3 (91) pada hari Selasa, 19 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-																Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	-	0,00	0,00	4,88	0,00	7,32	0,00	0,00	0,00	9,76	2,44	2,44	0,00	0,00	2,44	0,00	1,95
2	-	0,00	0,00	4,88	2,44	7,32	0,00	0,00	0,00	9,76	2,44	2,44	2,44	0,00	2,44	0,00	2,28
3	-	2,44	0,00	7,32	2,44	7,32	0,00	0,00	0,00	9,76	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	0,00	2,76
4	-	2,44	0,00	4,88	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	2,44	4,88	7,32	2,44	0,00	1,95
5	-	4,88	2,44	4,88	4,88	4,88	0,00	2,44	0,00	2,44	2,44	2,44	4,88	7,32	2,44	0,00	3,09
6	-	4,88	4,88	19,51	19,51	2,44	0,00	2,44	0,00	2,44	4,88	2,44	4,88	7,32	2,44	0,00	5,20
7	--	4,88	4,88	21,95	24,39	4,88	2,44	2,44	0,00	4,88	7,32	7,32	4,88	4,88	4,88	0,00	6,67
8	-	4,88	7,32	19,51	24,39	4,88	2,44	2,44	0,00	12,20	17,07	9,76	4,88	4,88	4,88	0,00	7,97
9	-	4,88	7,32	19,51	26,83	4,88	7,32	2,44	2,44	12,20	17,07	9,76	4,88	4,88	4,88	0,00	8,62
10	-	4,88	7,32	19,51	26,83	4,88	7,32	0,00	2,44	12,20	21,95	9,76	12,20	4,88	4,88	0,00	9,27
11	-	4,88	7,32	19,51	26,83	4,88	7,32	0,00	2,44	12,20	21,95	9,76	12,20	4,88	4,88	0,00	9,27
12	0,00	14,63	7,32	17,07	4,88	9,76	9,76	14,63	17,07	17,07	21,95	48,78	9,76	4,88	2,44	0,00	12,50
13	0,00	14,63	4,88	19,51	4,88	9,76	9,76	19,51	19,51	17,07	21,95	46,34	9,76	4,88	2,44	0,00	12,80
14	2,44	14,63	2,44	14,63	2,44	9,76	4,88	19,51	12,20	17,07	21,95	46,34	9,76	4,88	2,44	0,00	11,59
15	2,44	14,63	0,00	12,20	2,44	9,76	4,88	21,95	12,20	14,63	17,07	34,15	4,88	2,44	2,44	0,00	9,76
16	2,44	7,32	0,00	12,20	2,44	9,76	2,44	21,95	12,20	14,63	14,63	29,27	0,00	0,00	0,00	0,00	8,08



Tabel L-7.7 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 1 (86) pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-													Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	0,00	0,00	2,44	4,88	0,00	0,00	0,00	9,76	0,00	0,00	0,00	4,88	0,00	1,69
2	0,00	0,00	7,32	4,88	0,00	0,00	0,00	14,63	4,88	0,00	4,88	7,32	0,00	3,38
3	0,00	0,00	7,32	7,32	4,88	2,44	0,00	26,83	4,88	4,88	4,88	7,32	0,00	5,44
4	0,00	0,00	7,32	7,32	4,88	2,44	0,00	29,27	4,88	4,88	4,88	9,76	0,00	5,82
5	0,00	0,00	7,32	7,32	4,88	2,44	0,00	29,27	4,88	4,88	4,88	9,76	0,00	5,82
6	0,00	0,00	17,07	7,32	4,88	9,76	17,07	9,76	14,63	12,20	19,51	43,90	7,32	12,57
7	0,00	0,00	17,07	7,32	4,88	9,76	19,51	9,76	17,07	7,32	19,51	43,90	7,32	12,57
8	0,00	0,00	14,63	7,32	4,88	9,76	19,51	9,76	17,07	4,88	19,51	41,46	7,32	12,01
9	0,00	0,00	14,63	7,32	4,88	9,76	19,51	9,76	14,63	0,00	21,95	36,59	7,32	11,26
10	0,00	0,00	14,63	4,88	4,88	7,32	19,51	9,76	17,07	2,44	17,07	21,95	7,32	9,76
11	0,00	0,00	14,63	4,88	4,88	7,32	14,63	2,44	19,51	2,44	17,07	19,51	4,88	8,63
12	0,00	0,00	12,20	2,44	0,00	9,76	14,63	2,44	19,51	4,88	14,63	19,51	4,88	8,07
13	0,00	0,00	14,63	2,44	0,00	7,32	9,76	4,88	19,51	4,88	7,32	9,76	2,44	6,38
14	0,00	0,00	7,32	7,32	0,00	4,88	9,76	7,32	24,39	4,88	9,76	7,32	2,44	6,57
15	0,00	0,00	2,44	7,32	0,00	0,00	4,88	2,44	4,88	0,00	0,00	7,32	0,00	2,25



Tabel L-7.8 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 2 (87) pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-														Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	-	0,00	4,88	4,88	14,63	7,32	17,07	4,88	9,76	0,00	9,76	19,51	0,00	0,00	7,13
2	-	0,00	4,88	4,88	14,63	7,32	17,07	4,88	9,76	4,88	9,76	2,44	0,00	0,00	6,19
3	-	0,00	4,88	4,88	14,63	7,32	17,07	4,88	9,76	4,88	9,76	2,44	0,00	0,00	6,19
4	-	0,00	4,88	7,32	21,95	7,32	17,07	4,88	9,76	4,88	9,76	2,44	0,00	0,00	6,94
5	-	0,00	4,88	7,32	21,95	7,32	17,07	4,88	9,76	4,88	9,76	2,44	0,00	0,00	6,94
6	0,00	9,76	4,88	21,95	9,76	14,63	7,32	29,27	19,51	14,63	19,51	12,20	17,07	12,20	13,76
7	0,00	9,76	4,88	21,95	7,32	7,32	7,32	29,27	19,51	14,63	19,51	2,44	19,51	12,20	12,54
8	0,00	9,76	4,88	21,95	9,76	4,88	7,32	29,27	19,51	14,63	19,51	2,44	19,51	12,20	12,54
9	0,00	9,76	0,00	21,95	7,32	4,88	7,32	24,39	19,51	14,63	19,51	2,44	19,51	12,20	11,67
10	0,00	9,76	0,00	21,95	7,32	4,88	7,32	24,39	19,51	2,44	12,20	2,44	19,51	12,20	10,28
11	0,00	4,88	0,00	21,95	2,44	0,00	0,00	24,39	17,07	2,44	12,20	0,00	19,51	9,76	8,19
12	0,00	4,88	0,00	7,32	0,00	7,32	0,00	12,20	14,63	2,44	7,32	0,00	2,44	2,44	4,36
13	0,00	4,88	0,00	7,32	2,44	7,32	0,00	12,20	14,63	0,00	4,88	0,00	2,44	2,44	4,18
14	0,00	4,88	0,00	7,32	2,44	7,32	0,00	4,88	9,76	0,00	4,88	0,00	2,44	0,00	3,14
15	0,00	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	0,00	2,44	4,88	0,00	4,88	0,00	2,44	0,00	1,57

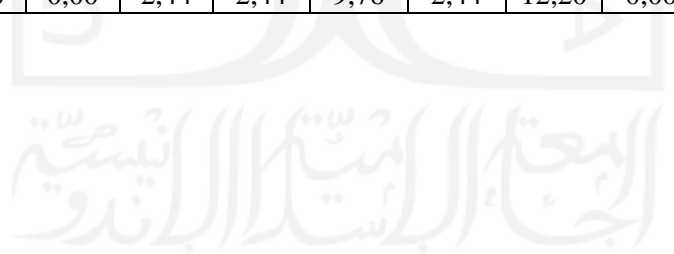
Tabel L-7.9 Load Factor per Segmen Trayek 6A Bus 3 (88) pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-														Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	-	0,00	0,00	26,83	14,63	0,00	0,00	0,00	14,63	14,63	0,00	9,76	2,44	0,00	6,38
2	-	0,00	0,00	21,95	17,07	0,00	0,00	2,44	14,63	14,63	0,00	4,88	4,88	0,00	6,19
3	-	0,00	0,00	21,95	17,07	0,00	4,88	2,44	14,63	14,63	2,44	4,88	4,88	4,88	7,13
4	-	0,00	0,00	21,95	19,51	14,63	4,88	2,44	29,27	29,27	2,44	4,88	12,20	4,88	11,26
5	-	0,00	0,00	21,95	19,51	14,63	4,88	2,44	29,27	29,27	2,44	4,88	12,20	4,88	11,26
6	0,00	2,44	2,44	12,20	0,00	7,32	12,20	9,76	12,20	14,63	48,78	14,63	21,95	2,44	11,50
7	0,00	2,44	0,00	12,20	0,00	0,00	12,20	9,76	12,20	14,63	48,78	14,63	19,51	2,44	10,63
8	0,00	2,44	0,00	12,20	0,00	0,00	12,20	9,76	4,88	12,20	48,78	14,63	17,07	0,00	9,58
9	0,00	2,44	0,00	14,63	0,00	0,00	9,76	7,32	4,88	9,76	43,90	14,63	9,76	0,00	8,36
10	0,00	2,44	0,00	14,63	0,00	0,00	9,76	7,32	0,00	9,76	36,59	9,76	7,32	0,00	6,97
11	0,00	0,00	0,00	14,63	0,00	0,00	4,88	7,32	4,88	0,00	31,71	4,88	4,88	0,00	5,23
12	0,00	2,44	0,00	12,20	0,00	2,44	7,32	4,88	4,88	0,00	14,63	4,88	2,44	0,00	4,01
13	0,00	2,44	0,00	9,76	0,00	2,44	7,32	4,88	4,88	4,88	12,20	2,44	2,44	0,00	3,83
14	0,00	2,44	0,00	9,76	0,00	2,44	4,88	2,44	4,88	4,88	12,20	2,44	2,44	0,00	3,48
15	0,00	0,00	0,00	4,88	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	12,20	0,00	2,44	0,00	1,74



Tabel L-7.10 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 1 (89) pada hari Selasa, Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-														Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17
2	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	4,88	0,00	0,00	0,70
3	0,00	0,00	0,00	2,44	4,88	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	4,88	0,00	0,00	1,05
4	0,00	2,44	0,00	2,44	4,88	0,00	2,44	2,44	4,88	0,00	2,44	4,88	0,00	0,00	1,92
5	0,00	2,44	2,44	2,44	4,88	0,00	2,44	4,88	9,76	0,00	2,44	4,88	0,00	0,00	2,61
6	0,00	2,44	2,44	0,00	2,44	0,00	2,44	4,88	9,76	2,44	2,44	4,88	0,00	0,00	2,44
7	0,00	2,44	2,44	0,00	4,88	0,00	2,44	9,76	4,88	2,44	2,44	4,88	0,00	0,00	2,61
8	0,00	0,00	4,88	0,00	4,88	0,00	4,88	9,76	17,07	2,44	2,44	4,88	2,44	0,00	3,83
9	0,00	0,00	4,88	0,00	4,88	0,00	4,88	9,76	17,07	12,20	2,44	4,88	2,44	2,44	4,70
10	0,00	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	4,88	9,76	17,07	12,20	2,44	4,88	2,44	2,44	4,36
11	0,00	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	4,88	9,76	17,07	12,20	2,44	4,88	2,44	2,44	4,36
12	0,00	2,44	4,88	9,76	7,32	2,44	4,88	9,76	2,44	14,63	14,63	31,71	19,51	4,88	9,23
13	0,00	2,44	4,88	9,76	7,32	2,44	4,88	9,76	2,44	14,63	14,63	31,71	19,51	4,88	9,23
14	0,00	2,44	4,88	4,88	7,32	0,00	7,32	9,76	2,44	14,63	12,20	19,51	19,51	4,88	7,84
15	0,00	2,44	2,44	7,32	2,44	2,44	4,88	12,20	2,44	14,63	4,88	17,07	4,88	4,88	5,92
16	0,00	0,00	0,00	4,88	0,00	2,44	2,44	9,76	2,44	12,20	0,00	12,20	0,00	0,00	3,31



Tabel L-7.11 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 2 (90) pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-															Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	-	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	4,88	9,76	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	1,39
2	-	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	12,20	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	1,22
3	-	0,00	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	9,76	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	1,22
4	-	2,44	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00	9,76	0,00	0,00	2,44	0,00	2,44	1,57
5	-	2,44	4,88	4,88	4,88	9,76	4,88	2,44	4,88	7,32	9,76	7,32	7,32	0,00	2,44	5,23
6	-	2,44	4,88	4,88	7,32	9,76	4,88	2,44	4,88	7,32	9,76	7,32	7,32	0,00	2,44	5,40
7	-	4,88	4,88	4,88	9,76	9,76	17,07	2,44	4,88	19,51	9,76	9,76	7,32	2,44	2,44	7,84
8	-	4,88	4,88	4,88	9,76	9,76	14,63	4,88	4,88	19,51	9,76	9,76	7,32	2,44	2,44	7,84
9	-	4,88	4,88	4,88	9,76	4,88	14,63	2,44	4,88	26,83	9,76	9,76	7,32	2,44	2,44	7,84
10	-	4,88	2,44	4,88	9,76	4,88	7,32	2,44	4,88	26,83	9,76	9,76	7,32	0,00	2,44	6,97
11	-	4,88	2,44	4,88	9,76	4,88	7,32	2,44	4,88	26,83	9,76	9,76	7,32	0,00	2,44	6,97
12	2,44	4,88	4,88	4,88	19,51	14,63	4,88	9,76	2,44	12,20	39,02	29,27	43,90	0,00	4,88	13,17
13	2,44	4,88	4,88	4,88	19,51	14,63	4,88	9,76	2,44	12,20	34,15	29,27	41,46	0,00	4,88	12,68
14	2,44	2,44	4,88	4,88	9,76	12,20	4,88	7,32	2,44	14,63	34,15	12,20	41,46	0,00	2,44	10,41
15	0,00	2,44	2,44	0,00	4,88	2,44	4,88	7,32	2,44	14,63	34,15	12,20	41,46	0,00	0,00	8,62
16	2,44	4,88	2,44	0,00	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	2,44	4,88	0,00	2,44	0,00	0,00	1,63



Tabel L-7.12 Load Factor per Segmen Trayek 6B Bus 3 (91) pada hari Minggu, 24 November 2019

No. Segmen	Putaran ke-														Rata-rata load factor (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	-	0,00	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56
2	-	0,00	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	1,13
3	-	0,00	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	9,76	2,44	0,00	0,00	1,69
4	-	0,00	2,44	2,44	7,32	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	9,76	2,44	0,00	2,44	2,25
5	-	2,44	4,88	4,88	9,76	2,44	0,00	2,44	0,00	0,00	12,20	2,44	0,00	2,44	3,38
6	-	4,88	7,32	2,44	19,51	2,44	0,00	2,44	0,00	4,88	12,20	4,88	0,00	2,44	4,88
7	-	9,76	9,76	2,44	19,51	2,44	0,00	2,44	0,00	7,32	12,20	4,88	0,00	4,88	5,82
8	-	7,32	9,76	4,88	19,51	4,88	0,00	2,44	0,00	7,32	12,20	4,88	0,00	4,88	6,00
9	-	7,32	9,76	4,88	36,59	7,32	2,44	2,44	0,00	7,32	12,20	2,44	0,00	4,88	7,50
10	-	2,44	7,32	4,88	36,59	9,76	2,44	2,44	2,44	9,76	12,20	2,44	0,00	4,88	7,50
11	-	2,44	7,32	4,88	36,59	9,76	2,44	2,44	2,44	9,76	12,20	2,44	0,00	4,88	7,50
12	0,00	14,63	12,20	0,00	4,88	29,27	4,88	7,32	26,83	17,07	41,46	7,32	2,44	17,07	13,24
13	0,00	14,63	12,20	0,00	4,88	29,27	4,88	7,32	26,83	19,51	41,46	7,32	2,44	17,07	13,41
14	0,00	7,32	12,20	0,00	4,88	21,95	4,88	7,32	26,83	14,63	41,46	7,32	2,44	17,07	12,02
15	0,00	7,32	7,32	0,00	0,00	17,07	0,00	4,88	14,63	14,63	26,83	2,44	2,44	17,07	8,19
16	0,00	0,00	7,32	0,00	0,00	9,76	0,00	4,88	17,07	14,63	21,95	2,44	0,00	17,07	6,79



**Lampiran 8 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B dari Titik Awal Halte
Sampai Titik Akhir Halte Setiap Satu Putaran**

**Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa, 19
November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
1	1	-	5:25:00	-
	2	-	5:27:00	-
	3	-	5:28:00	-
	4	-	5:29:00	-
	5	-	5:30:00	-
	6	5:25:00	5:31:00	5:35:00
	7	5:26:00	5:32:00	5:36:00
	8	5:27:00	5:33:00	5:37:00
	9	5:28:00	5:34:00	5:39:00
	10	5:30:00	5:36:00	5:43:00
	11	5:32:00	5:38:00	5:45:00
	12	5:34:00	5:40:00	5:47:00
	13	5:37:00	5:44:00	5:51:00
	14	5:38:00	5:45:00	5:52:00
	15	5:39:00	5:47:00	5:53:00
	16	5:44:00	5:52:00	5:55:00
2	1	5:45:00	6:30:00	6:10:00
	2	5:48:00	6:33:00	6:14:00
	3	5:50:00	6:36:00	6:16:00
	4	5:53:00	6:40:00	6:19:00
	5	5:56:00	6:45:00	6:22:00
	6	5:57:00	6:47:00	6:23:00
	7	6:00:00	6:49:00	6:26:00
	8	6:01:00	6:50:00	6:27:00
	9	6:03:00	6:53:00	6:30:00
	10	6:07:00	6:59:00	6:35:00
	11	6:09:00	7:01:00	6:38:00
	12	6:11:00	7:02:00	6:40:00
	13	6:14:00	7:06:00	6:44:00
	14	6:15:00	7:07:00	6:45:00
	15	6:17:00	7:09:00	6:46:00
	16	6:21:00	7:12:00	6:49:00
3	1	6:50:00	7:30:00	7:10:00
	2	6:58:00	7:36:00	7:18:00
	3	7:02:00	7:39:00	7:20:00
	4	7:05:00	7:44:00	7:25:00
	5	7:08:00	7:47:00	7:28:00
	6	7:09:00	7:50:00	7:30:00
	7	7:12:00	7:51:00	7:33:00
	8	7:13:00	7:52:00	7:34:00
	9	7:15:00	7:55:00	7:36:00
	10	7:20:00	8:02:00	7:39:00
	11	7:22:00	8:05:00	7:42:00
	12	7:24:00	8:07:00	7:44:00
	13	7:27:00	8:08:00	7:48:00
	14	7:28:00	8:10:00	7:49:00
	15	7:30:00	8:11:00	7:50:00
	16	7:34:00	8:15:00	7:53:00

**Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
4	1	7:50:00	8:30:00	8:10:00
	2	7:57:00	8:36:00	8:18:00
	3	8:00:00	8:40:00	8:21:00
	4	8:04:00	8:44:00	8:26:00
	5	8:08:00	8:48:00	8:29:00
	6	8:09:00	8:50:00	8:31:00
	7	8:12:00	8:52:00	8:33:00
	8	8:13:00	8:53:00	8:34:00
	9	8:15:00	8:55:00	8:36:00
	10	8:20:00	9:02:00	8:40:00
	11	8:22:00	9:04:00	8:43:00
	12	8:27:00	9:06:00	8:45:00
	13	8:27:00	9:07:00	8:48:00
	14	8:28:00	9:09:00	8:49:00
	15	8:30:00	9:09:00	8:50:00
	16	8:34:00	9:12:00	8:54:00
5	1	8:50:00	9:30:00	9:10:00
	2	8:56:00	9:37:00	9:20:00
	3	8:58:00	9:41:00	9:23:00
	4	9:00:00	9:44:00	9:28:00
	5	9:03:00	9:46:00	9:31:00
	6	9:04:00	9:48:00	9:33:00
	7	9:08:00	9:49:00	9:36:00
	8	9:09:00	9:50:00	9:37:00
	9	9:12:00	9:53:00	9:39:00
	10	9:16:00	9:58:00	9:45:00
	11	9:18:00	10:00:00	9:47:00
	12	9:20:00	10:02:00	9:48:00
	13	9:24:00	10:05:00	9:53:00
	14	9:26:00	10:06:00	9:54:00
	15	9:28:00	10:07:00	9:55:00
	16	9:30:00	10:12:00	9:59:00
6	1	9:50:00	10:35:00	10:15:00
	2	9:57:00	10:44:00	10:24:00
	3	10:00:00	10:48:00	10:26:00
	4	10:03:00	10:51:00	10:31:00
	5	10:06:00	10:55:00	10:34:00
	6	10:08:00	10:57:00	10:35:00
	7	10:09:00	10:58:00	10:37:00
	8	10:10:00	10:59:00	10:38:00
	9	10:13:00	11:01:00	10:41:00
	10	10:18:00	11:04:00	10:46:00
	11	10:20:00	11:09:00	10:48:00
	12	10:22:00	11:11:00	10:50:00
	13	10:24:00	11:14:00	10:53:00
	14	10:25:00	11:15:00	10:54:00
	15	10:28:00	11:16:00	10:58:00
	16	10:31:00	11:23:00	11:01:00

**Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
7	1	10:47:00	11:30:00	11:13:00
	2	10:55:00	11:34:00	11:21:00
	3	10:57:00	11:37:00	11:23:00
	4	11:03:00	11:39:00	11:29:00
	5	11:05:00	11:42:00	11:33:00
	6	11:06:00	11:43:00	11:35:00
	7	11:08:00	11:44:00	11:37:00
	8	11:09:00	11:45:00	11:38:00
	9	11:12:00	11:48:00	11:41:00
	10	11:16:00	11:53:00	11:45:00
	11	11:19:00	11:55:00	11:48:00
	12	11:21:00	11:57:00	11:50:00
	13	11:24:00	12:01:00	11:53:00
	14	11:25:00	12:02:00	11:54:00
	15	11:26:00	12:03:00	11:55:00
	16	11:29:00	12:08:00	11:59:00
8	1	11:45:00	12:30:00	12:10:00
	2	11:52:00	12:38:00	12:15:00
	3	11:55:00	12:40:00	12:17:00
	4	11:59:00	12:43:00	12:21:00
	5	12:02:00	12:48:00	12:24:00
	6	12:03:00	12:50:00	12:25:00
	7	12:06:00	12:53:00	12:28:00
	8	12:07:00	12:54:00	12:29:00
	9	12:10:00	12:56:00	12:32:00
	10	12:14:00	13:02:00	12:36:00
	11	12:18:00	13:04:00	12:40:00
	12	12:20:00	13:06:00	12:42:00
	13	12:21:00	13:09:00	12:44:00
	14	12:22:00	13:10:00	12:45:00
	15	12:23:00	13:11:00	12:46:00
	16	12:27:00	13:13:00	12:50:00
9	1	12:46:00	13:30:00	13:10:00
	2	12:54:00	13:35:00	13:17:00
	3	12:56:00	13:37:00	13:19:00
	4	12:59:00	13:40:00	13:24:00
	5	13:00:00	13:43:00	13:27:00
	6	13:02:00	13:44:00	13:29:00
	7	13:07:00	13:46:00	13:32:00
	8	13:08:00	13:47:00	13:33:00
	9	13:13:00	13:49:00	13:35:00
	10	13:18:00	13:54:00	13:40:00
	11	13:22:00	13:56:00	13:42:00
	12	13:23:00	13:58:00	13:44:00
	13	13:24:00	13:59:00	13:47:00
	14	13:25:00	14:00:00	13:48:00
	15	13:26:00	14:03:00	13:49:00
	16	13:28:00	14:05:00	13:51:00

**Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
10	1	13:52:00	14:30:00	14:10:00
	2	14:00:00	14:34:00	14:20:00
	3	14:05:00	14:36:00	14:23:00
	4	14:09:00	14:41:00	14:27:00
	5	14:10:00	14:43:00	14:28:00
	6	14:11:00	14:45:00	14:30:00
	7	14:15:00	14:48:00	14:33:00
	8	14:16:00	14:49:00	14:34:00
	9	14:18:00	14:51:00	14:36:00
	10	14:22:00	14:56:00	14:41:00
	11	14:24:00	14:58:00	14:44:00
	12	14:26:00	14:59:00	14:46:00
	13	14:32:00	15:06:00	14:51:00
	14	14:33:00	15:07:00	14:52:00
	15	14:35:00	15:08:00	14:53:00
	16	14:37:00	15:10:00	14:56:00
11	1	14:49:00	15:30:00	15:10:00
	2	14:54:00	15:38:00	15:18:00
	3	14:56:00	15:40:00	15:25:00
	4	14:57:00	15:43:00	15:26:00
	5	15:02:00	15:47:00	15:27:00
	6	15:03:00	15:48:00	15:30:00
	7	15:05:00	15:51:00	15:33:00
	8	15:06:00	15:52:00	15:34:00
	9	15:15:00	15:55:00	15:37:00
	10	15:18:00	16:00:00	15:43:00
	11	15:20:00	16:02:00	15:46:00
	12	15:23:00	16:04:00	15:48:00
	13	15:25:00	16:07:00	15:53:00
	14	15:28:00	16:08:00	15:54:00
	15	15:29:00	16:09:00	15:55:00
	16	15:31:00	16:14:00	15:59:00
12	1	15:51:00	16:30:00	16:15:00
	2	16:03:00	16:37:00	16:22:00
	3	16:05:00	16:46:00	16:25:00
	4	16:06:00	16:48:00	16:32:00
	5	16:09:00	16:49:00	16:35:00
	6	16:10:00	16:51:00	16:37:00
	7	16:12:00	16:55:00	16:40:00
	8	16:15:00	16:56:00	16:41:00
	9	16:18:00	16:57:00	16:44:00
	10	16:23:00	17:04:00	16:49:00
	11	16:26:00	17:07:00	16:52:00
	12	16:29:00	17:10:00	16:54:00
	13	16:32:00	17:15:00	16:59:00
	14	16:35:00	17:16:00	17:00:00
	15	16:38:00	17:17:00	17:02:00
	16	16:40:00	17:22:00	17:05:00

**Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
13	1	16:50:00	17:38:00	17:10:00
	2	16:54:00	17:45:00	17:15:00
	3	16:57:00	17:48:00	17:17:00
	4	17:01:00	17:53:00	17:20:00
	5	17:02:00	17:55:00	17:22:00
	6	17:05:00	17:58:00	17:24:00
	7	17:06:00	17:59:00	17:28:00
	8	17:12:00	18:03:00	17:30:00
	9	17:18:00	18:09:00	17:32:00
	10	17:21:00	18:12:00	17:38:00
	11	17:23:00	18:15:00	17:41:00
	12	17:28:00	18:17:00	17:43:00
	13	17:28:00	18:18:00	17:46:00
	14	17:30:00	18:20:00	17:47:00
	15	17:31:00	18:21:00	17:48:00
	16	17:33:00	18:23:00	17:50:00
14	1	17:55:00	18:47:00	18:30:00
	2	18:02:00	18:54:00	18:36:00
	3	18:05:00	18:58:00	18:39:00
	4	18:09:00	19:02:00	18:43:00
	5	18:12:00	19:05:00	18:46:00
	6	18:14:00	19:07:00	18:48:00
	7	18:17:00	19:10:00	18:51:00
	8	18:18:00	19:11:00	18:52:00
	9	18:22:00	19:13:00	18:55:00
	10	18:25:00	19:17:00	18:59:00
	11	18:28:00	19:20:00	19:02:00
	12	18:30:00	19:24:00	19:04:00
	13	18:34:00	19:27:00	19:08:00
	14	18:35:00	19:28:00	19:09:00
	15	18:36:00	19:29:00	19:10:00
	16	18:40:00	19:30:00	19:15:00
15	1	19:03:00	19:50:00	19:30:00
	2	19:12:00	19:56:00	19:40:00
	3	19:15:00	20:00:00	19:43:00
	4	19:23:00	20:03:00	19:51:00
	5	19:25:00	20:05:00	19:53:00
	6	19:27:00	20:06:00	19:55:00
	7	19:30:00	20:07:00	19:58:00
	8	19:32:00	20:08:00	20:00:00
	9	19:34:00	20:13:00	20:02:00
	10	19:39:00	20:18:00	20:07:00
	11	19:41:00	20:21:00	20:09:00
	12	19:43:00	20:23:00	20:11:00
	13	19:46:00	20:24:00	20:14:00
	14	19:47:00	20:26:00	20:15:00
	15	19:48:00	20:27:00	20:16:00
	16	19:51:00	20:30:00	20:19:00

**Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
16	1	20:08:00	20:46:00	-
	2	20:17:00	20:49:00	-
	3	20:20:00	20:51:00	-
	4	20:26:00	20:55:00	-
	5	20:28:00	20:56:00	-
	6	20:29:00	21:00:00	-
	7	20:31:00	21:02:00	-
	8	20:33:00	21:04:00	-
	9	20:35:00	21:06:00	-
	10	20:40:00	21:10:00	-
	11	20:42:00	21:13:00	-
	12	20:45:00	21:15:00	-
	13	20:48:00	21:18:00	-
	14	20:49:00	21:20:00	-
	15	20:50:00	21:22:00	-
	16	20:53:00	21:25:00	-
17	1	20:58:00	-	-
	2	21:04:00	-	-
	3	21:06:00	-	-
	4	21:07:00	-	-
	5	21:08:00	-	-
	6	21:09:00	-	-
	7	21:12:00	-	-
	8	21:14:00	-	-
	9	21:19:00	-	-
	10	21:24:00	-	-
	11	21:26:00	-	-
	12	21:29:00	-	-
	13	21:30:00	-	-
	14	21:31:00	-	-
	15	21:32:00	-	-
	16	21:35:00	-	-

**Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa, 19
November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
1	1	-	-	5:25:00
	2	-	-	5:30:00
	3	-	-	5:31:00
	4	-	-	5:32:00
	5	-	-	5:35:00
	6	-	-	5:36:00
	7	-	-	5:39:00
	8	-	-	5:44:00
	9	-	-	5:46:00
	10	-	-	5:47:00
	11	-	-	5:50:00
	12	5:25:00	5:34:00	5:51:00
	13	5:29:00	5:35:00	5:56:00
	14	5:30:00	5:36:00	5:57:00
	15	5:33:00	5:37:00	6:00:00
	16	5:35:00	5:38:00	6:01:00
	17	5:39:00	5:39:00	6:08:00
2	1	5:40:00	6:00:00	6:30:00
	2	5:44:00	6:01:00	6:35:00
	3	5:46:00	6:02:00	6:36:00
	4	5:48:00	6:03:00	6:37:00
	5	5:49:00	6:04:00	6:38:00
	6	5:50:00	6:05:00	6:40:00
	7	5:52:00	6:06:00	6:43:00
	8	5:55:00	6:07:00	6:48:00
	9	5:57:00	6:08:00	6:50:00
	10	5:58:00	6:09:00	6:51:00
	11	6:00:00	6:10:00	6:54:00
	12	6:01:00	6:12:00	6:56:00
	13	6:05:00	6:15:00	7:03:00
	14	6:06:00	6:16:00	7:05:00
	15	6:10:00	6:20:00	7:08:00
	16	6:12:00	6:21:00	7:10:00
	17	6:15:00	6:23:00	7:14:00
3	1	6:50:00	7:10:00	7:30:00
	2	6:55:00	7:15:00	7:35:00
	3	6:57:00	7:16:00	7:37:00
	4	6:58:00	7:17:00	7:38:00
	5	7:00:00	7:19:00	7:39:00
	6	7:01:00	7:20:00	7:41:00
	7	7:03:00	7:23:00	7:44:00
	8	7:07:00	7:28:00	7:49:00
	9	7:09:00	7:30:00	7:51:00
	10	7:10:00	7:31:00	7:52:00
	11	7:14:00	7:34:00	7:55:00
	12	7:15:00	7:36:00	7:56:00
	13	7:19:00	7:41:00	8:03:00
	14	7:20:00	7:42:00	8:05:00
	15	7:25:00	7:46:00	8:07:00
	16	7:27:00	7:49:00	8:08:00
	17	7:31:00	7:51:00	8:12:00

**Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
4	1	7:50:00	8:10:00	8:30:00
	2	7:55:00	8:14:00	8:35:00
	3	7:57:00	8:15:00	8:36:00
	4	7:58:00	8:16:00	8:37:00
	5	8:01:00	8:17:00	8:40:00
	6	8:02:00	8:19:00	8:41:00
	7	8:04:00	8:21:00	8:44:00
	8	8:08:00	8:23:00	8:47:00
	9	8:10:00	8:26:00	8:49:00
	10	8:10:00	8:27:00	8:50:00
	11	8:14:00	8:30:00	8:53:00
	12	8:16:00	8:32:00	8:55:00
	13	8:20:00	8:36:00	9:02:00
	14	8:21:00	8:37:00	9:04:00
	15	8:24:00	8:40:00	9:07:00
	16	8:26:00	8:41:00	9:08:00
	17	8:30:00	8:45:00	9:15:00
5	1	8:50:00	9:16:00	9:30:00
	2	8:56:00	9:23:00	9:35:00
	3	8:58:00	9:24:00	9:36:00
	4	8:59:00	9:25:00	9:37:00
	5	9:02:00	9:29:00	9:43:00
	6	9:03:00	9:32:00	9:46:00
	7	9:06:00	9:33:00	9:48:00
	8	9:11:00	9:36:00	9:55:00
	9	9:13:00	9:38:00	9:57:00
	10	9:14:00	9:39:00	9:58:00
	11	9:18:00	9:42:00	10:00:00
	12	9:20:00	9:44:00	10:02:00
	13	9:24:00	9:47:00	10:08:00
	14	9:25:00	9:48:00	10:09:00
	15	9:29:00	9:51:00	10:11:00
	16	9:31:00	9:52:00	10:12:00
	17	9:35:00	9:55:00	10:18:00
6	1	9:50:00	10:15:00	10:30:00
	2	9:57:00	10:21:00	10:38:00
	3	9:59:00	10:22:00	10:39:00
	4	10:00:00	10:23:00	10:40:00
	5	10:03:00	10:25:00	10:45:00
	6	10:04:00	10:27:00	10:46:00
	7	10:07:00	10:29:00	10:49:00
	8	10:10:00	10:34:00	10:55:00
	9	10:12:00	10:36:00	10:57:00
	10	10:13:00	10:37:00	10:58:00
	11	10:17:00	10:40:00	11:00:00
	12	10:19:00	10:42:00	11:01:00
	13	10:23:00	10:48:00	11:07:00
	14	10:24:00	10:49:00	11:08:00
	15	10:29:00	10:50:00	11:10:00
	16	10:31:00	10:51:00	11:11:00
	17	10:34:00	10:57:00	11:17:00

**Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
7	1	10:50:00	11:10:00	11:30:00
	2	10:59:00	11:16:00	11:35:00
	3	11:01:00	11:17:00	11:36:00
	4	11:02:00	11:18:00	11:37:00
	5	11:04:00	11:19:00	11:40:00
	6	11:06:00	11:20:00	11:41:00
	7	11:09:00	11:21:00	11:45:00
	8	11:12:00	11:28:00	11:49:00
	9	11:13:00	11:30:00	11:51:00
	10	11:14:00	11:31:00	11:52:00
	11	11:16:00	11:32:00	11:55:00
	12	11:18:00	11:33:00	11:56:00
	13	11:23:00	11:38:00	12:00:00
	14	11:24:00	11:39:00	12:02:00
	15	11:29:00	11:43:00	12:03:00
	16	11:31:00	11:44:00	12:04:00
	17	11:35:00	11:47:00	12:11:00
8	1	11:50:00	12:10:00	12:30:00
	2	11:58:00	12:14:00	12:38:00
	3	11:59:00	12:15:00	12:39:00
	4	12:00:00	12:16:00	12:40:00
	5	12:03:00	12:19:00	12:42:00
	6	12:04:00	12:20:00	12:43:00
	7	12:09:00	12:22:00	12:45:00
	8	12:12:00	12:26:00	12:49:00
	9	12:14:00	12:28:00	12:52:00
	10	12:15:00	12:29:00	12:53:00
	11	12:17:00	12:30:00	12:55:00
	12	12:19:00	12:32:00	12:57:00
	13	12:26:00	12:37:00	13:03:00
	14	12:28:00	12:38:00	13:04:00
	15	12:31:00	12:44:00	13:06:00
	16	12:32:00	12:45:00	13:07:00
	17	12:37:00	12:50:00	13:11:00
9	1	12:45:00	13:10:00	13:30:00
	2	12:48:00	13:14:00	13:34:00
	3	12:49:00	13:15:00	13:40:00
	4	12:50:00	13:16:00	13:41:00
	5	12:52:00	13:20:00	13:43:00
	6	12:53:00	13:22:00	13:44:00
	7	12:55:00	13:24:00	13:46:00
	8	12:58:00	13:29:00	13:50:00
	9	13:00:00	13:31:00	13:52:00
	10	13:01:00	13:32:00	13:53:00
	11	13:04:00	13:35:00	13:55:00
	12	13:05:00	13:37:00	13:56:00
	13	13:10:00	13:39:00	14:03:00
	14	13:11:00	13:40:00	14:04:00
	15	13:15:00	13:45:00	14:07:00
	16	13:16:00	13:47:00	14:08:00
	17	13:21:00	13:52:00	14:12:00

**Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
10	1	13:50:00	14:10:00	14:30:00
	2	13:57:00	14:17:00	14:34:00
	3	13:58:00	14:18:00	14:35:00
	4	13:59:00	14:19:00	14:36:00
	5	14:03:00	14:23:00	14:42:00
	6	14:04:00	14:25:00	14:43:00
	7	14:08:00	14:27:00	14:44:00
	8	14:11:00	14:32:00	14:48:00
	9	14:13:00	14:34:00	14:50:00
	10	14:14:00	14:35:00	14:51:00
	11	14:17:00	14:36:00	14:53:00
	12	14:19:00	14:38:00	14:55:00
	13	14:24:00	14:41:00	15:02:00
	14	14:25:00	14:42:00	15:03:00
	15	14:29:00	14:48:00	15:06:00
	16	14:30:00	14:50:00	15:07:00
	17	14:39:00	14:55:00	15:11:00
11	1	14:50:00	15:10:00	15:30:00
	2	14:55:00	15:14:00	15:39:00
	3	14:56:00	15:15:00	15:40:00
	4	14:57:00	15:16:00	15:41:00
	5	15:01:00	15:19:00	15:44:00
	6	15:02:00	15:21:00	15:46:00
	7	15:05:00	15:24:00	15:48:00
	8	15:09:00	15:29:00	15:55:00
	9	15:11:00	15:31:00	15:58:00
	10	15:12:00	15:32:00	15:59:00
	11	15:20:00	15:35:00	16:05:00
	12	15:22:00	15:37:00	16:06:00
	13	15:27:00	15:43:00	16:11:00
	14	15:28:00	15:45:00	16:13:00
	15	15:31:00	15:48:00	16:18:00
	16	15:33:00	15:50:00	16:20:00
	17	15:37:00	15:55:00	16:25:00
12	1	15:50:00	16:30:00	16:50:00
	2	15:56:00	16:36:00	16:53:00
	3	15:57:00	16:37:00	16:54:00
	4	15:58:00	16:38:00	16:55:00
	5	16:02:00	16:42:00	16:59:00
	6	16:03:00	16:45:00	17:00:00
	7	16:06:00	16:49:00	17:03:00
	8	16:11:00	16:51:00	17:08:00
	9	16:12:00	16:53:00	17:10:00
	10	16:13:00	16:54:00	17:11:00
	11	16:16:00	16:57:00	17:15:00
	12	16:18:00	16:59:00	17:16:00
	13	16:24:00	17:05:00	17:23:00
	14	16:26:00	17:06:00	17:25:00
	15	16:32:00	17:09:00	17:27:00
	16	16:33:00	17:11:00	17:28:00
	17	16:37:00	17:14:00	17:33:00

**Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
13	1	17:10:00	17:30:00	17:50:00
	2	17:15:00	17:37:00	17:57:00
	3	17:16:00	17:38:00	17:58:00
	4	17:17:00	17:39:00	17:59:00
	5	17:23:00	17:43:00	18:02:00
	6	17:24:00	17:45:00	18:03:00
	7	17:24:00	17:47:00	18:06:00
	8	17:30:00	17:51:00	18:10:00
	9	17:32:00	17:54:00	18:13:00
	10	17:33:00	17:55:00	18:14:00
	11	17:38:00	17:57:00	18:16:00
	12	17:40:00	17:59:00	18:17:00
	13	17:44:00	18:03:00	18:24:00
	14	17:45:00	18:04:00	18:25:00
	15	17:48:00	18:06:00	18:28:00
	16	17:49:00	18:09:00	18:29:00
	17	17:53:00	18:15:00	18:34:00
14	1	18:10:00	18:30:00	18:50:00
	2	18:31:00	18:36:00	18:56:00
	3	18:32:00	18:38:00	18:57:00
	4	18:33:00	18:40:00	18:58:00
	5	18:37:00	18:42:00	19:02:00
	6	18:38:00	18:45:00	19:03:00
	7	18:40:00	18:47:00	19:05:00
	8	18:44:00	18:50:00	19:13:00
	9	18:46:00	18:52:00	19:16:00
	10	18:47:00	18:53:00	19:17:00
	11	18:51:00	18:55:00	19:20:00
	12	18:54:00	18:57:00	19:21:00
	13	18:59:00	19:03:00	19:28:00
	14	19:00:00	19:04:00	19:30:00
	15	19:03:00	19:08:00	19:33:00
	16	19:04:00	19:10:00	19:34:00
	17	19:07:00	19:14:00	19:37:00
15	1	19:10:00	19:30:00	19:55:00
	2	19:14:00	19:34:00	19:56:00
	3	19:15:00	19:35:00	19:57:00
	4	19:16:00	19:36:00	20:00:00
	5	19:19:00	19:37:00	20:02:00
	6	19:20:00	19:39:00	20:04:00
	7	19:23:00	19:40:00	20:07:00
	8	19:27:00	19:41:00	20:10:00
	9	19:29:00	19:45:00	20:13:00
	10	19:30:00	19:46:00	20:14:00
	11	19:32:00	19:49:00	20:16:00
	12	19:34:00	19:51:00	20:18:00
	13	19:38:00	19:55:00	20:22:00
	14	19:39:00	19:56:00	20:24:00
	15	19:41:00	20:00:00	20:26:00
	16	19:42:00	20:02:00	20:29:00
	17	19:46:00	20:06:00	20:32:00

**Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Selasa,
19 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
16	1	20:10:00	20:30:00	-
	2	20:18:00	20:37:00	-
	3	20:19:00	20:38:00	-
	4	20:20:00	20:39:00	-
	5	20:24:00	20:43:00	-
	6	20:25:00	20:45:00	-
	7	20:27:00	20:47:00	-
	8	20:31:00	20:52:00	-
	9	20:33:00	20:54:00	-
	10	20:34:00	20:55:00	-
	11	20:37:00	20:56:00	-
	12	20:40:00	20:58:00	-
	13	20:42:00	21:00:00	-
	14	20:43:00	21:03:00	-
	15	20:45:00	21:05:00	-
	16	20:47:00	21:07:00	-
	17	20:50:00	21:10:00	-

**Tabel L-8.3 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Minggu, 24
November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
1	1	-	-	5:25:00
	2	-	-	5:28:00
	3	-	-	5:30:00
	4	-	-	5:35:00
	5	-	-	5:39:00
	6	5:25:00	5:40:00	5:40:00
	7	5:26:00	5:41:00	5:43:00
	8	5:27:00	5:42:00	5:44:00
	9	5:28:00	5:42:00	5:47:00
	10	5:30:00	5:43:00	5:52:00
	11	5:31:00	5:44:00	5:54:00
	12	5:32:00	5:45:00	5:56:00
	13	5:36:00	5:47:00	5:58:00
	14	5:37:00	5:48:00	5:59:00
	15	5:38:00	5:50:00	6:00:00
	16	5:41:00	5:52:00	6:02:00
2	1	5:50:00	6:10:00	6:30:00
	2	5:53:00	6:18:00	6:36:00
	3	5:55:00	6:20:00	6:38:00
	4	5:58:00	6:22:00	6:41:00
	5	5:59:00	6:24:00	6:43:00
	6	6:00:00	6:25:00	6:45:00
	7	6:03:00	6:27:00	6:48:00
	8	6:04:00	6:28:00	6:49:00
	9	6:07:00	6:30:00	6:50:00
	10	6:11:00	6:34:00	6:55:00
	11	6:13:00	6:36:00	6:59:00
	12	6:14:00	6:37:00	7:00:00
	13	6:17:00	6:39:00	7:01:00
	14	6:18:00	6:40:00	7:02:00
	15	6:19:00	6:41:00	7:03:00
	16	6:21:00	6:45:00	7:05:00
3	1	6:50:00	7:10:00	7:30:00
	2	6:57:00	7:18:00	7:37:00
	3	7:00:00	7:20:00	7:40:00
	4	7:03:00	7:23:00	7:43:00
	5	7:06:00	7:27:00	7:45:00
	6	7:07:00	7:28:00	7:46:00
	7	7:08:00	7:30:00	7:49:00
	8	7:09:00	7:33:00	7:52:00
	9	7:11:00	7:34:00	7:59:00
	10	7:12:00	7:36:00	8:01:00
	11	7:14:00	7:38:00	8:03:00
	12	7:16:00	7:40:00	8:06:00
	13	7:19:00	7:43:00	8:07:00
	14	7:19:00	7:44:00	8:08:00
	15	7:20:00	7:46:00	8:11:00
	16	7:23:00	7:49:00	8:14:00

**Lanjutan Tabel L-8.3 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
4	1	7:51:00	8:14:00	8:35:00
	2	7:57:00	8:20:00	8:38:00
	3	7:59:00	8:23:00	8:40:00
	4	8:03:00	8:25:00	8:43:00
	5	8:06:00	8:27:00	8:47:00
	6	8:08:00	8:31:00	8:49:00
	7	8:11:00	8:33:00	8:52:00
	8	8:12:00	8:36:00	8:53:00
	9	8:14:00	8:37:00	8:53:00
	10	8:18:00	8:40:00	9:01:00
	11	8:20:00	8:42:00	9:03:00
	12	8:22:00	8:44:00	9:05:00
	13	8:25:00	8:50:00	9:07:00
	14	8:25:00	8:51:00	9:09:00
	15	8:27:00	8:52:00	9:10:00
	16	8:29:00	8:54:00	9:15:00
5	1	8:52:00	9:13:00	9:32:00
	2	8:56:00	9:18:00	9:38:00
	3	8:59:00	9:19:00	9:40:00
	4	9:03:00	9:23:00	9:44:00
	5	9:07:00	9:25:00	9:47:00
	6	9:08:00	9:26:00	9:49:00
	7	9:12:00	9:27:00	9:53:00
	8	9:13:00	9:30:00	9:54:00
	9	9:15:00	9:33:00	9:55:00
	10	9:19:00	9:37:00	10:00:00
	11	9:22:00	9:40:00	10:03:00
	12	9:24:00	9:44:00	10:04:00
	13	9:30:00	9:45:00	10:09:00
	14	9:31:00	9:46:00	10:10:00
	15	9:33:00	9:47:00	10:11:00
	16	9:35:00	9:49:00	10:14:00
6	1	9:51:00	10:08:00	10:30:00
	2	9:55:00	10:13:00	10:37:00
	3	9:57:00	10:17:00	10:40:00
	4	10:03:00	10:19:00	10:44:00
	5	10:06:00	10:23:00	10:48:00
	6	10:06:00	10:25:00	10:49:00
	7	10:08:00	10:29:00	10:52:00
	8	10:11:00	10:30:00	10:55:00
	9	10:12:00	10:32:00	10:58:00
	10	10:14:00	10:39:00	11:04:00
	11	10:19:00	10:42:00	11:06:00
	12	10:22:00	10:43:00	11:08:00
	13	10:23:00	10:47:00	11:11:00
	14	10:25:00	10:48:00	11:12:00
	15	10:28:00	10:49:00	11:13:00
	16	10:33:00	10:52:00	11:16:00

**Lanjutan Tabel L-8.3 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
7	1	10:50:00	11:10:00	11:25:00
	2	10:57:00	11:19:00	11:31:00
	3	11:06:00	11:21:00	11:33:00
	4	11:12:00	11:27:00	11:36:00
	5	11:14:00	11:29:00	11:39:00
	6	11:15:00	11:32:00	11:40:00
	7	11:19:00	11:33:00	11:43:00
	8	11:21:00	11:34:00	11:45:00
	9	11:24:00	11:42:00	11:47:00
	10	11:31:00	11:47:00	11:51:00
	11	11:35:00	11:49:00	11:53:00
	12	11:36:00	11:52:00	11:54:00
	13	11:40:00	11:55:00	11:58:00
	14	11:41:00	11:57:00	11:59:00
	15	11:42:00	11:58:00	12:00:00
	16	11:45:00	12:00:00	12:03:00
8	1	11:50:00	12:16:00	12:34:00
	2	11:52:00	12:21:00	12:40:00
	3	11:52:00	12:23:00	12:43:00
	4	11:56:00	12:28:00	12:48:00
	5	11:59:00	12:30:00	12:51:00
	6	12:01:00	12:32:00	12:52:00
	7	12:08:00	12:35:00	12:56:00
	8	12:08:00	12:39:00	13:02:00
	9	12:09:00	12:44:00	13:04:00
	10	12:16:00	12:49:00	13:09:00
	11	12:18:00	12:51:00	13:11:00
	12	12:20:00	12:53:00	13:13:00
	13	12:24:00	12:56:00	13:18:00
	14	12:29:00	12:57:00	13:19:00
	15	12:31:00	13:01:00	13:20:00
	16	12:35:00	13:01:00	13:23:00
9	1	12:50:00	13:25:00	13:53:00
	2	12:57:00	13:30:00	13:58:00
	3	13:00:00	13:32:00	14:01:00
	4	13:05:00	13:37:00	14:06:00
	5	13:07:00	13:40:00	14:08:00
	6	13:10:00	13:41:00	14:09:00
	7	13:13:00	13:45:00	14:10:00
	8	13:14:00	13:46:00	14:12:00
	9	13:17:00	13:48:00	14:15:00
	10	13:23:00	13:54:00	14:19:00
	11	13:25:00	13:57:00	14:22:00
	12	13:27:00	13:58:00	14:24:00
	13	13:32:00	14:06:00	14:33:00
	14	13:34:00	14:07:00	14:34:00
	15	13:36:00	14:09:00	14:35:00
	16	13:40:00	14:12:00	14:38:00

**Lanjutan Tabel L-8.3 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A Selasa,
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
10	1	14:20:00	14:55:00	15:08:00
	2	14:26:00	14:58:00	15:14:00
	3	14:28:00	15:04:00	15:15:00
	4	14:33:00	15:06:00	15:19:00
	5	14:35:00	15:08:00	15:21:00
	6	14:37:00	15:12:00	15:22:00
	7	14:39:00	15:13:00	15:26:00
	8	14:40:00	15:14:00	15:27:00
	9	14:43:00	15:19:00	15:29:00
	10	14:49:00	15:22:00	15:33:00
	11	14:51:00	15:23:00	15:36:00
	12	14:53:00	15:29:00	15:38:00
	13	14:58:00	15:30:00	15:42:00
	14	14:59:00	15:32:00	15:44:00
	15	15:01:00	15:39:00	15:45:00
	16	15:03:00	15:42:00	15:48:00
11	1	15:35:00	16:02:00	16:23:00
	2	15:39:00	16:10:00	16:33:00
	3	15:41:00	16:12:00	16:36:00
	4	15:45:00	16:16:00	16:40:00
	5	15:49:00	16:20:00	16:43:00
	6	15:50:00	16:22:00	16:45:00
	7	15:53:00	16:25:00	16:49:00
	8	15:57:00	16:30:00	16:52:00
	9	15:59:00	16:32:00	16:55:00
	10	16:03:00	16:38:00	17:01:00
	11	16:06:00	16:41:00	17:04:00
	12	16:08:00	16:44:00	17:06:00
	13	16:12:00	16:53:00	17:11:00
	14	16:14:00	16:54:00	17:12:00
	15	16:16:00	16:56:00	17:13:00
	16	16:20:00	16:59:00	17:17:00
12	1	16:50:00	17:17:00	17:39:00
	2	16:58:00	17:24:00	17:46:00
	3	17:01:00	17:27:00	17:49:00
	4	17:05:00	17:31:00	17:54:00
	5	17:08:00	17:32:00	17:57:00
	6	17:10:00	17:37:00	17:59:00
	7	17:13:00	17:49:00	18:09:00
	8	17:18:00	17:51:00	18:11:00
	9	17:20:00	17:53:00	18:13:00
	10	17:27:00	17:59:00	18:19:00
	11	17:30:00	18:01:00	18:22:00
	12	17:32:00	18:03:00	18:24:00
	13	17:36:00	18:06:00	18:32:00
	14	17:39:00	18:07:00	18:33:00
	15	17:40:00	18:09:00	18:35:00
	16	17:49:00	18:11:00	18:38:00

**Lanjutan Tabel L-8.3 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6A
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (87)	Bus 2 (88)	Bus 3 (86)
13	1	18:03:00	18:32:00	18:56:00
	2	18:09:00	18:49:00	19:03:00
	3	18:12:00	18:52:00	19:06:00
	4	18:16:00	18:57:00	19:09:00
	5	18:18:00	18:59:00	19:11:00
	6	18:19:00	19:00:00	19:12:00
	7	18:27:00	19:08:00	19:23:00
	8	18:29:00	19:12:00	19:27:00
	9	18:30:00	19:14:00	19:29:00
	10	18:34:00	19:19:00	19:32:00
	11	18:37:00	19:22:00	19:37:00
	12	18:39:00	19:24:00	19:39:00
	13	18:45:00	19:27:00	19:42:00
	14	18:46:00	19:28:00	19:43:00
	15	18:47:00	19:29:00	19:45:00
	16	19:00:00	19:37:00	19:48:00
14	1	19:21:00	19:46:00	-
	2	19:27:00	19:53:00	-
	3	19:29:00	19:55:00	-
	4	19:33:00	20:00:00	-
	5	19:36:00	20:02:00	-
	6	19:38:00	20:04:00	-
	7	19:42:00	20:11:00	-
	8	19:54:00	20:15:00	-
	9	19:56:00	20:17:00	-
	10	20:01:00	20:21:00	-
	11	20:04:00	20:25:00	-
	12	20:06:00	20:27:00	-
	13	20:10:00	20:31:00	-
	14	20:11:00	20:32:00	-
	15	20:13:00	20:34:00	-
	16	20:16:00	20:37:00	-

**Tabel L-8.4 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B Minggu, 24
November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
1	1	-	-	5:25:00
	2	-	-	5:29:00
	3	-	-	5:30:00
	4	-	-	5:31:00
	5	-	-	5:33:00
	6	-	-	5:34:00
	7	-	-	5:36:00
	8	-	-	5:41:00
	9	-	-	5:42:00
	10	-	-	5:43:00
	11	-	-	5:46:00
	12	5:25:00	5:40:00	5:47:00
	13	5:26:00	5:41:00	5:51:00
	14	5:28:00	5:41:00	5:52:00
	15	5:30:00	5:42:00	5:56:00
	16	5:31:00	5:43:00	5:57:00
	17	5:34:00	5:46:00	6:01:00
2	1	5:45:00	6:10:00	6:30:00
	2	5:51:00	6:16:00	6:37:00
	3	5:52:00	6:17:00	6:38:00
	4	5:53:00	6:18:00	6:39:00
	5	5:56:00	6:19:00	6:41:00
	6	5:57:00	6:20:00	6:42:00
	7	5:59:00	6:23:00	6:44:00
	8	6:03:00	6:27:00	6:47:00
	9	6:05:00	6:29:00	6:48:00
	10	6:07:00	6:30:00	6:49:00
	11	6:10:00	6:34:00	6:52:00
	12	6:12:00	6:35:00	6:54:00
	13	6:16:00	6:36:00	6:59:00
	14	6:17:00	6:38:00	7:00:00
	15	6:20:00	6:40:00	7:02:00
	16	6:21:00	6:40:00	7:03:00
	17	6:24:00	6:44:00	7:06:00
3	1	6:50:00	7:10:00	7:30:00
	2	6:54:00	7:15:00	7:36:00
	3	6:55:00	7:15:00	7:37:00
	4	6:56:00	7:16:00	7:38:00
	5	6:59:00	7:19:00	7:41:00
	6	7:00:00	7:19:00	7:42:00
	7	7:03:00	7:23:00	7:44:00
	8	7:07:00	7:27:00	7:48:00
	9	7:09:00	7:29:00	7:50:00
	10	7:11:00	7:30:00	7:51:00
	11	7:13:00	7:32:00	7:55:00
	12	7:15:00	7:33:00	7:57:00
	13	7:20:00	7:35:00	7:59:00
	14	7:21:00	7:38:00	8:00:00
	15	7:24:00	7:42:00	8:03:00
	16	7:25:00	7:43:00	8:04:00
	17	7:28:00	7:47:00	8:07:00

**Lanjutan Tabel L-8.4 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
4	1	7:50:00	8:14:00	8:30:00
	2	7:55:00	8:17:00	8:36:00
	3	7:56:00	8:17:00	8:37:00
	4	7:57:00	8:19:00	8:38:00
	5	8:00:00	8:22:00	8:40:00
	6	8:01:00	8:23:00	8:41:00
	7	8:04:00	8:26:00	8:43:00
	8	8:09:00	8:30:00	8:46:00
	9	8:11:00	8:34:00	8:47:00
	10	8:13:00	8:35:00	8:48:00
	11	8:15:00	8:36:00	8:54:00
	12	8:17:00	8:38:00	8:55:00
	13	8:21:00	8:44:00	9:00:00
	14	8:22:00	8:46:00	9:03:00
	15	8:25:00	8:49:00	9:06:00
	16	8:26:00	8:53:00	9:07:00
	17	8:30:00	8:53:00	9:11:00
5	1	8:50:00	9:11:00	9:30:00
	2	8:55:00	9:16:00	9:37:00
	3	8:56:00	9:17:00	9:38:00
	4	8:57:00	9:20:00	9:39:00
	5	9:00:00	9:22:00	9:41:00
	6	9:01:00	9:24:00	9:42:00
	7	9:06:00	9:26:00	9:44:00
	8	9:10:00	9:30:00	9:50:00
	9	9:12:00	9:32:00	9:51:00
	10	9:13:00	9:33:00	9:52:00
	11	9:17:00	9:35:00	9:55:00
	12	9:19:00	9:36:00	9:56:00
	13	9:24:00	9:40:00	10:00:00
	14	9:26:00	9:44:00	10:01:00
	15	9:30:00	9:47:00	10:05:00
	16	9:31:00	9:47:00	10:06:00
	17	9:35:00	9:52:00	10:10:00
6	1	9:50:00	10:10:00	10:30:00
	2	9:53:00	10:15:00	10:36:00
	3	9:54:00	10:16:00	10:37:00
	4	9:55:00	10:17:00	10:38:00
	5	9:58:00	10:21:00	10:41:00
	6	9:59:00	10:22:00	10:42:00
	7	10:04:00	10:25:00	10:44:00
	8	10:08:00	10:29:00	10:50:00
	9	10:10:00	10:31:00	10:53:00
	10	10:11:00	10:32:00	10:54:00
	11	10:14:00	10:37:00	10:57:00
	12	10:16:00	10:38:00	10:58:00
	13	10:22:00	10:43:00	11:03:00
	14	10:24:00	10:45:00	11:07:00
	15	10:27:00	10:48:00	11:10:00
	16	10:28:00	10:49:00	11:11:00
	17	10:33:00	10:53:00	11:16:00

Lanjutan Tabel L-8.4 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B
Minggu, 24 November 2019

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
7	1	10:50:00	11:10:00	11:25:00
	2	10:56:00	11:16:00	11:30:00
	3	10:57:00	11:17:00	11:31:00
	4	10:58:00	11:18:00	11:32:00
	5	11:00:00	11:24:00	11:35:00
	6	11:01:00	11:25:00	11:36:00
	7	11:05:00	11:28:00	11:37:00
	8	11:09:00	11:32:00	11:42:00
	9	11:11:00	11:35:00	11:45:00
	10	11:12:00	11:36:00	11:46:00
	11	11:15:00	11:40:00	11:48:00
	12	11:17:00	11:41:00	11:50:00
	13	11:23:00	11:45:00	11:55:00
	14	11:25:00	11:46:00	11:59:00
	15	11:27:00	11:52:00	12:01:00
	16	11:28:00	11:53:00	12:03:00
	17	11:34:00	11:57:00	12:10:00
8	1	11:50:00	12:14:00	12:30:00
	2	11:55:00	12:17:00	12:36:00
	3	11:56:00	12:18:00	12:37:00
	4	11:57:00	12:18:00	12:38:00
	5	12:00:00	12:23:00	12:41:00
	6	12:01:00	12:24:00	12:42:00
	7	12:03:00	12:26:00	12:45:00
	8	12:06:00	12:30:00	12:50:00
	9	12:08:00	12:32:00	12:51:00
	10	12:09:00	12:33:00	12:52:00
	11	12:11:00	12:36:00	12:53:00
	12	12:13:00	12:38:00	12:54:00
	13	12:17:00	12:43:00	12:59:00
	14	12:20:00	12:49:00	13:03:00
	15	12:23:00	12:52:00	13:06:00
	16	12:24:00	12:54:00	13:07:00
	17	12:27:00	12:57:00	13:11:00
9	1	12:46:00	13:14:00	13:35:00
	2	12:53:00	13:19:00	13:40:00
	3	12:54:00	13:20:00	13:41:00
	4	12:54:00	13:20:00	13:42:00
	5	12:56:00	13:24:00	13:46:00
	6	12:57:00	13:25:00	13:47:00
	7	13:00:00	13:29:00	13:49:00
	8	13:06:00	13:34:00	13:53:00
	9	13:11:00	13:36:00	13:55:00
	10	13:12:00	13:39:00	13:57:00
	11	13:14:00	13:41:00	13:59:00
	12	13:15:00	13:43:00	14:00:00
	13	13:18:00	13:47:00	14:05:00
	14	13:21:00	13:51:00	14:07:00
	15	13:24:00	13:54:00	14:09:00
	16	13:25:00	13:55:00	14:11:00
	17	13:29:00	13:59:00	14:16:00

Lanjutan Tabel L-8.4 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B
Minggu, 24 November 2019

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
10	1	14:00:00	14:26:00	14:51:00
	2	14:05:00	14:32:00	14:57:00
	3	14:06:00	14:33:00	14:58:00
	4	14:07:00	14:33:00	14:59:00
	5	14:11:00	14:36:00	15:01:00
	6	14:12:00	14:37:00	15:02:00
	7	14:14:00	14:40:00	15:05:00
	8	14:19:00	14:44:00	15:10:00
	9	14:20:00	14:46:00	15:11:00
	10	14:22:00	14:47:00	15:14:00
	11	14:26:00	14:50:00	15:15:00
	12	14:27:00	14:52:00	15:16:00
	13	14:29:00	14:57:00	15:20:00
	14	14:32:00	15:00:00	15:23:00
	15	14:35:00	15:03:00	15:26:00
	16	14:36:00	15:04:00	15:27:00
	17	14:40:00	15:09:00	15:35:00
11	1	15:17:00	15:40:00	16:05:00
	2	15:20:00	15:45:00	16:10:00
	3	15:22:00	15:46:00	16:11:00
	4	15:23:00	15:46:00	16:12:00
	5	15:26:00	15:49:00	16:15:00
	6	15:27:00	15:51:00	16:17:00
	7	15:30:00	15:54:00	16:20:00
	8	15:35:00	16:02:00	16:23:00
	9	15:36:00	16:04:00	16:24:00
	10	15:37:00	16:06:00	16:25:00
	11	15:40:00	16:08:00	16:28:00
	12	15:42:00	16:11:00	16:30:00
	13	15:45:00	16:16:00	16:35:00
	14	15:50:00	16:20:00	16:38:00
	15	15:51:00	16:23:00	16:40:00
	16	15:52:00	16:24:00	16:41:00
	17	15:55:00	16:29:00	16:50:00
12	1	16:30:00	16:50:00	17:20:00
	2	16:35:00	16:57:00	17:26:00
	3	16:38:00	16:58:00	17:27:00
	4	16:39:00	16:59:00	17:28:00
	5	16:40:00	17:03:00	17:32:00
	6	16:42:00	17:04:00	17:33:00
	7	16:46:00	17:07:00	17:36:00
	8	16:50:00	17:12:00	17:41:00
	9	16:52:00	17:14:00	17:43:00
	10	16:54:00	17:15:00	17:44:00
	11	16:56:00	17:18:00	17:48:00
	12	16:58:00	17:21:00	17:50:00
	13	17:04:00	17:27:00	17:55:00
	14	17:07:00	17:35:00	18:00:00
	15	17:10:00	17:37:00	18:03:00
	16	17:12:00	17:39:00	18:05:00
	17	17:16:00	17:43:00	18:20:00

**Lanjutan Tabel L-8.4 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek 6B
Minggu, 24 November 2019**

Putaran	Segmen	Waktu (WIB)		
		Bus 1 (90)	Bus 2 (91)	Bus 3 (89)
13	1	17:54:00	18:10:00	18:35:00
	2	17:59:00	18:15:00	18:41:00
	3	18:00:00	18:16:00	18:42:00
	4	18:03:00	18:17:00	18:43:00
	5	18:04:00	18:19:00	18:46:00
	6	18:05:00	18:21:00	18:47:00
	7	18:08:00	18:23:00	18:50:00
	8	18:12:00	18:31:00	18:55:00
	9	18:16:00	18:33:00	18:57:00
	10	18:17:00	18:34:00	18:58:00
	11	18:19:00	18:37:00	19:05:00
	12	18:20:00	18:39:00	19:08:00
	13	18:25:00	18:46:00	19:13:00
	14	18:30:00	18:56:00	19:17:00
	15	18:33:00	18:58:00	19:20:00
	16	18:34:00	19:00:00	19:21:00
	17	18:38:00	19:04:00	19:22:00
14	1	19:04:00	19:26:00	-
	2	19:10:00	19:30:00	-
	3	19:11:00	19:32:00	-
	4	19:11:00	19:33:00	-
	5	19:15:00	19:36:00	-
	6	19:16:00	19:37:00	-
	7	19:19:00	19:41:00	-
	8	19:25:00	19:46:00	-
	9	19:27:00	19:48:00	-
	10	19:28:00	19:50:00	-
	11	19:29:00	19:51:00	-
	12	19:32:00	19:53:00	-
	13	19:42:00	20:05:00	-
	14	19:49:00	20:11:00	-
	15	19:52:00	20:14:00	-
	16	19:53:00	20:15:00	-
	17	19:57:00	20:20:00	-
15	1	20:17:00	-	-
	2	20:28:00	-	-
	3	20:29:00	-	-
	4	20:29:00	-	-
	5	20:35:00	-	-
	6	20:35:00	-	-
	7	20:39:00	-	-
	8	20:44:00	-	-
	9	20:46:00	-	-
	10	20:47:00	-	-
	11	20:49:00	-	-
	12	20:50:00	-	-
	13	20:54:00	-	-
	14	20:58:00	-	-
	15	21:01:00	-	-
	16	21:02:00	-	-
	17	21:06:00	-	-

Lampiran 9 Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

Tabel L-9.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja Trayek 6A

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
1	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Jalan-jalan	Umum Non-berlangganan
2	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Bekerja	Umum Non-berlangganan
3	Perempuan	40-55	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
4	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
5	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-berlangganan
6	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
7	Laki-laki	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
8	Laki-laki	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
9	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Tempat saudara	Umum Non-berlangganan
10	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-berlangganan
11	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-berlangganan
12	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-berlangganan
13	Perempuan	15-19	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Perjalanan pulang	Umum Non-berlangganan
14	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-berlangganan
15	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Pensiunan	Rekreasi/Liburan	Umum Berlangganan
16	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Pensiunan	Rekreasi/Liburan	Umum Berlangganan
17	Laki-laki	20-29	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
18	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-berlangganan
19	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-berlangganan
20	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
21	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
22	Perempuan	40-55	SLTP	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
23	Laki-laki	>55	Perguruan Tinggi	Buruh/Tani	Rumah Sakit	Umum Non-berlangganan
24	Perempuan	20-29	SLTA	Karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan

**Lanjutan Tabel L-9.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans
Jogja Trayek 6A**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
25	Laki-laki	15-19	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
26	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
27	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
28	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
29	Perempuan	30-39	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
30	Perempuan	20-29	SLTA	Karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan
31	Perempuan	30-39	SLTA	Karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan
32	Perempuan	30-39	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
33	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
34	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
35	Laki-laki	30-39	SLTP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
36	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
37	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
38	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
39	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
40	Perempuan	30-39	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
41	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-berlangganan
42	Laki-laki	20-29	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-berlangganan
43	Perempuan	40-55	SLTP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
44	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Buruh/Tani	Pulang	Umum Non-berlangganan
45	Perempuan	30-39	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
46	Laki-laki	30-39	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
47	Perempuan	30-39	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
48	Perempuan	40-55	SLTA	IRT	Pasar	Umum Non-berlangganan
49	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
50	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Pasar	Umum Berlangganan

**Lanjutan Tabel L-9.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans
Jogja Trayek 6A**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
51	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
52	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
53	Perempuan	15-19	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
54	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
55	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
56	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
57	Laki-laki	40-55	SLTP	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
58	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
59	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
60	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
61	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
62	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
63	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
64	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
65	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
66	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Sekolah	Umum Berlangganan
67	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	kuliah	Umum Berlangganan
68	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
69	Perempuan	30-39	SLTA	karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan
70	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
71	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
72	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-berlangganan
73	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	kuliah	Umum Berlangganan
74	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Sekolah	Umum Berlangganan
75	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Bekerja	Umum Berlangganan
76	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Kuliah	Umum Berlangganan

**Lanjutan Tabel L-9.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans
Jogja Trayek 6A**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
77	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
78	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Sekolah	Umum Non-berlangganan
79	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan



**Tabel L-9.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja
Trayek 6B**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
1	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Bekerja	Umum Non-berlangganan
2	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Bekerja	Umum Non-berlangganan
3	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
4	Laki-laki	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
5	Perempuan	30-39	SLTA	Karyawati	Ke acara teman	Umum Non-berlangganan
6	Laki-laki	>55	SLTA	Pensiun	Berobat	Umum Non-berlangganan
7	Perempuan	>55	SLTA	Guru/Dosen	Rumah Sakit	Umum Non-berlangganan
8	Perempuan	>55	SLTA	Guru/Dosen	Rumah Sakit	Umum Non-berlangganan
9	Perempuan	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Pulang	Umum Non-berlangganan
10	Perempuan	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Pulang	Umum Non-berlangganan
11	Laki-laki	40-55	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
12	Laki-laki	40-55	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-berlangganan
13	Perempuan	40-55	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
14	Laki-laki	>55	Perguruan Tinggi	Pensiun	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
15	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
16	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
17	Perempuan	20-29	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
18	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
19	Perempuan	30-39	SLTP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
20	Laki-laki	>55	SLTA	Wiraswasta	Pulang	Umum Non-berlangganan
21	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
22	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
23	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
24	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
25	Perempuan	20-29	SLTA	SPG	Bekerja	Umum Berlangganan
26	Perempuan	20-29	SLTA	Kasir	Bekerja	Umum Berlangganan
27	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-berlangganan
28	Perempuan	>55	SLTP	Tidak bekerja	Pasar	Umum Non-berlangganan

**Lanjutan Tabel L-9.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans
Jogja Trayek 6B**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
29	Perempuan	>55	SLTP	Tidak bekerja	Pasar	Umum Non-berlangganan
30	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
31	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
32	Laki-laki	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
33	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-berlangganan
34	Laki-laki	15-19	SD	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
35	Laki-laki	15-19	SD	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
36	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
37	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Berlangganan
38	Laki-laki	40-55	SLTP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
39	Perempuan	30-39	SLTA	Penjahit	Bekerja	Umum Berlangganan
40	Perempuan	30-39	SLTP	Karyawati	Bekerja	Umum Berlangganan
41	Perempuan	30-39	SLTP	Karyawati	Bekerja	Umum Berlangganan
42	Laki-laki	>55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
43	Laki-laki	30-39	SLTP	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
44	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
45	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
46	Perempuan	40-55	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
47	Laki-laki	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-berlangganan
48	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
49	Perempuan	40-55	SLTA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
50	Laki-laki	>55	SLTA	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-berlangganan
51	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
52	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
53	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
54	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
55	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
56	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan

**Lanjutan Tabel L-9.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans
Jogja Trayek 6B**

No.	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna
57	Perempuan	30-39	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
58	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
59	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Pulang	Pelajar Berlangganan
60	Perempuan	20-29	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
61	Laki-laki	20-29	SLTA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Berlangganan
62	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
63	Perempuan	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
64	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
65	Laki-laki	15-19	SLTP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
66	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
67	Perempuan	20-29	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
68	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
69	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan
70	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Karyawan	Bekerja	Umum Berlangganan
71	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
72	Perempuan	30-39	SLTA	Karyawati	Bekerja	Umum Berlangganan
73	Laki-laki	30-39	SLTA	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
74	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Berlangganan
75	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-berlangganan
76	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Pensiun	Belanja	Umum Berlangganan
77	Perempuan	15-19	SLTA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan

Lampiran 10 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan

**Tabel L-10.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Pelayanan Bus Trans
Jogja Trayek 6A**

Indikator	Total Nilai				
	Sangat Setuju (5)	Setuju (4)	Cukup (3)	Tidak Setuju (2)	Sangat Tidak Setuju (1)
1	30	49	0	0	0
2	11	49	14	5	0
3	16	56	7	0	0
4	5	35	31	8	0
5	15	57	6	1	0
6	35	44	0	0	0
7	23	53	3	0	0
8	11	34	29	5	0
9	11	42	22	4	0
10	34	44	1	0	0
11	39	35	3	2	0
12	14	44	21	0	0
13	9	26	33	11	0
14	21	46	11	1	0
15	50	28	1	0	0
16	55	24	0	0	0
17	31	47	1	0	0

**Tabel L-10.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Pelayanan Bus
Trans Jogja Trayek 6A**

Indikator	Total Nilai				
	Sangat Penting (5)	Penting (4)	Cukup (3)	Tidak Penting (2)	Sangat Tidak Penting (1)
1	64	13	2	0	0
2	61	16	2	0	0
3	63	14	2	0	0
4	67	10	2	0	0
5	64	13	2	0	0
6	60	17	2	0	0
7	65	12	2	0	0
8	66	9	3	1	0
9	68	7	3	1	0
10	65	14	0	0	0
11	67	9	3	0	0
12	62	15	2	0	0
13	66	9	4	0	0
14	66	10	3	0	0
15	66	12	1	0	0
16	69	10	0	0	0
17	67	10	2	0	0

**Tabel L-10.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Pelayanan Bus Trans
Jogja Trayek 6B**

Indikator	Total Nilai				
	Sangat Setuju (5)	Setuju (4)	Cukup (3)	Tidak Setuju (2)	Sangat Tidak Setuju (1)
1	25	52	0	0	0
2	7	56	11	3	0
3	16	56	5	0	0
4	3	46	21	7	0
5	12	55	8	2	0
6	39	38	0	0	0
7	27	44	6	0	0
8	6	40	26	5	0
9	9	43	20	5	0
10	23	53	1	0	0
11	36	32	7	2	0
12	11	44	21	1	0
13	5	43	17	12	0
14	14	38	23	2	0
15	33	42	2	0	0
16	42	35	0	0	0
17	28	44	5	0	0

**Tabel L-10.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Pelayanan Bus
Trans Jogja Trayek 6B**

Indikator	Total Nilai				
	Sangat Penting (5)	Penting (4)	Cukup (3)	Tidak Penting (2)	Sangat Tidak Penting (1)
1	53	23	1	0	0
2	51	24	2	0	0
3	51	24	2	0	0
4	52	18	7	0	0
5	51	21	5	0	0
6	53	24	0	0	0
7	53	22	2	0	0
8	58	17	2	0	0
9	60	16	1	0	0
10	52	25	0	0	0
11	57	18	2	0	0
12	47	23	7	0	0
13	53	20	4	0	0
14	63	11	3	0	0
15	58	19	0	0	0
16	61	16	0	0	0
17	56	20	1	0	0

Lampiran 11 Hasil Penyebaran Kuesioner Kinerja dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : Pria Wanita
Usia: 15-19 tahun 20-29 tahun 30-39 tahun 40-55 tahun >55 tahun
Pendidikan Terakhir: SD SMP SMA Perguruan Tinggi Lainnya
Pekerjaan: Pelajar/Mahasiswa Guru/Dosen Wiraswasta Buruh/Tani Lainnya
Maksud Perjalanan: Sekolah Rumah Sakit Bekerja Rekreasi/Liburan Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : GAMPING
 Tujuan : MODA CANDYA

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	5	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	3	3
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	3	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	3
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	4	3
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	3
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	3	4
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	3	4
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	2	3
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	2	4
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	3	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	5

Gambar L-11.1 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria 15-19 tahun SD Pelajar/Mahasiswa Sekolah
 Wanita 20-29 tahun SMP Guru/Dosen Rumah Sakit
 30-39 tahun SMA Wiraswasta Bekerja
 40-55 tahun Perguruan Tinggi Buruh/Tani Rekreasi/Liburan
 >55 tahun Lainnya Lainnya Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : .. Ambarluwang
 Tujuan : .. Jl. Agri

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	3
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	—	—
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	—	—
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	3	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	—	—
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	3	3
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	3	3
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	5	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	5	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	4
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	3	3
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	3	3
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	3	3
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	3	3
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	3	3

Gambar L-11.2 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : Pria Wanita
Usia: 15-19 tahun 20-29 tahun 30-39 tahun 40-55 tahun >55 tahun
Pendidikan Terakhir: SD SMP SMA Perguruan Tinggi Lainnya
Pekerjaan: Pelajar/Mahasiswa Guru/Dosen Wiraswasta Buruh/Tani Lainnya
Maksud Perjalanan: Sekolah Rumah Sakit Bekerja Rekreasi/Liburan Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan
 Asal : Bamping
 Tujuan : Ngapahan

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	5	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	3
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	3	3
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	4
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	3	4
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	4
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	3	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	3	3
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	3
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	3	3
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4	4
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	5

Gambar L-11.3 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria 15-19 tahun SD Pelajar/Mahasiswa Sekolah
 Wanita 20-29 tahun SMP Guru/Dosen Rumah Sakit
 30-39 tahun SMA Wiraswasta Bekerja
 40-55 tahun Perguruan Tinggi Buruh/Tani Rekreasi/Liburan
 >55 tahun Lainnya Lainnya Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan **Asal :** Nelayan
 Umum Berlangganan **Tujuan :** Pelabuhan
 Pelajar Berlangganan

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	5	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	=	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	4
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	5	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	4	4
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	7	4
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	5	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	5	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	5	4
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	5
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4	5
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	5	5

Gambar L-11.4 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6B

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria 15-19 tahun SD Pelajar/Mahasiswa Sekolah
 Wanita 20-29 tahun SMP Guru/Dosen Rumah Sakit
 30-39 tahun SMA Wiraswasta Bekerja
 40-55 tahun Perguruan Tinggi Buruh/Tani Rekreasi/Liburan
 >55 tahun Lainnya Lainnya Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : Ngayasan
 Tujuan : Pelampayan

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	5	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	4
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	5	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	4	4
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	7	4
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	5	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	5	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	5	4
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	5
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4	5
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	5	5

Gambar L-11.5 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin :
 Pria
 Wanita

Usia:
 15-19 tahun
 20-29 tahun
 30-39 tahun
 40-55 tahun
 >55 tahun

Pendidikan Terakhir:
 SD
 SMP
 SMA
 Perguruan Tinggi
 Lainnya

Pekerjaan:
 Pelajar/Mahasiswa
 Guru/Dosen
 Wiraswasta
 Buruh/Tani
 Lainnya
...Pensiunan

Maksud Perjalanan:
 Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:
 Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : *M. TABEAN*
Tujuan : *CAMPILING*

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	3
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	3
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	3	3
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	3	3
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	3
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	3
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	3
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	3	3
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	2	3
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	3	3
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4	3
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	3
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	3	3
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4	4
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	3

Gambar L-11.6 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria (15-19 tahun) (SD) (Pelajar/Mahasiswa) (Sekolah)
 Wanita (20-29 tahun) (SMP) (Guru/Dosen) (Rumah Sakit)
 (30-39 tahun) (SMA) (Wiraswasta) (Bekerja)
 (40-55 tahun) (Perguruan Tinggi) (Buruh/Tani) (Rekreasi/Liburan)
 (>55 tahun) (Lainnya) (Lainnya) (Lainnya)

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : *Wahana*
 Tujuan : *Muara*

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	3	5
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	2	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	5
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	5
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	3	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	3	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	5
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	4	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	3	5
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4	4
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	5
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	5

Gambar L-11.7 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin : **Usia:** **Pendidikan Terakhir:** **Pekerjaan:** **Maksud Perjalanan:**
 Pria () 15-19 tahun () SD () Pelajar/Mahasiswa () Sekolah
 Wanita () 20-29 tahun () SMP () Guru/Dosen () Rumah Sakit
() 30-39 tahun () SMA () Wiraswasta () Bekerja
() 40-55 tahun () Perguruan Tinggi () Buruh/Tani () Rekreasi/Liburan
() >55 tahun () Lainnya () Lainnya () Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : SMPN
Tujuan : MAGELANG

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	5	5
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	5	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	5	5
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	5	5
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	5	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	5	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	5	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	5	5
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	5	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	5	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	3	3
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	5	5
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	5	5
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	5	5

Gambar L-11.8 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin : Pria Wanita
Usia: 15-19 tahun 20-29 tahun 30-39 tahun 40-55 tahun >55 tahun
Pendidikan Terakhir: SD SMP SMA Perguruan Tinggi Lainnya
Pekerjaan: Pelajar/Mahasiswa Guru/Dosen Wiraswasta Buruh/Tani Lainnya
Maksud Perjalanan: Sekolah Rumah Sakit Bekerja Rekreasi/Liburan Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : Gamping
 Tujuan : S.G.M

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	-	-
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	-	-
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	2	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	-	-
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	3	4
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	4
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4	4
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	2	2
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	2	2
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	3	4
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4	4
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	4
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4	4
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	4	4
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	4

Gambar L-11.9 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

KUESIONER KINERJA DAN KEPENTINGAN PELAYANAN BUS TRANS JOGJA TRAYEK 6A

Jenis kelamin : Pria Wanita
Usia: 15-19 tahun 20-29 tahun 30-39 tahun 40-55 tahun >55 tahun
Pendidikan Terakhir: SD SMP SMA Perguruan Tinggi Lainnya
Pekerjaan: Pelajar/Mahasiswa Guru/Dosen Wiraswasta Buruh/Tani Lainnya
Maksud Perjalanan: Sekolah Rumah Sakit Bekerja Rekreasi/Liburan Lainnya

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Asal : SMKN 5
 Tujuan : Ambar Kertawang

Keterangan cara pengisian:

Berilah nilai angka di salah satu kotak pada setiap nomor sesuai dengan kenyataan yang diterima.

Keterangan penilaian kinerja:

1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Cukup 4. Setuju 5. Sangat setuju

Keterangan penilaian kepentingan:

1. Sangat tidak penting 2. Tidak penting 3. Cukup 4. Penting 5. Sangat penting

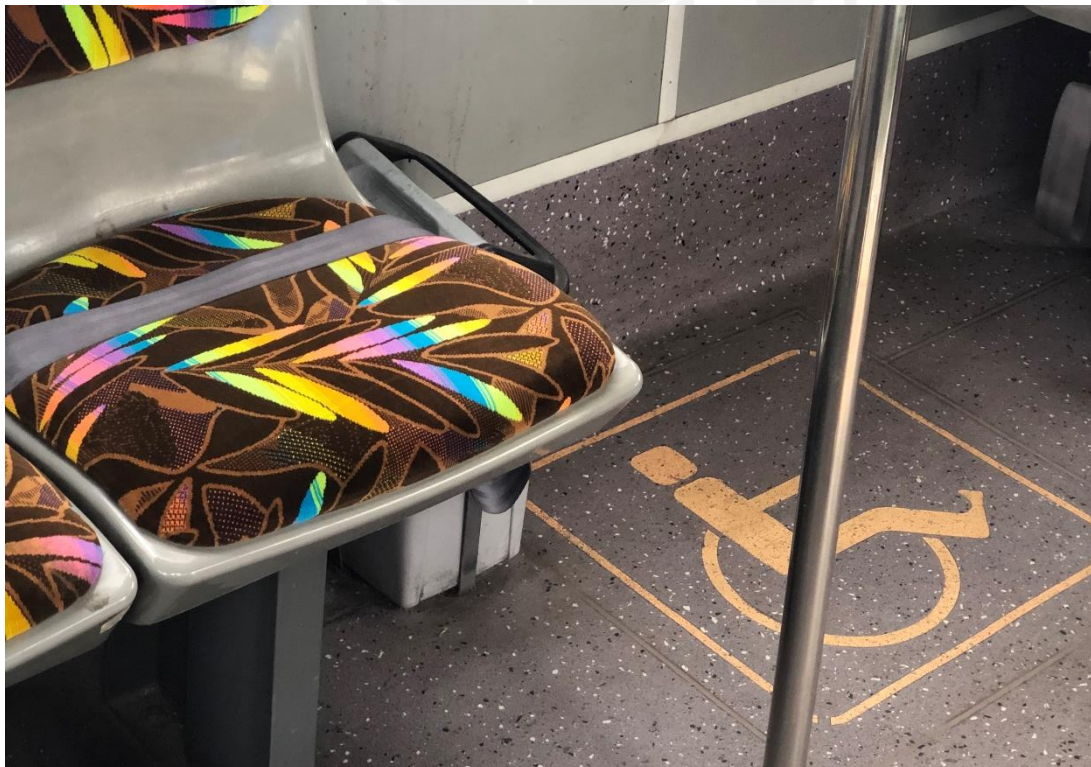
No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Kepentingan
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	4	5
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	4	5
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	3	5
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	5	5
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	3	5
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	3	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	5
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	5
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	5	5
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	3	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	3	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	3/4	5
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	4	5
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	3	5
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4	5
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	3	5
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	3/4	5

Gambar L-11.10 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 12 Gambar Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B**Gambar L-12.1 Halte Gamping****Gambar L-12.2 Halte Ngabean**



Gambar L-12.3 Akses Kursi Roda Halte Gamping



Gambar L-12.4 Ruang Kursi Roda



Gambar L-12.5 Tempat Duduk Prioritas



Gambar L-12.6 Tanda Tempat Duduk Prioritas



Gambar L-12.7 Pemadam Api



Gambar L-12.8 Alat Pemecah Kaca Darurat



Gambar L-12.9 Portable IKIP PGRI



Gambar L-12.10 Portable Mualimin



Gambar L-12.11 Halte Tejkusuman



Gambar L-12.12 Bus Trans Jogja