

TUGAS AKHIR

KINERJA OPERASIONAL BUS TRANS JOGJA RUTE KALIURANG STUDI KASUS BUS TRANS JOGJA TRAYEK K1J (*OPERATIONAL PERFORMANCE OF TRANS JOGJA BUS LINE K1J*)

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



Lania Anjli Pradita

17511177

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

2024

TUGAS AKHIR

KINERJA OPERASIONAL BUS TRANS JOGJA RUTE KALIURANG STUDI KASUS BUS TRANS JOGJA TRAYEK K1J (*OPERATIONAL PERFORMANCE OF TRANS JOGJA BUS LINE K1J*)

Disusun Oleh

Lania Anjli Pradita
17511177

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

Diuji pada tanggal 19 Maret 2024
Oleh Dewan Penguji



Pembimbing

Miftahul Fauziah, S.T., M.T., Ph.D
NIK: 955110103

Penguji 1

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

Penguji 2

Subarkah, Ir., M. T.
NIK: 865110101

Mengesahkan,

Ketua Program Studi Teknik Sipil



Ir. Yuhalia Muntafi, S. T., Ph. D.
NIK: 095110101

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 saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan laporan Tugas Akhir yang saya kutip dari hasil 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, 19 Februari 2024

Yang membuat pernyataan,



Lania Anjli Pradita

(17511177)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul *Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Rute Kaliurang Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek KIJ*. Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan studi tingkat strata satu 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 Miftahul Fauziah. S. T., M. T., Ph.D. Selaku Dosen Pembimbing,
 2. Bapak Ir. Berlian Kushari, S.T., M.Eng., IPM, ASEAN Eng. Selaku Dosen Penguji I,
 3. Bapak Subarkah, Ir., M.T. Selaku Dosen Penguji II,
 4. Ibu
 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. Sahabat, keluarga, dan teman-teman yang telah mendukung dan mendoakan.
- Akhirnya Penulis berharap agar Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak yang membacanya.

Yogyakarta, 19 Februari 2024
Penulis,



Lania Anjli Pradita
(17511177)

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	xi
ABSTRAK	xii
<i>ABSTRACT</i>	xiii
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Batasan Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek K1J	5
2.2 Kinerja Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J	7
2.3 Kinerja Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J	8
2.4 Perbedaan Penelitian yang Dilakukan	8
BAB III LANDASAN TEORI	13
3.1 Angkutan Umum	13
3.2 Trayek atau Rute	14
3.2.1 Pelayanan Trayek Angkutan Umum	14
3.2.2 Sistem Buy The Service	15
3.3 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan	16
3.3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum	18
3.3.1.1 Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	18
3.3.1.2 Waktu Antara (<i>Headway</i>)	19

3.3.1.3	Waktu Sirkulasi	20
3.3.1.4	Rata-rata Harmonik	20
3.3.2	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum	20
3.3.2.1	Sampel Populasi	23
3.3.2.2	Uji Validitas	24
3.3.2.3	Uji Reabilitas	26
3.3.2.4	Metode <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	26
3.3.2.5	<i>Costumer Satisfaction Index (CSI)</i>	29
BAB IV METODE PENELITIAN		32
4.1	Pendahuluan	32
4.2	Subjek dan Objek Penelitian	32
4.3	Data yang Dibutuhkan untuk Penelitian	32
4.3.1	Data Primer	32
4.3.2	Data Sekunder	33
4.4	Teknik Pengambilan Data	33
4.5	Lokasi Penelitian	33
4.6	Peralatan	34
4.7	Tahap Pelaksanaan Penelitian	34
4.8	Metode Analisis Data	37
4.9	Bagan Alir Penelitian	38
BAB V DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN		41
5.1	Pengumpulan Data	41
5.1.1	Data Sekunder	41
5.1.2	Jumlah Sampel Populasi	43
5.1.3	Uji Validitas	44
5.1.4	Uji Reabilitas	48
5.1.5	Data Primer	49
5.2	Analisis Data	49
5.2.1	Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	49
5.2.1.1	Pada Hari Kerja (Kamis, 19 Oktober 2023)	49
5.2.1.2	Pada Hari Libur (Ahad, 22 Oktober 2023)	53
5.2.2	Waktu Antara (<i>Headway</i>)	56
5.2.2.1	Pada Hari Kerja (<i>Weekday</i>)	56
5.2.2.2	Pada Hari Libur (<i>Weekend</i>)	60

5.2.3	Waktu Sirkulasi	64
5.2.4	Karakteristik Responden	67
5.2.5	<i>Importance Perfomance Analysis (IPA)</i>	72
5.2.6	<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	83
5.3	Pembahasan	86
5.3.1	Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek K1J	86
5.3.2	Kinerja Pelayanan Metode <i>Importance Performance Analysis</i>	90
5.3.3	Tingkat Kepuasan Penumpang <i>Customer Satisfaction Index</i>	91
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN		93
6.1	Kesimpulan	93
6.2	Saran	93
DAFTAR PUSTAKA		95

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 <i>Importance-Performance Grid Diagram Kartesius</i>	28
Gambar 4. 1 Peta Trayek K1J	34
Gambar 4.2 Bagan Penelitian	39
Gambar 5.1 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Hari Kamis, 19 Oktober 2023	52
Gambar 5.2 Grafik Rata-rata <i>Load Factor</i> Hari Ahad, 22 Oktober 2023	55
Gambar 5.3 Grafik Rata-rata <i>Headway</i> Kamis, 19 Oktober 2023	60
Gambar 5.4 Grafik Rata-rata <i>Headway</i> Ahad, 22 Oktober 2023	64
Gambar 5.5 Grafik Rata-rata Waktu Sirkulasi	67
Gambar 5.6 Grafik Persentase Jenis Kelamin	69
Gambar 5.7 Grafik Persentase Usia	69
Gambar 5.8 Grafik Persentase Pendidikan Terakhir	70
Gambar 5.9 Grafik Persentase Pekerjaan	71
Gambar 5.10 Grafik Persentase Maksud Perjalanan	71
Gambar 5.11 Grafik Status Pengguna	72
Gambar 5.12 Diagram Kartesius <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	78
Gambar 5.13 Rata-rata <i>Load Factor</i> Bus Trans Jogja Trayek K1J	87
Gambar 5.14 Rata-rata <i>Headway</i> Bus Trans jogja Trayek K1J	89
Gambar 5.15 Fasilitas Kursi Bus Trans Jogja Trayek K1J	92
Gambar 5.16 Fasilitas Penerangan Bus Trans Joga Trayek K1J	92

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang	9
Tabel 3.1 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan	16
Tabel 3.2 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum	18
3.3 Kapasitas Kendaraan	18
Tabel 3.4 Angka Kritik Nilai r	25
Tabel 3.5 Nilai Skala <i>Likert</i>	27
Tabel 5.1 Jumlah Sampel Trans Jogja Trayek K1J	41
Tabel 5.2 Nama Jalur dan Jarak Antar Segmen pada Trayek K1J	42
Tabel 5.3 Hasil Validitas Tingkat Kinerja	45
Tabel 5.4 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan	46
Tabel 5.5 Hasil Uji Reabilitas Kinerja dan Kepentingan	49
Tabel 5.6 Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023	51
Tabel 5.7 Rata-rata <i>Load Factor</i> Trayek K1J hari Ahad, 22 Oktober 2023	54
Tabel 5.8 Rata-rata <i>Headway Peak Hour</i> Pagi hari Kamis, 19 Oktober 2023	57
Tabel 5.9 Rata-rata <i>Headway Peak Hour</i> Sore hari Kamis, 19 Oktober 2023	58
Tabel 5.10 Rata-rata <i>Headway Peak Hour</i> Pagi hari Jumat, 22 Oktober 2023	61
Tabel 5.11 Rata-rata <i>Headway Peak Hour</i> Sore hari Jumat, 22 Oktober 2023	62
Tabel 5.12 Rata-rata Waktu Sirkulasi hari Kamis, 19 Oktober 2023	65
Tabel 5.13 Rata-rata Waktu Sirkulasi hari Jumat, 22 Oktober 2023	66
Tabel 5.14 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek K1J	67
Tabel 5.15 Karakteristik Responden	67
Tabel 5.16 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja	73
Tabel 5.17 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan	73
Tabel 5.18 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Pelayanan	76
Tabel 5.19 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius	78
Tabel 5.20 Hasil Analisis <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> setiap indikator	84
Tabel 5.21 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional	86

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional	99
Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus	101
Lampiran 3 Surat Ijin Survei dari DISHUB	103
Lampiran 4 Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek K1J	104
Lampiran 5 <i>Load Factor</i> Trans Jogja hari Kamis, 19/10/2023	104
Lampiran 6 <i>Load Factor</i> Trans Jogja hari Ahad, 22/10/2023	119
Lampiran 7 Waktu Antara Trans Jogja hari Kamis, 19/10/2023	133
Lampiran 8 Waktu Antara Trans Jogja hari Ahad, 22/10/2023	137
Lampiran 9 Waktu Sirkulasi Trans Jogja hari Kamis, 19/10/2023	141
Lampiran 10 Waktu Sirkulasi Trans Jogja hari Ahad, 22/10/2023	142
Lampiran 11 Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus	143
Lampiran 12 Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus	150
Lampiran 13 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan	155
Lampiran 14 Hasil Penyebaran Kuesioner Kinerja dan Kepentingan	158
Lampiran 15 Dokumentasi Halte dan Bus Trans Jogja Trayek K1J	178
Lampiran 16 Jadwal Kegiatan	180

DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

<i>CSI</i>	= <i>Customer Satisfaction Index</i>
<i>df</i>	= Derajat Kebebasan
<i>h</i>	= Rata-rata Harmonik
<i>H</i>	= Waktu Antara (menit)
<i>HS</i>	= <i>Highest Scale</i> (Skala maksimum yang digunakan)
<i>IPA</i>	= <i>Importance Performance Analysis</i>
<i>Jp</i>	= Jumlah Penumpang
<i>k</i>	= Jumlah Indikator Atribut
<i>lf</i>	= Faktor Muat Penumpang
<i>MSS</i>	= <i>Mean Satisfaction Score</i>
<i>N</i>	= Jumlah Responden
<i>n</i>	= Jumlah Sampel
<i>r</i>	= Nilai Korelasi
<i>r1</i>	= persentase tertinggi
<i>r2</i>	= persentase terendah
<i>RS</i>	= Rentang Skala
<i>WAT</i>	= <i>Weighted Average Total</i>
<i>WS</i>	= <i>Weight Score</i>
\bar{X}	= Skor Rata-rata dari nilai <i>X</i>
<i>X</i>	= Tingkat Kinerja
<i>xi</i>	= Sampel ke- <i>i</i>
\bar{Y}	= Skor Rata-rata dari Nilai <i>Y</i>
<i>Y</i>	= Tingkat Kepentingan

ABSTRAK

Yogyakarta tepatnya Jalan Kaliurang yang berada di Kabupaten Sleman Yogyakarta memegang peran penting dalam pariwisata dan pendidikan di Jogja. Sehingga Bus Trans Jogja rute Kaliurang ini diharapkan dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat sebelumnya belum terfasilitasi oleh angkutan umum tepatnya bus Trans Jogja. Beberapa masalah yang timbul seperti sedikitnya halte pada tempat pemberhentian bus, kemacetan pada beberapa jalan yang dilewati armada, dan lainnya. Perlu dilakukan observasi yang bertujuan mengukur kinerja evaluasi operasional, kinerja pelayanan, serta tingkat kepuasan penumpang pada bus Trans Jogja Trayek K1J.

Metode yang digunakan berupa evaluasi kinerja operasional dari segi faktor muat, waktu antara, dan waktu sirkulasi 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)*. Data primer diambil melalui survei yang dilaksanakan selama 2 hari yaitu pada Kamis, 19 Oktober 2023 dan Ahad, 22 Oktober 2023.

Hasil kinerja operasional dari segi faktor muat didapat sebesar 7,22%. Nilai waktu antara sebesar 8,949 menit. Waktu sirkulasi rata-rata sebesar 1,124 jam. Hasil kinerja pelayanan bus Trans Jogja dengan metode *IPA* menunjukkan beberapa kinerja yang sudah baik dan beberapa perlu dilakukan peningkatan. Sedangkan berdasarkan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *CSI* sebesar 90,959% yang menunjukkan tingkat kepuasan penumpang pada Trayek K1J sudah sangat puas terhadap fasilitas dan pelayanan meskipun masih ada beberapa indikator yang tetap perlu ditingkatkan.

Kata Kunci: *CSI*, *IPA*, Trans Jogja, kinerja, dan operasional.

ABSTRACT

Yogyakarta especially Kaliurang street that located in Sleman region Yogyakarta hold an important role at tourist destination and education. Trans Jogja expected to accomodate community mobilization that previously had not been facilitated by public transportation more spesificlally Trans Jogja. However, reappear a few things that need to considered for examples are facilites and services in the field. Some of the problems that have occured are small number of bus stops, traffic jam on some roads Trans Jogja passes, at cetera. Need to do an observation aim measure operational performance, service performance, passenger satisfaction level of Trans Jogja Bus Line K1J.

Methods used are evaluation of operational performance from; load factor, headway, and circulation time refer to SK Ditjend 687/2002, evaluation service performance with Importance Performance Analysis (IPA) method, and customer satisfaction level with Customer Satisfaction Index (CSI) method. Primary data collected on two days are Wednesday, 19 October 2023 and Sunday, 22 October 2023.

Operational performance results from load factor is 7,22%, headway is 8,949 minutes, and average circulation time is 1,124 hours. The result for service performance of Trans Jogja with IPA method is showing some of performances are good and some of still need to be improved. The result for passenger satisfaction level with CSI method is 90,959%, it showed passenger satisfaction for Bus Line K1J is very satisfied for facilities and services even there are still some indicators are need to be improved.

Keywords: *CSI, IPA, operational, performance, and Trans Jogja.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aspek kehidupan berbangsa bernegara memerlukan sektor transportasi sebagai jalannya pertumbuhan roda ekonomi, sektor ini mempengaruhi dalam perekonomian, Pratama, M, N., Agustin, I, W., & Septiana, H (2023). Begitupula Kota Yogyakarta sebagai kota pelajar serta salah satu kota yang menjadi tujuan pariwisata di Indonesia ini, juga tidak lepas dari permasalahan transportasi maupun sistem perkotaan, salah satunya permasalahan kepadatan kendaraan. Contohnya Jalan Kaliurang yang berada di Kabupaten Sleman Yogyakarta memegang peran penting dalam pariwisata dan pendidikan, sehingga jumlah kendaraan yang melewati jalan tersebut juga meningkat ditiap tahunnya. Yogyakarta sendiri memiliki pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat. Hal ini dapat terlihat dari data BPS Republik Indonesia yaitu dibanding perekonomian DIY triwulan II-2023 terhadap triwulan II-2022 mengalami tumbuh sebesar 5,16 persen. Pertumbuhan ekonomi ini tentunya mendorong permasalahan lalu lintas maupun kepadatan kendaraan karena secara langsung meningkatkan mobilitas masyarakat. Permasalahan lalu lintas yang terjadi juga dapat menghambat pertumbuhan ekonomi sehingga kondisi kedua hal ini sangat berhubungan. Meningkatnya jumlah pendapatan serta kebutuhan mobilitas masyarakat mendorong mereka untuk membeli kendaraan pribadi. Pada tahun 2023 berdasarkan data yang diperoleh dari Korlantas Polri pada Polda DIY (Daerah Istimewa Yogyakarta) tepatnya pada Kabupaten Sleman jumlah kendaraan terdaftar pada tahun 2023 adalah sebanyak 1.132.915 unit kendaraan. Jumlah kendaraan pada Provinsi Yogyakarta pada tahun 2023 adalah sebanyak 3.228.696. Jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan di Yogyakarta pada tahun 2022 berdasarkan BPS (Badan Pusat Statistik) Republik Indonesia sebanyak 3.108.965 unit kendaraan, hal ini menunjukkan selisih 119.731 unit kendaraan bertambah di tahun 2023.

Akibat adanya permasalahan tersebut, pemerintah perlu mencari jalan keluar dalam memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna Jalan Kaliurang agar dapat berkendara dengan aman dan nyaman. Salah satu solusinya adalah dengan menggiatkan penggunaan kendaraan umum pada masyarakat, sehingga jumlah kendaraan pribadi diharapkan berkurang. Jogja sendiri telah memiliki transportasi umum yang bisa menjadi alternatif masyarakat, yaitu Trans Jogja. Trans Jogja merupakan sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kota Yogyakarta, Indonesia. Trans Jogja menyediakan berbagai pilihan rute yang mengitari Kota Yogyakarta seperti halnya rute Kaliurang dengan kode trayek K1J yang termasuk baru beroperasi dibanding rute lainnya. Untuk rute yang melalui Jalan Kaliurang sendiri sebelumnya belum tersedia, hingga pada tanggal 31 Oktober 2022 Trans Jogja trayek K1J telah beroperasi dan menetapkan tarif setelah melakukan uji coba. Pengadaan ini diharapkan dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat terutama di sekitar Jalan Kaliurang yang sebelumnya belum terfasilitasi oleh angkutan umum tepatnya bus Trans Jogja. Akan tetapi, dengan pengadaan Trans Jogja ini timbul kembali beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait fasilitas dan pelayanan di lapangan salah satunya adalah kinerja dari bus itu sendiri saat beroperasi. Keberadaan Trans Jogja ini tentunya harus memberi peningkatan efisiensi dan aktifitas pada permasalahan lalu lintas sebelumnya. Beberapa permasalahan yang terjadi adalah sedikitnya halte pada tempat pemberhentian bus, kemacetan pada beberapa jalan yang dilewati armada, serta jumlah penumpang yang sepi pada beberapa armada yang beroperasi. Perlu dilakukan observasi melalui beberapa faktor evaluasi kinerja dan tingkat kepuasan penumpang. Terdapat penelitian serupa yang telah dilakukan seperti penelitian ini yaitu mengenai Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan Bus Pengumpan Tansjakarta Rute 1C yang dilakukan oleh Sukma Dewi Kirana Tjondronegoro, Nailah Firdausiyah, dan Imma Widyawati Agustin pada tahun 2023. Penelitian ini menggunakan metode analisis distribusi frekuensi, *load factor*, *headway*, *travel time*, ketersediaan angkutan, dan *Importance Performance Analysis* (IPA) yang bertujuan untuk mengetahui apakah perlu adanya peningkatan pada kinerja bus berdasarkan metode yang telah disebutkan. Selain itu penelitian yang serupa lainnya dilakukan oleh Purnomo dan

Herijanto (2021) mengenai Evaluasi Kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng Rute Semarang-Kendal dengan metode analisis faktor muat, waktu tempuh, kecepatan perjalanan, waktu antara, frekuensi, dan waktu tunggu, serta kepuasan pelayanan dengan *importance performance analysis* (IPA), penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kinerja bus yang telah beroperasi apakah masih perlu ditingkatkan atau sudah beroperasi dengan baik. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kinerja operasional Trans Jogja pada rute K1J yang melalui Jalan Kaliurang dengan metode analisis *load factor*, *headway*, waktu sirkulasi, dan *metode importance performance analysis (IPA)* dan *customer satisfaction index (CSI)* dalam fungsinya untuk memberi layanan terhadap pengguna Trans Jogja dan mampu menjadi solusi dari permasalahan lalu lintas terutama pada JL. Kaliurang.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana kinerja operasional bus Trans Jogja yang tersedia pada rute K1J dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi dengan metode SK Ditjend 687/2002?
2. Bagaimana kinerja pelayanan bus Trans Jogja rute K1J dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* ?
3. Bagaimana tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja rute K1J menurut metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengukur kinerja operasional bus Trans Jogja yang tersedia pada rute K1J dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi dengan metode SK Ditjend 687/2002.
2. Mengevaluasi kinerja pelayanan bus Trans Jogja yang tersedia pada rute K1J dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*.

3. Mengetahui tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja rute K1J menurut metode *Customer Satisfaction Index (CSI)*.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi Dinas Perhubungan DIY dalam meningkatkan mutu operasional maupun pelayanan dari bus Trans Jogja terutama pada rute K1J menjadi lebih baik lagi dalam melayani masyarakat umum. Serta diharapkan bisa menjadi bahan referensi penelitian yang sejenisnya maupun dikembangkan lebih luas lagi.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Moda yang menjadi objek penelitian adalah bus Trans Jogja yang melayani pada rute K1J
2. Variabel penelitian yang akan dibahas pada penelitian ini diantaranya adalah faktor muat, waktu antara, dan waktu sirkulasi.
3. Bahan acuan kinerja operasional 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 Ditend 687/2002).
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 Bus Trans Jogja Trayek K1J

Penelitian ini menggunakan hasil penelitian terdahulu sebagai bahan perbandingan dan kajian tentunya. Anggaraeni (2018) melakukan penelitian Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Magelang. Hasil penelitian tersebut adalah nilai *load factor* rata-rata untuk jalur 1 sebesar 13,42% dan untuk jalur 8 sebesar 7,89%, waktu antara sebesar 4,38 untuk jalur 1 dan 6,05 menit untuk jalur 8. Waktu sirkulasi sebesar 46,48 menit untuk jalur 1 dan jalur 8 sebesar 52,24 menit. Tingkat ketersediaan kendaraan yang didapat adalah 79% untuk jalur 1 dan 88% untuk jalur 8.

Suryani (2018) melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Perkotaan Trans Jogja Pada Trayek 8. Dari segi pemenuhan kapasitas didapat sebesar 11,42% dan nilai *load factor* yang diperoleh tidak melebihi standar rata-rata yang mensyaratkan $\leq 70\%$ sehingga nilai tersebut sangat rendah dan kurang optimal dalam kinerja operasional angkutan umum. Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh sebesar 27,47 menit dan lebih besar dari waktu ideal yaitu sebesar 5-10 menit yang berarti nilai *headway* belum memenuhi standar. Selanjutnya hasil dari segi waktu sirkulasi rata-rata sebesar 1,6 jam dengan rata-rata indikator kinerja angkutan umum yang ditetapkan 1-3 jam sehingga hasil masih sesuai dengan standar. Sedangkan untuk perolehan nilai kecepatan perjalanan rata-rata yang diperoleh sebesar 22,15 km/jam yang masih sesuai dengan standar yaitu sebesar 25 km/jam.

Saputra (2020) melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek 5A). Hasil analisis didapat nilai rata-rata *load factor* perhari sebesar 14% yang menunjukkan tingkat keterisian penumpang pada bus rendah. Hasil rata-rata *headway* sebesar 27 menit yang menunjukkan tidak memenuhi standar sebesar 5-10 menit (rata-rata) dan 2-5 menit (maksimal). Hasil rata-rata analisis waktu sirkulasi sebesar 78 menit

apabila dibandingkan dengan pedoman PT. Anindya Mitra Internasional sebesar 64 menit, didapatkan perbedaan sebesar 14 menit lebih lambat. Hasil rata-rata analisis kecepatan perjalanan sebesar 20 km/jam yang berarti sudah sesuai dengan pedoman PT. Anindya Mitra Internasional. Hasil rata-rata analisis ketersediaan kendaraan adalah sebesar 98% lebih besar dari indikator *World Bank Policy Study* tahun 1986.

Achmad Nashiruddin dkk (2021) melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Angkutan Umum LYN C Kabupaten Bojonegoro Sebelum Pandemi Covid-19. Hasil penelitian ini adalah *load factor* pada *weekday* sebesar 15,45% dan *weekend* 15,82%. Hasil *headway* pada *weekday* dan *weekend* sebesar 30 menit. Waktu tunggu saat *weekday* dan *weekend* sebesar 15 menit. Waktu perjalanan saat *weekday* sebesar 53 menit dan *weekend* sebesar 39 menit. Armada berjumlah 2 unit, frekuensi pelayanan ialah 2 armada per jam.

Jamil (2021) Melakukan penelitian mengenai Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B. Dari segi faktor muat dengan hasil sebesar 7,99% untuk trayek 6A dan 5,46% untuk trayek 6B, waktu antara diperoleh 21,37 menit untuk trayek 6A dan 20,48 menit untuk trayek 6B, waktu sirkulasi diperoleh sebesar 0,73 jam untuk trayek 6A dan 6B, dan kecepatan perjalanan diperoleh sebesar 22,42 km/jam untuk trayek 6A dan 23,22 km/jam untuk trayek 6B. Berdasarkan hasil tersebut mengacu pada SK Ditjend 687/2002 yang sudah memenuhi syarat adalah nilai *load factor* (faktor muat), waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, namun nilai *load factor* masih tergolong sangat kecil sehingga kinerja kurang optimal.

Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023), melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan Bus Pengumpan Transjakarta Rute 1C. Hasil penelitian tersebut adalah analisis rata-rata *load factor* sebesar 28%. Keterlambatan *headway* sebesar 40 menit pada akhir pekan. Selanjutnya hasil analisis *travel time* mengalami kelebihan waktu perjalanan sebesar 27 menit. Ketersediaan angkutan sebesar 67% yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional.

2.2 Kinerja Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

Salah satu indikator penting dalam penyelenggaraan angkutan umum yang bisa mempengaruhi minat masyarakat adalah kualitas pelayanannya, Hariani dkk (2023). Pada analisis mengenai kinerja pelayanan bus Trans Jogja trayek K1J peneliti menggunakan penelitian terlebih dahulu sebagai bahan kajian. Suryani (2018) melakukan penelitian berjudul Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Perkotaan Trans-Jogja Pada Trayek 8. Penelitian ini menggunakan metode *importance performance analysis (IPA)* dalam menganalisis kinerja pelayanan bus. Hasil untuk metode *IPA* dari 17 item pernyataan pada atribut pelayanan menunjukkan kinerja yang sudah baik sesuai kepentingan penumpang adalah penyediaan peralatan keselamatan, fasilitas pegangan (*handgrip*) bagi penumpang berdiri, fasilitas kebersihan, fasilitas pengatur suhu AC, stiker atau gambar himbauan dilarang merokok, tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak dan wanita hamil, serta pengemudi dalam menaikkan dan atau menurunkan penumpang sesuai di tempat yang ditentukan. Atribut pelayanan yang kinerjanya perlu ditingkatkan agar memenuhi kepentingan penumpang ialah penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda dalam kendaraan, pengemudi dalam mengutamakan keselamatan lalu lintas, dan sikap perilaku pengemudi, konduktor, dan petugas halte kepada penumpang.

Nashiruddin dkk (2021) melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Angkutan Umum LYN C Kabupaten Bojonegoro Sebelum Pandemi Covid-19. Hasil penelitian dengan metode *IPA* masuk ke dalam kuadran 1 ialah ketersediaan informasi pelayanan, ketersediaan lampu isyarat tanda bahaya, lamanya waktu menunggu angkutan, lamanya waktu antara angkutan dengan lainnya, ketersediaan ruangan dan peralatan keselamatan.

Jamil (2021) melakukan penelitian mengenai Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B. Hasil penelitian dengan metode *IPA* menunjukkan berdasarkan 17 item pernyataan pada atribut pelayanan yang belum maksimal 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.

2.3 Kinerja Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J

Penulis melakukan analisis tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek K1J menggunakan metode *customer satisfaction index (CSI)*. Dalam menganalisis penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai sebagai kajian. Suryani (2018) dengan penelitian berjudul Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Perkotaan Trans-jogja Pada Trayek 8. Hasil analisis tingkat kepuasan dengan metode *CSI* sebesar 82,5% yang berarti tingkat kepuasan penumpang sudah sangat puas terhadap fasilitas maupun pelayanan yang diberikan.

Jamil (2020) dengan penelitian mengenai Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B. Hasil analisis tingkat kepuasan penumpang yang dilakukan menggunakan metode *CSI* adalah sudah sangat puas untuk penumpang Trayek 6A dan untuk penumpang Trayek 6B sudah puas terhadap fasilitas dan pelayanan yang diberikan.

2.4 Perbedaan Penelitian yang Dilakukan

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas, diperoleh rincian yang dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang

Parameter	Anggraeni (2018)	Suryani (2018)	Saputra (2020)	Achmad Nashiruddin dkk (2021)	Jamil (2021)	Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)
Judul	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Magelang	Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Perkotaan Trans Jogja Pada Trayek 8	Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek 5A)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum LYN Kabupaten Bojonegoro Sebelym Pandemi Covid-19	Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B	Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan Bus Pengumpan Transjakarta Rute 1C
Trayek/Rute	Jalur 1 dan 8	Trayek 8	Trayek 5	Angkutan LYN C	Trayek 6A dan 6B	Rute 1C
Lokasi	Kota Magelang	Yogyakarta	Yogyakarta	Bojonegoro	Yogyakarta	Jakarta

Sumber : Anggraeni (2018), Suryani (2018), Saputra (2020), Achmad Nashiruddin dkk (2021), Jamil (2021), Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang

Parameter	Anggraeni (2018)	Suryani (2018)	Saputra (2020)	Achmad Nashiruddin dkk (2021)	Jamil (2021)	Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)
Variabel	Faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, ketersediaan angkutan, dan kecepatan perjalanan, BOK	Faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> , <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	Faktor muat, <i>headway</i> , Waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, efektivitas ketersediaan	Faktor muat, <i>headway</i> , waktu tunggu, waktu perjalanan, kecepatan rata-rata, frekuensi, <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	Faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan, <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> . <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	Faktor muat, <i>headway</i> , <i>travel time</i> , ketersediaan angkutan, <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>

Sumber : Anggraeni (2018), Suryani (2018), Saputra (2020), Achmad Nashiruddin dkk (2021), Jamil (2021), Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang

Parameter	Anggraeni (2018)	Suryani (2018)	Saputra (2020)	Achmad Nashiruddin dkk (2021)	Jamil (2021)	Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)
Hasil	<p><i>load factor</i> rata-rata jalur 1 sebesar 13,42% dan jalur 8 sebesar 7,89%, waktu antara sebesar 4,38 untuk jalur 1 dan 6,05 menit jalur 8. Waktu sirkulasi 46,48 menit untuk jalur 1 dan jalur 8 52,24 menit.</p>	<p>Kapasitas 11,42%, nilai <i>load factor</i> tidak melebihi standar rata-rata yang mensyaratkan $\leq 70\%$. Nilai <i>headway</i> rata-rata 27,47 menit. waktu sirkulasi rata-rata 1,6 jam, kecepatan perjalanan rata-rata 22,15 km/jam. Tingkat ketersediaan 79% jalur 1 dan 88% jalur 8. 17 item pernyataan pada atribut pelayanan menunjukkan kinerja yang sudah baik. <i>CSI</i> sebesar 82,5%</p>	<p>Rata-rata <i>load factor</i> perhari sebesar 14% . Rata-rata <i>headway</i> sebesar 27 menit. Rata-rata analisis waktu sirkulasi sebesar 78 menit. Rata-rata analisis kecepatan perjalanan sebesar 20 km/jam</p>	<p><i>load factor weekday</i> sebesar 15,45% dan <i>weekend</i> 15,82%. <i>Headway</i> sebesar 30 menit. Waktu tunggu saat sebesar 15 menit. Waktu perjalanan <i>weekday</i> 53 menit dan <i>weekend</i> 39 menit. Armada berjumlah 2 unit, frekuensi 2 armada per jam. Hasil penelitian dengan metode IPA masuk ke dalam kuadran 1</p>	<p>faktor muat 7,99% dan trayek 6A dan 5,46% trayek 6B, waktu antara 21,37 menit trayek 6A dan 20,48 menit trayek 6B, waktu sirkulasi 0,73 jam trayek 6A dan 6B, dan kecepatan perjalanan sebesar 22,42 km/jam trayek 6A dan 23,22 km/jam trayek 6B. Terdapat atribut yang belum maksimal. <i>CSI</i> sudah sangat puas penumpang Trayek 6A dan 6B sudah puas.</p>	<p>Rata-rata <i>load factor</i> sebesar 28%. <i>Headway</i> sebesar 40 menit. <i>Travel time</i> 27 menit. Ketersediaan angkutan sebesar 67%.</p>

Sumber : Anggraeni (2018), Suryani (2018), Saputra (2020), Achmad Nashiruddin dkk (2021), Jamil (2021), Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023)

Berdasarkan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang dapat dirangkum sebagai berikut.

1. Persamaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu dari segi tujuan serta variabel. Variabel dari Anggraeni (2018), Suryani (2018), Saputra (2020), Achmad Nashiruddin dkk (2021), Jamil (2021), Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023) yaitu menganalisis nilai faktor muat, *headway*, dan waktu srikulasi 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). Serta memiliki perbedaan penelitian terdahulu dengan sekarang terdapat di jalur yang diteliti, pada penelitian Anggraeni (2018) meneliti jalur 1 dan 8, Suryani (2018) meneliti jalur 8, Saputra (2020) meneliti trayek 5, Achmad Nashiruddin dkk (2021) meneliti angkutan LYN C, Jamil (2021) meneliti jalur 6A dan 6B, Sukma Dewi Tjondronegoro dkk (2023) meneliti rute 1C. Sedangkan untuk penelitian ini dilakukan pada jalur K1J.
2. Persamaan penelitian ini dari segi metode penentuan kinerja pelayanan terdapat pada penelitian Suryani (2018), Achmad Nashiruddin dkk (2021), Jamil (2021) yaitu bertujuan mengetahui kinerja pelayanan bus Trans Jogja dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*. Perbedaan penelitiannya yaitu pada jalur yang diteliti, Suryani (2018) meneliti pada jalur 8 Kota Magelang, Achmad Nashiruddin dkk (2021) meneliti pada angkutan LYN C Bojonegoro, dan Jamil (2021) pada jalur bus Trans Jogja 6A dan 6B Yogyakarta, sedangkan penelitian ini dilakukan pada jalur bus Trans Jogja K1J Yogyakarta.
3. Persamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya dari metode segi tingkat kepuasan penumpang yaitu dengan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* yang juga digunakan oleh Suryani (2018) dan Jamil (2021). Perbedaan penelitiannya yaitu jalur yang diteliti, pada penelitian Suryani (2018) pada jalur 8 bus Trans Jogja dan pada penelitian Jamil (2021) pada jalur 6A dan 6B bus Trans Jogja. Sedangkan penelitian ini dilakukan pada jalur bus Trans Jogja K1J Yogyakarta.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Angkutan Umum

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Menurut Soetomo (2021) angkutan umum adalah sebuah sistem transportasi yang digunakan oleh masyarakat secara bersamaan dan membayar tarif yang telah ditentukan. Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta pun telah menyediakan angkutan umum yang dapat dinikmati oleh masyarakat yaitu Bus Trans Jogja, dan untuk rute K1J merupakan rute yang baru dihadirkan untuk melayani penumpang dengan rute Condongcatur, Pakem, dan Adisutjipto. Trans Jogja adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah, dan ber *AC* di seputar Kota Yogyakarta. Sistem ini menggunakan sistem tertutup, yaitu penumpang perlu melewati gerbang pemeriksaan untuk memasuki bus. Sistem pembayarannya pun bermacam-macam. Berikut adalah karakteristik Trans Jogja :

1. Dapat mencakup berbagai lokasi
2. Melayani berbagai macam lokasi yang mempunyai kegiatan ekonomi dalam lingkup besar dan kecil
3. Pembayaran tiket dapat dilakukan diluar bus dan didalam bus
4. Halte yang tidak sebidang jalan sehingga penumpang tidak memberhentikan bus di tempat yang tidak terdapat halte atau *portable*

3.2 Trayek atau Rute

Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau terjadwal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Dalam Trayek.

Menurut Soetomo (2021) trayek merupakan lintasan yang dilalui oleh kendaraan umum berguna melayani penumpang.

3.2.1 Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan pasal 22 terdiri sebagai berikut.

1. Angkutan lintas batas negara
2. Angkutan antarkota antarprovinsi
3. Angkutan antarkota dalam provinsi
4. Angkutan perkotaan
5. Angkutan perdesaan

Berdasarkan pasal 23 kriteria yang perlu dipenuhi antara lain :

1. Memiliki rute tetap dan teratur
2. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara
3. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan. Tempat yang dimaksud adalah :
 - a. Terminal
 - b. Halte; dan/atau
 - c. Rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum

Sedangkan kendaraan yang digunakan meliputi :

- a. Mobil penumpang umum dan/atau
- b. Mobil bus umum

Berdasarkan surat keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002, jaringan trayek merupakan kumpulan trayek yang

menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan pasal 24 disusun berdasarkan:

- a. Rencana tata ruang
- b. Tingkat permintaan jasa angkutan
- c. Kemampuan penyediaan jasa angkutan
- d. Ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan
- e. Kesesuaian dengan kelas jalan
- f. Keterpaduan intramoda angkutan dan
- g. Keterpaduan antarmoda angkutan

3.2.2 Sistem *Buy The Service*

Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) menyelenggarakan Trans Jogja dengan sistem *buy the service* guna memudahkan masyarakat dalam mengakses fasilitas ini. Berikut keunggulan sistem *buy the services* menurut Raharjo (2011).

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 service* 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

Terdapat parameter yang dapat digunakan dalam mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja angkutan umum baik dalam ukuran kuantitatif maupun kualitatif yang dinyatakan dalam pelayanan. Berikut indikator dan atribut pelayanan yang digunakan berkaitan dengan pelayanan bus Trans Jogja berdasarkan 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 pada Tabel 3.1

Tabel 3.1 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan

No	Variabel	Indikator	Atribut Pelayanan
1	Wujud Fisik (<i>tangible</i>)	Aspek keamanan	1. Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik
		Aspek keselamatan	2. Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap
		Aspek kenyamanan	3. Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)
		Aspek kesetaraan	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

Sumber : Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri No.29 Tahun 2015

Lanjutan Tabel 3.1 Variabel, Indikator, dan Atribut Pelayanan

No	Variabel	Indikator	Atribut Pelayanan
			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	Kendaraan (<i>reability</i>)	Aspek keterjangkauan	13. Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
		Aspek keteraturan	14. Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
3	Keresponsifan atau tanggapan (<i>responsiveness</i>)	Aspek keselamatan	15. Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
		Aspek keteraturan	16. Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
4	Jaminan (<i>assurance</i>)	Aspek keselamatan	17. Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas
			18. Pengemudi mengangkat 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	20. Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang

Sumber : Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri No.29 Tahun 2015

3.3.1 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Dalam menentukan kualitas pelayanan pengoperasian kendaraan umum, terdapat beberapa indikator pokok yang diperhatikan dengan acuan yang digunakan adalah SK Ditjend 687/2002. Indikator kinerja pelayanan angkutan umum dapat dilihat pada pada Tabel 3.2 berikut.

Tabel 3.2 Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

No	Kriteria	Prasyarat Umum	
1	<i>Load factor</i>	Perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas yang tersedia	$\leq 70\%$
2	Waktu antara	Ideal	5 - 10 menit
		Puncak	2 - 5 menit
3	Waktu sirkulasi	Rata-rata	1 - 1,5 menit
		Maksimum	2 - 3 jam

Sumber : Dijtend. Perhubungan Darat (2002)

3.3.1.1 Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat yang ada bergantung pada daya tampung penumpang baik yang duduk maupun berdiri pada setiap kendaraan angkutan umum yang digunakan atau kapasitas kendaraan menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 2K.687/AJ.206/DRJD/2002. Faktor muat sendiri adalah perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut terhadap kapasitas bus pada periode waktu tertentu yang biasa dinyatakan dalam persen (%), Jamil (2021). Kapasitas kendaraan dapat dilihat pada Tabel 3.3.

3.3 Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang
	Duduk	Berdiri	Total	Per hari/Kendaraan
Mobil Penumpang	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400

Sumber : Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor :

SK.687/AJ.2006/DRJD/2002

Lanjutan Tabel 3.3 Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus besar rantai tunggal	49	13	79	1.000-1.200
Bus besar rantai ganda	85	35	120	1.500-1.800

Sumber : Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor :
SK.687/AJ.2006/DRJD/2002

Berdasarkan Tabel 3.3, bus perkotaan Trans Jogja Trayek K1J merupakan bus sedang yang memperbolehkan penumpang untuk berdiri, sehingga untuk perhitungan faktor muat (*load factor*) berdasarkan jumlah penumpang yang duduk dan berdiri.

Pada SK Dirjen Perhubungan Darat \No. SK.687/1J.206/DRJD/2002 diperoleh rumus faktor muat (*load factor*) dihitung dengan Persamaan 3.1 berikut:

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

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 kedatangan kendaraan satu terhadap kendaraan berikutnya. Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, waktu antara yang kecil dapat mengakibatkan proses *bunhing* atau saling menempel yang nantinya berpotensi menyebabkan gangguan pada lalu lintas. Hal ini disebabkan semakin kecilnya waktu antara, frekuensi yang terjadi akan meningkat dan mengakibatkan waktu tunggu yang rendah, dimana

kejadian ini juga memberi keuntungan bagi penumpang. Menurut Bakhtiar (2018) pelayanan suatu angkutan umum yang baik memiliki nilai *headway* yang cukup tinggi. Perhitungan waktu antara pada Persamaan 3.2 berikut.

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

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 adalah total seluruh waktu perjalanan yang diperlukan satu kendaraan angkutan umum untuk melewati seluruh rute yang nilainya dalam satuan menit. Waktu sirkulasi dipengaruhi oleh waktu yang diperlukan saat penumpang naik dan turun kendaraan, panjang trayek, dan waktu tunggu penumpang.

3.3.1.4 Rata-rata Harmonik

Sudjana (1975), rata-rata harmonik dapat digunakan menghitung rata-rata *headway*, dan waktu sirkulasi. Rumus yang digunakan sebagai berikut.

$$h = \frac{n}{\sum(\frac{1}{x_i})} \quad (3.3)$$

Keterangan :

h = rata-rata harmonik,

n = jumlah sampel, dan

x_i = sampel ke-i.

3.3.2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang

berhak diperoleh setiap pengguna jasa, dan diatur dalam Peraturan Menteri No.98 Tahun 2013 dan Penambahan pada Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015. Terdapat 6 aspek penilaian dalam Standar Minimal Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yaitu aspek keamanan, aspek keselamatan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan, aspek kesetaraan, dan aspek keteraturan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.98 Tahun 2013, aspek tersebut dinilai berdasarkan sarana dan fasilitas pendukung pada angkutan perkotaan, sebagai berikut.

1. Aspek keamanan

- a. Identitas kendaraan yaitu nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan dengan jumlah paling sedikit satu.
- b. Identitas awak kendaraan bagi pengemudi adalah mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama pengemudi dan perusahaan serta menempatkan papan/kartu identitas nama pengemudi, nomor induk pengemudi dan nama perusahaan di ruang pengemudi. Sedangkan, bagi kondektur mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama kondektur dan perusahaan.
- c. Lampu penerangan, berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam mobil bus untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa. Lampu penerangan harus sesuai dengan standar teknis.
- d. Kaca film, merupakan lapisan pada kaca kendaraan guna mengurangi cahaya matahari secara langsung dengan persentase kegelapan maksimal 30%
- e. Lampu isyarat tanda bahaya, sebagai pemberi informasi adanya keadaan bahaya di dalam kendaraan. Lampu warna kuning berpijar pada atap bagian tengah depan dan belakang, dengan paling sedikit terpasang 2 pada tombol di ruang pengemudi dan ruang penumpang.

2. Aspek keselamatan

- a. Standar operasional prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan pada pengemudi meliputi pengoperasian kendaraan, kompetensi pengemudi, kondisi fisik pengemudi, dan jam istirahat pengemudi.
 - b. Sarana terdapat peralatan keselamatan (paling sedikit alat pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan) yang berfungsi baik, fasilitas kesehatan berupa perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) dalam keadaan baik, informasi tanggap darurat berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat strategis, fasilitas pegangan penumpang berdiri yang sesuai standar teknis.
 - c. Prasarana, berupa fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan kendaraan sebagai tempat istirahat kendaraan dan tempat pemeliharaan kendaraan.
3. Aspek kenyamanan
- a. Mobil bus, kendaraan beroperasi mengangkut penumpang sesuai daya angkut yang diizinkan, tersedia pengatur suhu ruangan dan tempat sampah.
4. Aspek keterjangkauan
- a. Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa untuk satu kali perjalanan untuk non ekonomi harga tiket sesuai pelayanan dan ekonomi diberikan dengan subsidi.
5. Aspek kesetaraan
- a. Menyediakan tempat duduk prioritas bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, dan wanita hamil.
 - b. Menyediakan ruangan yang dikhususkan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda.
6. Aspek keteraturan
- a. Informasi pelayanan yang berisi keberangkatan, kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani berupa paling sedikit 2 buah stiker yang ditempatkan pada ruang penumpang dibagian depan dan belakang.
 - b. Waktu berhenti di halte untuk menaikkan dan menurunkan penumpang paling lama 60 detik.

- c. *Headway*, jarak antar kendaraan pada waktu puncak paling lama 15 menit dan non puncak paling lama 30 menit.
- d. Kinerja operasional, memberikan kepastian besarnya suplai pelayanan pada rute yang ditetapkan agar kendaraan beroperasi dengan biaya ekonomis dan efisien.

Aspek-aspek diatas digunakan sebagai indikator dalam mengukur kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang terhadap kinerja pelayanan. Kualitas jasa pelayanan yang dapat memuaskan pengguna dapat ditentukan dari lima kriteria, yaitu:

1. Keandalan (*reability*) yaitu 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 dan 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.

3.3.2.1 Sampel Populasi

Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *simple random sampling*. Target objek yang akan dijadikan responden adalah penumpang Trans Jogja Jalur K1J. Besarnya sampel ditentukan dengan menggunakan rumus *Slovin* menurut Sugiyono (2017) dengan persamaan berikut.

$$n = \frac{N}{1+nx(e)^2} \quad (3.4)$$

Keterangan:

n = jumlah sampel yang diperlukan,

N = jumlah populasi, dan

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

3.3.2.2 Uji Validitas

Validitas sendiri adalah pengujian yang dilakukan untuk menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur atau instrumen itu mengukur apa yang ingin diukur menurut Singarimbun dan Effendi (2018). Cara menguji validitas menurut Singarimbun dan Effendi (2018) adalah sebagai berikut.

1. Mendefinisikan secara operasional konsep tentang aspek-aspek yang akan diukur berlandaskan teori tertentu yang akan dijadikan butir pernyataan dalam kuisioner.
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 *corrected item total correlation* adalah korelasi *product moment* yang dituliskan pada persamaan berikut ini.

$$r = \frac{N(\sum XY) - (\sum X \cdot \sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \times 100\% \quad (3.5)$$

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 (<i>df</i>)	5%	1%	Derajat kebebasan (<i>df</i>)	5%	1%
1	0,997	1	24	0,338	0,495
2	0,95	0,99	25	0,381	0,485
3	0,878	0,959	26	0,374	0,478
4	0,811	0,917	27	0,367	0,469
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	0,25	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
16	0,468	0,59	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 $T_{hitung} >$ angka kritik T_{tabel} maka instrumen pernyataan tersebut valid, sebaiknya jika nilai $T_{hitung} \leq$ angka kritik T_{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

Uji reabilitas pada dasarnya mengukur variabel yang digunakan melalui pertanyaan atau pernyataan yang digunakan. Menurut Sugiyono (2018), uji reabilitas adalah pengujian instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan reliabel apabila menunjukkan konsistensi suatu alat pengukur di dalam mengukur gejala yang sama. *Alpha Cronbach* dapat digunakan untuk mengukur tingkat ketergantungan data dalam bentuk rentang atau skala menggunakan skala *likert*, Pambudi dan Widyaningrum (2023).

3.3.2.4 Metode *Importance Performance Analysis (IPA)*

Metode *Importance Performance Analysis (IPA)* ini mengamati bagaimana kinerja pelayanan sebuah jasa sebagai penyedia layanan dan meningkatkan kualitas pelayanan jasa, perbaikan apa yang perlu dilakukan demi kepuasan pengguna jasa menurut Safiera & Setyawan (2017). Metode ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar persentase kepuasan pelayanan yang diterima pengguna, Wisudawati dkk (2023). Diagram kartesius digunakan untuk mengetahui indikator jasa pelayanan yang memuaskan atau tidak memuaskan konsumen, Bakara dan Surbakti (2019). Terdapat dua parameter dalam analisis ini menurut Supranto (2011) yaitu terdapat X dan Y dimana X merupakan tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap kinerja yang ditawarkan, dan Y merupakan tingkat kepentingan yang diberikan oleh pengguna jasa terhadap indikator yang ditunjuk, dapat diuraikan seperti berikut.

1. Pemberian nilai

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

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 Tidak Penting	1

Sumber: Supranto (2011)

Penilaian hasil diperoleh dari kuesioner dilakukan pada masing-masing indikator yang kemudian dicari nilai rata-rata untuk mendapat nilai kerja dan kepentingan indikator pada sebuah atribut.

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.

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{n} \quad (3.6)$$

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

Keterangan:

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

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

n = jumlah responden.

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

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{k} \quad (3.8)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{k} \quad (3.9)$$

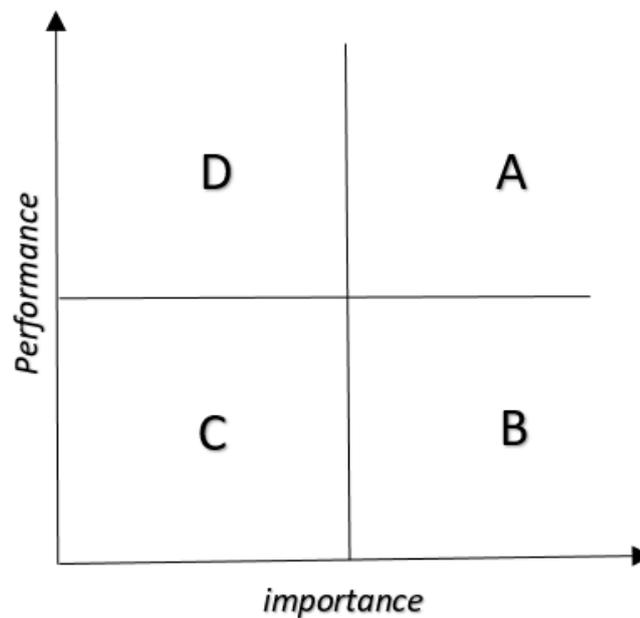
Keterangan:

\bar{X} = skor rata-rata dari nilai \bar{X} ,

\bar{Y} = skor rata-rata dari nilai \bar{Y} , dan

k = jumlah indikator atribut.

nilai \bar{X} ini memotong tegak lurus pada sumbu horizontal, yaitu sumbu yang mencerminkan kinerja (X), sedangkan nilai \bar{Y} ini 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: Supratno, 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 menurut pengguna pada kondisi ini faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan tidak penting, tapi pengguna sudah merasa puas.
- c. Kuadran C: *Importance* rendah dan *performance* juga rendah, kondisi ini menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan tidak penting bagi pengguna, dan pengguna jasa tidak merasa puas atas pelayanan yang diberikan.
- d. Kuadran D: *Importance* tinggi sedangkan *performance* rendah, kondisi ini menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan pada tingkat tinggi dari sisi kepentingan pengguna jasa, sedangkan dari sisi kepuasan pengguna jasa merasakan tingkat yang rendah (tidak puas) sehingga perlu ada perbaikan oleh penyedia jasa.

3.3.2.5 Customer Satisfaction Index (CSI)

Mengetahui tingkat kepuasan penumpang secara keseluruhan berdasarkan atribut-atribut kualitas pelayanan dapat dilakukan dengan analisis indeks kepuasan pelanggan atau *Customer Satisfaction Index (CSI)*. Mengukur besar kualitas pelayanan dengan metode ini memperlihatkan perbandingan tingkat kinerja dan tingkat harapan, Anindya dan Mindhayani (2021). Menurut Aritonang (2005) tahapan dalam pengukuran *Customer Satisfaction Index (CSI)* adalah 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 3.10 sebagai berikut.

$$WF = \frac{\bar{Y}}{\Sigma \bar{Y}} \times 100\% \quad (3.10)$$

2. Membuat *Weight Score (WS)* tiap variabel. Bobot ini merupakan perkalian antara *Weight Factors (WS)* dengan rata-rata tingkat kinerja atau *mean satisfaction score (r1)*.

$$WS = MSS \times WF \quad (3.11)$$

3. Menghitung *weighted average total (WAT)*, yaitu penjumlahan *Weight Score (WS)* dari semua atribut dengan Persamaan 3.12 berikut.

$$WAT = WS_1 + WS_2 + WS_3 + \dots + WS_n \quad (3.12)$$

4. Menentukan *CSI*, yaitu *weighted average total (WAT)* dibagi dengan *highest scale (HS)* dengan Persamaan 3.13 di bawah ini.

$$CSI = \frac{WAT}{H_s} \times 100\% \quad (3.13)$$

Menurut Aritonang (2005) nilai kepuasan secara menyeluruh dapat dilihat dalam kriteria tingkat kepuasan penumpang pada nilai rentang skala. Pembuatan skala linier numerik dicari dengan rentang skala (RS) dengan Persamaan 3.14 berikut.

$$RS = \frac{ri - r2}{n} \quad (3.14)$$

Keterangan:

ri = persentase tertinggi,

r_2 = persentase terendah, dan
 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

Menurut Jamil (2015), metode penelitian merupakan suatu tahapan dalam penelitian yang dilakukan 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. Pada penelitian ini dilakukan 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)*. Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder yang akan diolah hingga diperoleh hasil akhir penelitian.

4.2 Subjek dan Objek Penelitian

Subjek pada penelitian ini adalah evaluasi kinerja dan operasi Trans Jogja Jalur K1J. Sedangkan objek penelitiannya adalah bus Trans Jogja trayek K1J berjumlah 5 armada bus, jalur, dan pengguna bus Trans Jogja K1J.

4.3 Data yang Dibutuhkan untuk Penelitian

Dalam melakukan analisis data, maka perlu dikumpulkan data-data terkait Trans Jogja jalur K1J sebagai studi kasus dari penelitian. Data-data tersebut dapat berupa data primer dan data sekunder.

4.3.1 Data Primer

Data yang diambil secara langsung oleh peneliti untuk membantu proses analisis dalam penelitian disebut data primer. Data ini didapatkan dengan pengamatan secara langsung di lapangan dan dibutuhkan apabila data sekunder

belum mencukupi. Pada penelitian ini dibutuhkan data primer berupa jumlah penumpang dalam satu rute perjalanan, kapasitas dalam bus, waktu antara, waktu yang dibutuhkan untuk menempuh perjalanan satu rute dan waktu antara bus pada masing-masing jalur serta jawaban responden dari kuesioner kepuasan penumpang.

4.3.2 Data Sekunder

Data yang diperoleh dari yang diterbitkan oleh instansi tertentu, atau dikumpulkan dari studi-studi sebelumnya merupakan data sekunder. Data yang dibutuhkan berupa trayek jalur bus perkotaan dan jumlah armada bus perkotaan di D.I Yogyakarta.

4.4 Teknik Pengambilan Data

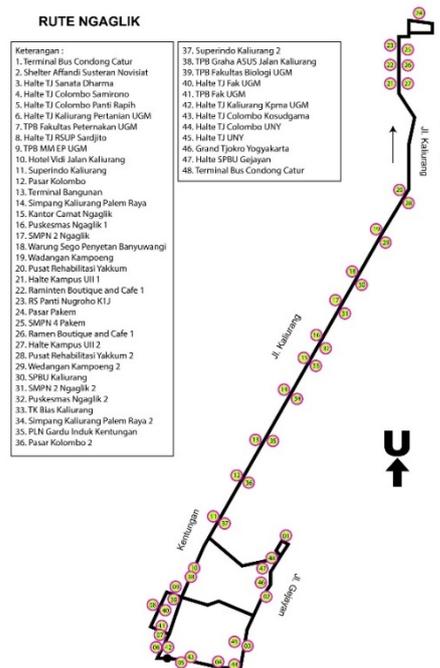
Pada penelitian ini terdapat 2 data yang dibutuhkan yaitu pengumpulan data primer dan data sekunder. Untuk pengumpulan data primer diadakan selama 2 hari yaitu Kamis, 19 Oktober 2023 dan Ahad, 22 Oktober 2023. Survei membutuhkan sedikitnya 2 orang surveyor untuk setiap bus dan 1 orang surveyor ditempatkan di halte, dengan pembagian sebagai berikut.

1. Satu orang di dalam bus bertugas mencatat faktor muat, waktu perjalanan, dan jumlah penumpang naik dan turun, dan
2. Satu orang di dalam bus bertugas memberikan formulir kuesioner tingkat kepuasan ke penumpang.

Untuk pengumpulan data sekunder sedikitnya 1 orang untuk meminta data pada instansi terkait.

4.5 Lokasi Penelitian

Lokasi pengambilan data dilakukan dengan mengikuti rute-rute yang dilewati trayek K1J. Adapun peta trayek K1J seperti pada Gambar 4.1 berikut.



Gambar 4. 1 Peta Trayek K1J

4.6 Peralatan

Peralatan yang digunakan dalam penelitian adalah.

1. Pengukur waktu (*Stopwatch*)
2. Alat tulis
3. Formulir kuesioner
4. Formulir survei

4.7 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan beberapa tahapan yang jelas dan teratur, sehingga nantinya diperoleh hasil dengan harapan. Adapun tahapan pelaksanaan penelitian sebagai berikut.

1. Perumusan Masalah

Tahap awal yang perlu dilakukan pada penelitian ini adalah menentukan beberapa masalah mengenai kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang angkutan umum bus Trans Jogja jalur K1J, sehingga didapatkan jenis data yang akan dibutuhkan dalam penelitian.

2. Studi Pustaka

Penelitian ini tentunya memerlukan referensi yang mendukung dan pembahasan yang sama dengan lingkup penelitian yang akan dilaksanakan, sehingga dapat memiliki gambaran dalam tahapan penelitian.

3. Pengumpulan data sekunder

Dalam penelitian ini terdapat data yang diperlukan akan tetapi hanya diperoleh dari instansi terkait, yaitu Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta dan PT. Jogja Tugu Trans. Data yang diperoleh nantinya akan menunjang pengambilan data primer.

4. Populasi dan sampel penelitian

Pada tahap ini dilakukan untuk menentukan jumlah sampel pada Trayek K1J dengan jumlah sampel yang sudah didapat dari Dinas Perhubungan DIY dan PT. Jogja Tugu Trans, kemudian jumlah sampel dihitung menggunakan Persamaan 3.5. (jumlah sampel yang udah ada)

5. Pembuatan formulir kuesioner

- 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.
- b. Setelah menentukan indikator kemudian disusun menjadi kuesioner dengan skala *likert* dengan membentuk *Importance and Performance Analysis*.

6. Uji coba kuesioner

Sebelum melakukan pengambilan data yang valid, dilakukan uji penyebaran kuesioner kepada 15 responden diluar sampel penelitian. Hasil dari jawaban kuesioner kemudian diolah dengan uji validitas dan uji reabilitas. Hal ini dilakukan supaya contoh dari survei dapat menjadi tolak 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 Trayek K1J.

8. Uji validitas

Berikut adalah langkah-langkah untuk menganalisis uji validitas.

- a. Menyiapkan tabel tabulasi jawaban dari seluruh pernyataan yang sudah diisi oleh 15 responden.
- b. Memasukkan data korelasi antara masing-masing pernyataan dengan skor total dengan menggunakan Persamaan 3.9 dan 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 yaitu jumlah sampel dikurangi 2 atau $df = 15 - 2 = 13$ sehingga derajat kebebasan dalam 5% yang digunakan adalah $r_{tabel} = 0,497$
- 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

Selanjutnya dilakukan uji reabilitas guna menunjukkan konsistensi suatu alat pengukur di dalam mengukur hal yang sama. Tahapan pengujian terhadap reabilitas data penelitian adalah sebagai berikut.

- 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 diperoleh 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 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 K1J, dan tingkat kepentingan terhadap fasilitas dan pelayanan bus Trans Jogja yang diisi oleh responden secara acak yang berada di dalam bus Trans Jogja trayek K1J.

11. Analisis data

Pada tahapan ini dilakukan pengumpulan semua data, kemudian data tersebut dianalisis dari faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*), waktu sirkulasi, pengolahan hasil kuesioner terhadap kinerja pelayanan bus dengan metode *IPA* dan tingkat kepuasan penumpang dengan metode *CSI*.

12. Kesimpulan dan saran

Setelah mendapatkan hasil analisis dan pembahasan, kemudian hasil akhir dan penelitian didapat kesimpulan, disertai pemberian solusi atau masukan penanganan serta saran untuk peningkatan kinerja operasional angkutan umum Trans Jogja di masa yang akan datang.

4.8 Metode Analisis Data

Adapun variabel pada tugas akhir ini berpedoman pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Variabel tersebut sebagai berikut.

1. Faktor Muat (*Load Factor*)

Nilai faktor muat merupakan perbandingan jumlah penumpang yang naik didalam bus angkutan selama waktu tertentu dengan kemampuan kapasitas tempat duduk maupun berdiri bus angkutan tersebut selama periode yang sama.

2. Waktu Antara (*Headway*)

Waktu antara diperoleh dengan mencatat waktu kedatangan bus pada tiap halte. Dimulai dari halte pertama di titik awal keberangkatan sampai dengan terakhir. Nilai waktu antara dihitung dengan rata-rata harmonik sehingga diperoleh selisih waktu antara bus dalam satuan menit.

3. Waktu Sirkulasi

Nilai waktu sirkulasi merupakan waktu total keseluruhan perjalanan yang diperlukan satu bus untuk melewati seluruh rute.

4. *Importance Performance Analysis (IPA)*

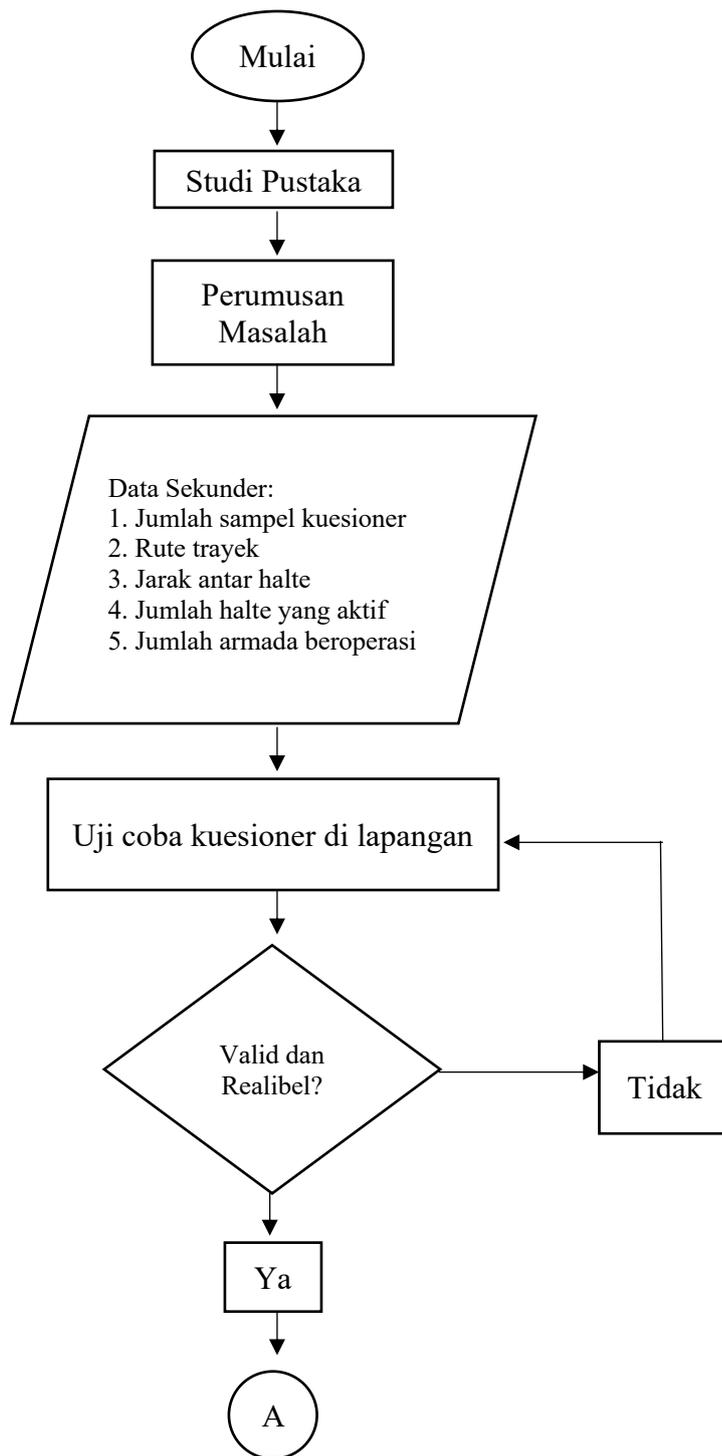
Analisis yang dilakukan selanjutnya adalah dengan metode *IPA* yang akan menunjukkan gambaran kinerja atau pelayanan dari pengguna jasa terhadap tingkat kepuasan pelayan bus Trans jogja.

5. *Customer Satisfaction Index (CSI)*.

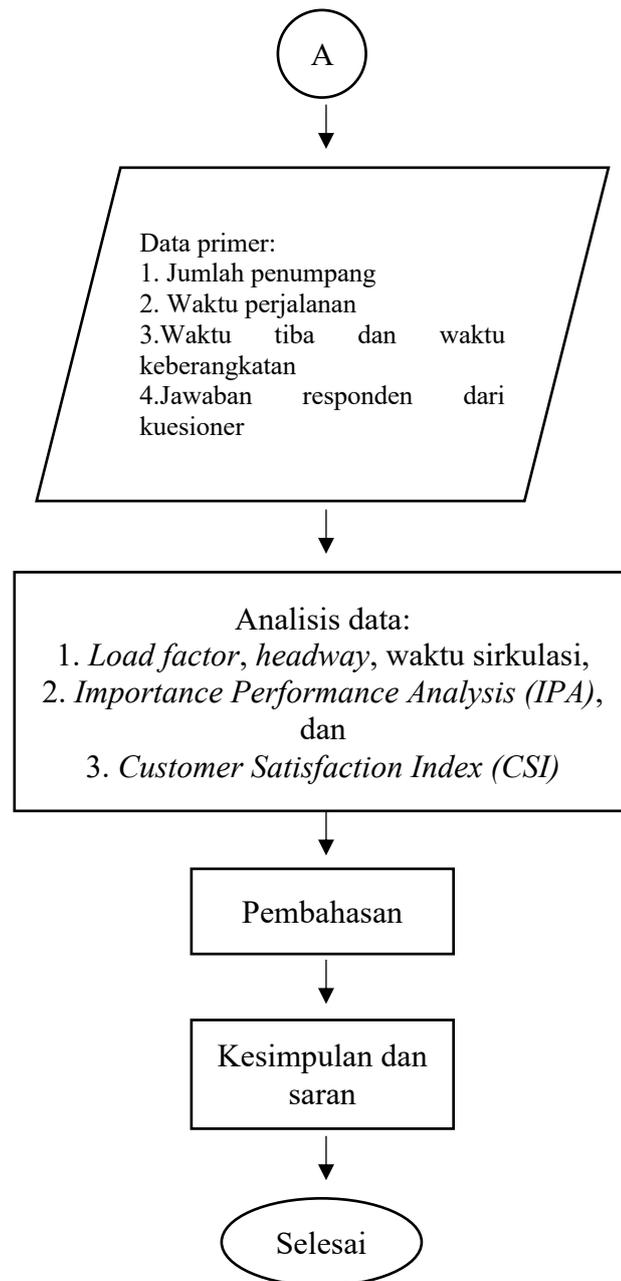
Analisis dengan metode *CSI* dilakukan untuk mengetahui tingkat kepuasan penumpang secara keseluruhan berdasarkan atribut kualitas pelayanan.

4.9 Bagan Alir Penelitian

Flowchart metodologi penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut ini:



Gambar 4.2 Bagan Penelitian



Lanjutan Gambar 4.2 Bagan Penelitian

BAB V

DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN

5.1 Pengumpulan Data

5.1.1 Data Sekunder

Penulis memperoleh data sekunder dari sumber pendukung serta instansi sebagai berikut.

1. Jumlah penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J dari tahun 2023 terdapat pada Tabel 5.1 berikut.

Tabel 5.1 Jumlah Penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J

No.	Bulan	Tahun	Jumlah Sampel Trayek K1J
1	Januari	2023	4.547
2	Februari		16.696
3	Maret		19.326
4	April		11.691
5	Mei		17.431
6	Juni		16.865
7	Juli		27.467
8	Agustus		29.681
9	September		31.004
Total (orang)			174.708
Rata-rata Per bulan (orang)			19.412,04

Sumber : PT. Jogja Tugu Trans (2023)

Rata-rata sampel yang diperoleh selanjutnya dihitung untuk menemukan jumlah sampel responden yang digunakan dalam survei penyebaran kuesioner di lapangan.

2. Peta rute bus Trans Jogja Trayek K1J (Gambar 4.1)
3. Pembagian segmen dan jarak antar segmen pada trayek K1J

Data yang diperoleh dari PT. JTT (Jogja Tugu Trans) menyebutkan bahwa rute untuk trayek K1J dimulai dari Terminal Condong Catur, berikut adalah pembagian segmen dan jarak untuk trayek K1J pada Tabel 5.2 berikut.

Tabel 5.2 Nama Jalur dan Jarak Antar Segmen pada Trayek K1J

No	Nama Halte	Jarak Tempuh Per Halte (Meter)
1	Terminal Condong Catur	0
2	TPB Susteran Novisiat	1500
3	Halte Sanata Dharma	1100
4	Halte Samirono	450
5	Halte Panti Rapih	1000
6	Halte Pertanian UGM	600
7	TPB Peternakan UGM	450
8	Halte RSUP Sardjito	600
9	TPB MM UGM	550
10	TPB Hotel Vidi Jakal	1100
11	Superindo Kaliurang	650
12	Pasar Kolombo	950
13	Terminal Bangunan	800
14	Simpang Palem Raya Jakal	1100
15	Kantor Camat Ngaglik	800
16	Puskesmas Ngaglik 1	270
17	SMPN 2 Ngaglik	800
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi	650
19	Wedangan Kampoeng	1000
20	Pusat Rehabilitasi YAKKUM	950
21	Kampus Terpadu UII 1	1000
22	Waroeng Raminten	1300
23	RS Panti Nugroho	750
24	Terminal Pakem	550
25	SMPN 4 Pakem	650
26	Waroeng Raminten (Halte 2)	700
27	Kampus Terpadu UII (Halte 2)	1400
28	Pusat Rehabilitasi YAKKUM (Halte 2)	950
29	Wedangan Kampoeng 2	950
30	SPBU Kaliurang 2	1000
31	SMPN 2 Ngaglik (Halte 2)	650
32	Puskesmas Ngaglik 2	750
33	TK Bias Kaliurang	280
34	Simpang Palem Raya Jakal (Halte 2)	800
35	PLN Gardu Induk Kentungan	1100

Sumber: PT. Jogja Tugu Trans (2023)

**Lanjutan Tabel 5.2 Nama Jalur dan Jarak Antar Segmen pada Trayek
K1J**

No	Nama Halte	Jarak Tempuh Per Halte (Meter)
36	Pasar Kolombo (Halte 2)	850
37	Superindo Kaliurang (Halte 2)	950
38	TPB Graha Asus Jakal	1300
39	TPB Biologi UGM	650
40	Halte TJ Fak UGM	500
41	TPB Fak UGM	600
42	Halte Kopma UGM	450
43	Halte Kosudgama	700
44	Halte Colombo (UNY)	900
45	Halte Plaza UNY	550
46	Grand Tjokro Yogyakarta	1000
47	Halte SPBU Gejayan	700
48	Terminal Bus Condong Catur	1100
Total		38400
Total (Km)		38,40
Rata-rata jarak segmen (Km)		0,8

Sumber: PT. Jogja Tugu Trans (2023)

Berdasarkan Tabel 5.2 dapat diketahui bahwa jarak total yang dilewati bus Trans Jogja trayek K1J dalam satu putaran adalah 38,40 Km, dengan rata-rata jarak segmen adalah 0,8 Km.

4. Jumlah halte yang masih aktif

Total seluruh halte yang aktif pada trayek K1J adalah 48 unit halte.

5. Jumlah Armada trayek K1J

Jumlah armada yang beroperasi pada trayek K1J berjumlah 15 unit bus.

6. Titik mulai pemberangkatan Bus Trans Jogja Trayek K1J adalah Terminal Condong Catur.

5.1.2 Jumlah Sampel Populasi

Sampel populasi yang dimaksud pada penelitian ini ialah penumpang atau pengguna bus Trans Jogja trayek K1J. Berdasarkan data yang diperoleh pada bulan

Januari – September 2023, penumpang Trans Jogja Trayek K1J berjumlah 174.708 orang (Data dari PT. Jogja Tugu Trans, 2023). Rata-rata penumpang per bulan bus Trans Jogja pada trayek K1J adalah 19.412. sehingga populasi dalam penelitian adalah 174.708 orang. Tentunya, penelitian ini tidak memungkinkan untuk dilakukan pengambilan seluruh sampel, maka dari itu penentuan banyaknya sampel yang akan diambil nantinya menggunakan rumus Slovin menurut Sugiyono (2017) dengan menggunakan Persamaan 3.4 berikut ini.

$$n = \frac{N}{1+nx(e)^2} \quad (3.4)$$

Dengan persen *sampling error* (e) yang digunakan adalah 10%, sehingga jumlah sampel responden dijabarkan dalam perhitungan berikut.

$$n = \frac{19.412}{1+19.412(0,1)^2} = 99,4 \approx 99 \text{ orang}$$

Sehingga sampel yang akan digunakan untuk penelitian ini sebanyak 99 orang untuk trayek K1J. Sebelum melakukan penyebaran kuesioner untuk penelitian, perlu dilakukan survei uji coba kuesioner. Pengujian ini dilakukan dengan penyebaran kuesioner pada 15 responden di luar sampel penelitian. Hasil jawaban kuesioner dari responden selanjutnya diolah dengan uji validitas dan reabilitas.

5.1.3 Uji Validitas

Pada penelitian ini menggunakan uji validitas dengan teknik korelasi *product moment* dari *Pearson*. Hal ini bertujuan agar instrumen pada penelitian menggambarkan data yang sesuai dengan di lapangan. Selanjutnya, hasil dihitung menggunakan Excel dan SPSS versi 25. Pengujian untuk r_{hitung} digunakan derajat kebebasan (df) = N-2. Pada penelitian ini dilakukan uji coba pada 15 responden (N), maka (df) = 15-2= 13 yang mempunyai batas r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% adalah 0,497. Apabila terdapat nilai $r_{hitung} \geq r_{tabel}$ maka instrumen dikatakan valid, dan apabila $r_{hitung} \leq r_{tabel}$ maka instrumen dikatakan tidak valid. Berikut ini ringkasan hasil uji validitas yang dilakukan pada Tabel 5.3 berikut ini.

Tabel 5.3 Hasil Validitas Tingkat Kinerja

Butir Pertanyaan	Indikator	r hitung	r tabel df = 15 signifikan 5%	Keterangan
		Kinerja (Performance)		
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	0,608	0,497	Valid
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	0,536		Valid
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	0,758		Valid
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	0,613		Valid
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	0,719		Valid
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	0,770		Valid
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	0,571		Valid
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	0,857		Valid
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	0,824		Valid
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	0,828		Valid
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	0,659		Valid
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	0,719		Valid
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	0,764		Valid
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	0,536		Valid
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	0,704		Valid
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	0,680		Valid

Lanjutan Tabel 5.3 Hasil Validitas Tingkat Kinerja

Butir Pertanyaan	Indikator	r hitung	r tabel df = 15 signifikan 5%	Keterangan
		Kinerja (<i>Performance</i>)		
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	0,754	0,497	Valid
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	0,583		Valid
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	0,828		Valid
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	0,680		Valid

Berdasarkan tabel 5.3 dapat disimpulkan bahwa seluruh butir pernyataan dinyatakan valid. Nilai $r_{hitung} > 0,497$, hal tersebut menandakan tidak ada butir pernyataan yang digugurkan. Sehingga seluruh butir dapat digunakan atau valid.

Setelah melakukan validitas tingkat kinerja, diperlukan pula pengujian validitas tingkat kepentingan. Adapun hasil perhitungan validitas kepentingan pada Tabel 5.4 berikut.

Tabel 5.4 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan

Butir Pertanyaan	Indikator	r hitung	r tabel df = 15 signifikan 5%	Keterangan
		Kepentingan		
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	0,790	0,497	Valid

Lanjutan Tabel 5.4 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan

Butir Pertanyaan	Indikator	r hitung	r tabel df = 15 signifikan 5%	Keterangan
		Kepentingan		
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	0,958	0,497	Valid
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	0,691		Valid
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	0,790		Valid
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	0,793		Valid
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	0,812		Valid
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	0,789		Valid
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	0,969		Valid
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	0,792		Valid
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	0,678		Valid
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	0,932		Valid
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	0,712		Valid

Lanjutan Tabel 5.4 Hasil Validitas Tingkat Kepentingan

Butir Pertanyaan	Indikator	r hitung	r tabel df = 15 signifikan 5%	Keterangan
		Kepentingan		
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	0,695	0,497	Valid
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	0,789		Valid
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	0,595		Valid
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	0,763		Valid
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	0,812		Valid
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	0,727		Valid
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	0,808		Valid
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	0,789		Valid

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa seluruh butir pernyataan dikatakan valid. Hal ini karena $r_{hitung} > r_{tabel}$ yaitu sebesar 0,497 pada seluruh butir pernyataan. Sehingga total butir instrumen memiliki jumlah yang sama yaitu berjumlah 20 pernyataan.

5.1.4 Uji Reabilitas

Teknik pengujian yang selanjutnya dilakukan adalah uji reabilitas. Pengujian ini bertujuan agar kuesioner pada penelitian yang dilakukan dapat dikatakan

konsisten dalam mengukur gejala yang sama. Nilai reabilitas dalam penelitian yang dilakukan dihitung dengan menggunakan SPSS versi 25. Perhitungan dapat dikatakan reliabel apabila hasil *Cronbach's Alpha* $> 0,6$. Adapun hasil uji reabilitas dapat dilihat pada Tabel 5.5 berikut.

Tabel 5.5 Hasil Uji Reabilitas Kinerja dan Kepentingan

Variabel	<i>Alpha Crobach</i>	Nilai kritis	Keterangan
Kinerja	0,943	0,6	reliabel
Kepentingan	0.964	0,6	reliabel

Dari Tabel 5.5 diketahui hasil *Cronbach's Alpha* pada tingkat kinerja 0,943 $> 0,6$ dan hasil *Cronbach's Alpha* pada tingkat kepentingan 0,964 $> 0,6$, maka semua butir pernyataan (20 item) dinyatakan reliabel .

5.1.5 Data Primer

Setelah data sekunder diperoleh, selanjutnya melakukan survei pengambilan data primer pada bus Trans Jogja trayek K1J berikut.

1. Jumlah penumpang bus Trans Jogja Trayek K1J (Lampiran 4)
2. Lama waktu perjalanan bus Trans Jogja Trayek K1J dari titik awal keberangkatan sampai titik akhir halte selama satu putaran (Lampiran 7 dan Lampiran 8)
3. Waktu tiba dan waktu keberangkatan Bus Trans Jogja Trayek K1J
4. Data hasil kuesioner yang telah disebarakan ke pengguna bus Trans Jogja Trayek K1J (Lampiran 11 dan Lampiran 12).

5.2 Analisis Data

5.2.1 Faktor Muat (*Load Factor*)

5.2.1.1 Pada Hari Kerja (Kamis, 19 Oktober 2023)

Perhitungan nilai faktor muat dilakukan dari hasil pengambilan data di lapangan dalam 2 (dua) hari survei yaitu hari Kamis, 19 Oktober 2023 dan hari Ahad, 22 Oktober 2023 dan 2 (dua) waktu pengambilan yaitu *peak hour* pagi dan

sore. Persamaan yang digunakan untuk menghitung *load factor* adalah Persamaan 3.1 seperti di bawah ini.

$$Lf = \frac{Jp}{c} \times 100\% \quad (3.1)$$

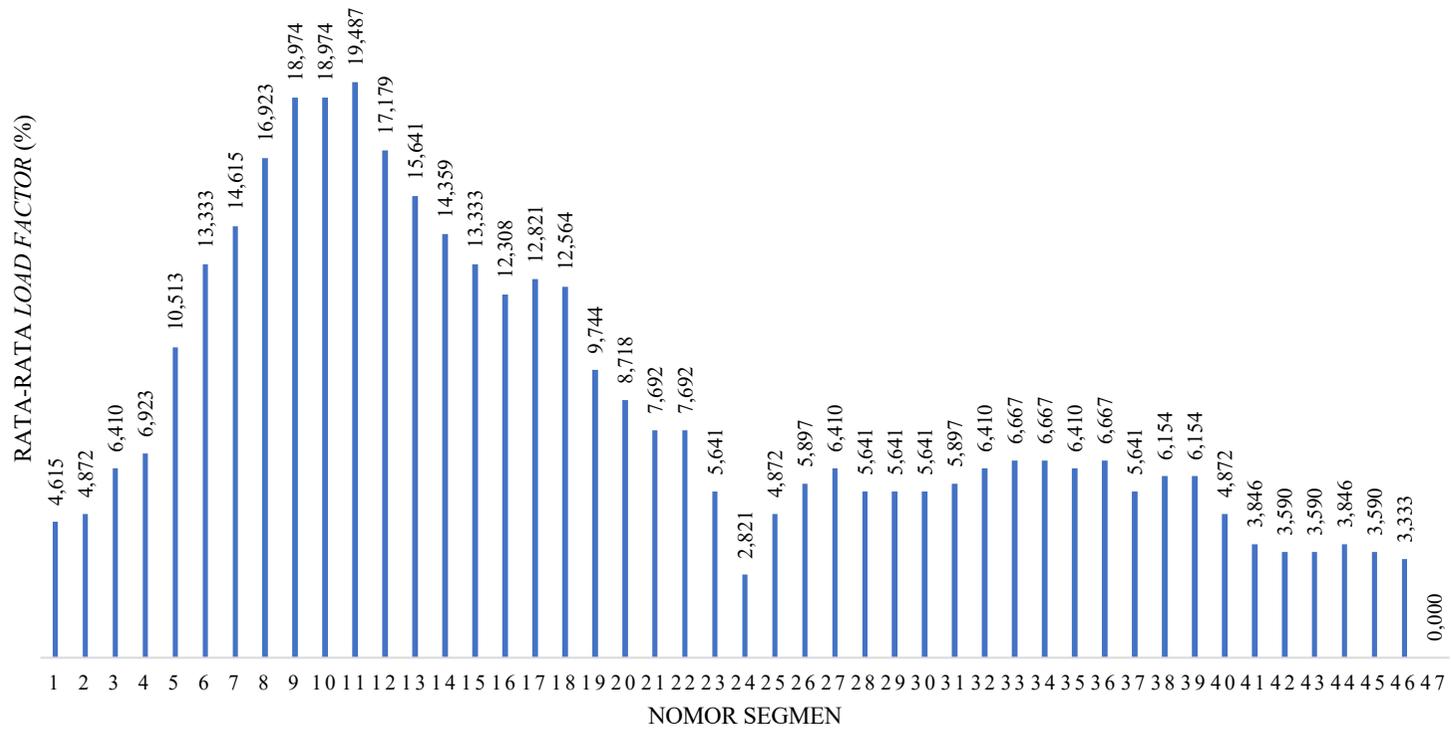
Nilai *load factor* tersebut kemudia dirata-rata tiap segmennya dari seluruh bus. Contoh pada Lampiran 5 terdapat bus 1 pada segmen 1 pada *peak hour* pagi (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) memiliki nilai *load factor* sebesar 10,256%, bus 2 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 5,128%, bus 3 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, bus 4 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 7,692%, dan bus 5 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, sehingga rata-rata *load factor* bus pada segmen 1 *peak hour* pagi (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) adalah sebesar 4,615% .

Selanjutnya, bus 1 pada segmen 1 pada *peak hour* sore (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, bus 2 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 10,256%, bus 3 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 7,692%, bus 4 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 5,128%, dan bus 5 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, sehingga rata-rata *load factor* bus pada segmen 1 *peak hour* sore (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) adalah sebesar 4,615%. Rata-rata nilai *load factor* segmen 1 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 adalah 4,615%. Adapun hasil keseluruhan rata-rata *load factor* pada *peak hour* pagi dan sore hari Kamis, 19 Oktober 2023 pada Tabel 5.6.

Tabel 5.6 Rekapitulasi Rata-rata *Load Factor* Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023

No. Segmen	Rata-rata <i>Load Factor</i> (%)	No. Segmen	Rata-rata <i>Load Factor</i> (%)
1	4,615	26	5,897
2	4,872	27	6,410
3	6,410	28	5,641
4	6,923	29	5,641
5	10,513	30	5,641
6	13,333	31	5,897
7	14,615	32	6,410
8	16,923	33	6,667
9	18,974	34	6,667
10	18,974	35	6,410
11	19,487	36	6,667
12	17,179	37	5,641
13	15,641	38	6,154
14	14,359	39	6,154
15	13,333	40	4,872
16	12,308	41	3,846
17	12,821	42	3,590
18	12,564	43	3,590
19	9,744	44	3,846
20	8,718	45	3,590
21	7,692	46	3,333
22	7,692	47	0,000
23	5,641		
24	2,821		
25	4,872		

Berdasarkan Tabel 5.6, hasil rata-rata *load factor peak hour* pagi dan sore trayek K1J per segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 dalam grafik dapat dilihat pada Gambar 5.1. Berdasarkan grafik pada Gambar 5.1, dapat diketahui bahwa nilai *load factor* tertinggi terjadi pada segmen 11 (Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo) sebesar 19,487%. Nilai *load factor* terendah terjadi pada segmen 24 (Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem) sebesar 2,821%. Halte yang memiliki aktivitas penumpang turun yang lebih dominan pada halte Pasar Pakem dan untuk penumpang naik yang lebih dominan pada halte Terminal Bus Condong Catur.



Gambar 5.1 Grafik Rata-rata *Load Factor* Hari Kamis, 19 Oktober 2023

5.2.1.2 Pada Hari Libur (Ahad, 22 Oktober 2023)

Hasil perhitungan data *load factor* pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 dapat dilihat pada Lampiran 6 terdapat bus 1 pada segmen 1 pada *peak hour* pagi (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, bus 2 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 7,692%, bus 3 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 5,128%, bus 4 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 5,128%, dan bus 5 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, sehingga rata-rata *load factor* bus pada segmen 1 *peak hour* pagi (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) adalah sebesar 3,590% .

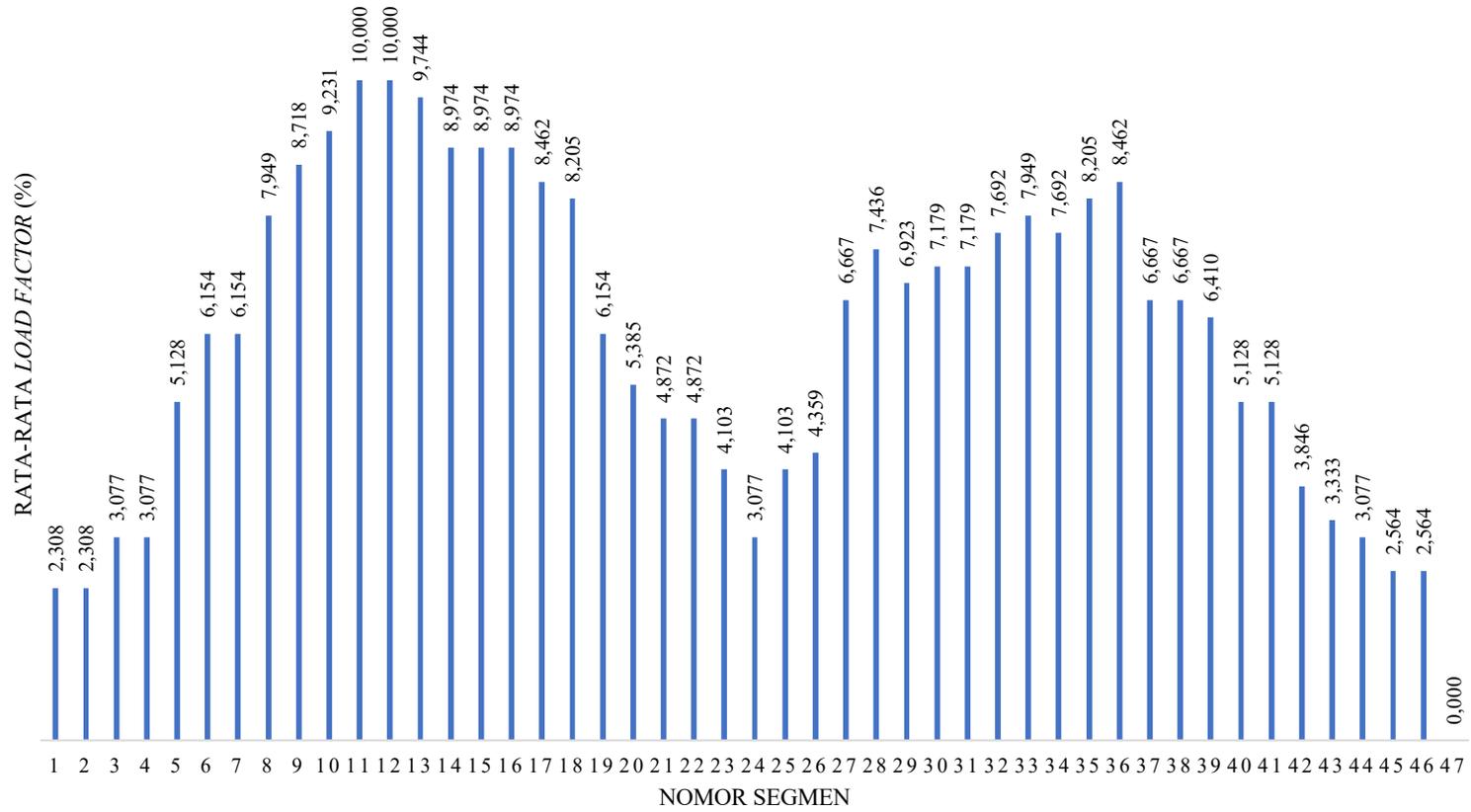
Selanjutnya, bus 1 pada segmen 1 pada *peak hour* sore (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) memiliki nilai *load factor* sebesar 5,128%, bus 2 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, bus 3 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, bus 4 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, dan bus 5 pada segmen yang sama memiliki nilai *load factor* sebesar 0%, sehingga rata-rata *load factor* bus pada segmen 1 *peak hour* sore (Terminal Bus Condong Catur - *Shelter* Affandi Susteran Noviat) adalah sebesar 1,026%. Rata-rata nilai *load factor peak hour* pagi dan sore segmen 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 adalah 2,308%. Berikut hasil perhitungannya pada Tabel 5.7.

Berdasarkan Tabel 5.7, hasil rata-rata perhitungan *load factor peak hour* pagi dan sore pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 dapat dilihat pada grafik Gambar 5.2.

Pada Gambar 5.2, dapat diketahui bahwa nilai *load factor* tertinggi terjadi pada segmen 11 (Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo) dan segmen 12 (Pasar Kolombo - Terminal Bangunan) sebesar 10%. Sedangkan halte yang memiliki jumlah penumpang turun paling dominan pada halte Wedangan Kampoeng dan halte Terminal Bus Condong Catur dan penumpang naik paling dominan pada halte Terminal Bus Condong Catur dan Halte Kampus UII 2.

**Tabel 5.7 Rekapitulasi Rata-rata *Load Factor* Trayek K1J hari Ahad, 22
Oktober 2023**

No. Segmen	Rata-rata <i>Load Factor</i> (%)	No. Segmen	Rata-rata <i>Load Factor</i> (%)
1	2,308	25	4,103
2	2,08	26	4,359
3	3,077	27	6,667
4	3,077	28	7,436
5	5,128	29	6,923
6	6,154	30	7,179
7	6,154	31	7,179
8	7,949	32	7,692
9	8,718	33	7,949
10	9,231	34	7,692
11	10,000	35	8,205
12	10,000	36	8,462
13	9,744	37	6,667
14	8,974	38	6,667
15	8,974	39	6,410
16	8,974	40	5,128
17	8,462	41	5,128
18	8,205	42	3,846
19	6,154	43	3,333
20	5,385	44	3,077
21	4,872	45	2,564
22	4,872	46	2,564
23	4,103	47	0,000
24	3,077		



Gambar 5.2 Grafik Rata-rata *Load Factor* Hari Ahad, 22 Oktober 2023

5.2.2 Waktu Antara (*Headway*)

Perhitungan *headway* membutuhkan data dengan mencatat waktu dari setiap halte, dari halte pertama hingga halte terakhir yang dilewati pada jalur yang sama. Survei untuk mendapatkan data perhitungan *headway* ini dilakukan selama 2 (dua) hari yaitu pada Kamis, 19 Oktober 2023 (*weekday*) dan Ahad, 22 Oktober 2023 (*weekend*). Selanjutnya, data diolah menggunakan Persamaan 3.2 dan Persamaan 3.4, sehingga mendapatkan nilai selisih waktu antara bus dalam satuan menit.

5.2.2.1 Pada Hari Kerja (*Weekday*)

Hasil perhitungan yang digunakan pada Lampiran 7 untuk mencari nilai *headway* pada trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 di halte Terminal Condong Catur, yaitu mencari selisih waktu antara bus sebelum dan sesudah di titik yang sama. Bus 1 tiba pada Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.36 WIB, bus 2 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.40 WIB, bus 3 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.56 WIB, bus 4 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 09.05 WIB, dan bus 5 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 09.17 WIB. Selisih antara bus 1 dan bus 2 sebesar 4 menit, selisih antara bus 2 dan bus 3 adalah 16 menit, selisih antara bus 3 dan bus 4 adalah 9 menit, dan selisih bus 4 dan bus 5 adalah 12 menit. Selanjutnya nilai *headway* pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *peak hour* pagi dihitung pula menggunakan Persamaan 3.4 yang nilai x_i merupakan nilai rata-rata dari *headway* keseluruhan bus yang didapat sebesar 9,535 menit dengan nilai $1/x_i$ sebesar 4,929. Jumlah data x_i sebanyak 47 dan nilai total $1/x_i$ sebesar 4,929, sehingga perhitungan yang didapat seperti berikut ini.

$$h = \frac{n}{\sum(\frac{1}{x_i})} = \frac{47}{4,929} = 9,535 \text{ menit}$$

Adapun hasil keseluruhan rata-rata *headway* pada *peak hour* pagi hari Kamis, 19 Oktober 2023 pada Tabel 5.8.

Tabel 5.8 Rata-rata *Headway Peak Hour* Pagi Trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	0,098
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	0,098
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	0,098
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	0,100
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	0,105
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	0,108
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	0,108
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	0,105
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	0,108
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	0,105
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	0,105
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	0,103
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	0,103
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	0,100
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	0,100
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	0,098
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	0,100
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	0,100
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	0,100
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	0,100
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	0,098
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	0,100
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	0,100
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	0,100
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	0,100
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	0,103
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	0,103
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	0,103
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	0,103
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	0,103
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	0,103
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	0,103
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	0,103
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	0,105
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	0,105

Lanjutan Tabel 5.8 Rata-rata *Headway Peak Hour* Pagi Trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	0,108
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	0,114
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	0,114
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	0,108
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	0,111
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kpma UGM	0,111
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	0,111
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	0,118
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	0,118
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	0,114
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	0,118
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	0,114
Total (menit)		4,929
<i>Headway</i> (menit)		9,535

Nilai *headway* untuk *peak hour* sore juga dilakukan dengan perhitungan yang sama, sehingga didapat nilai 1/xi pada *peak hour* sore sebesar 8,363 menit.

Hasil keseluruhan rata-rata *headway* pada *peak hour* sore hari Kamis, 19 Oktober 2023 pada Tabel 5.9 berikut.

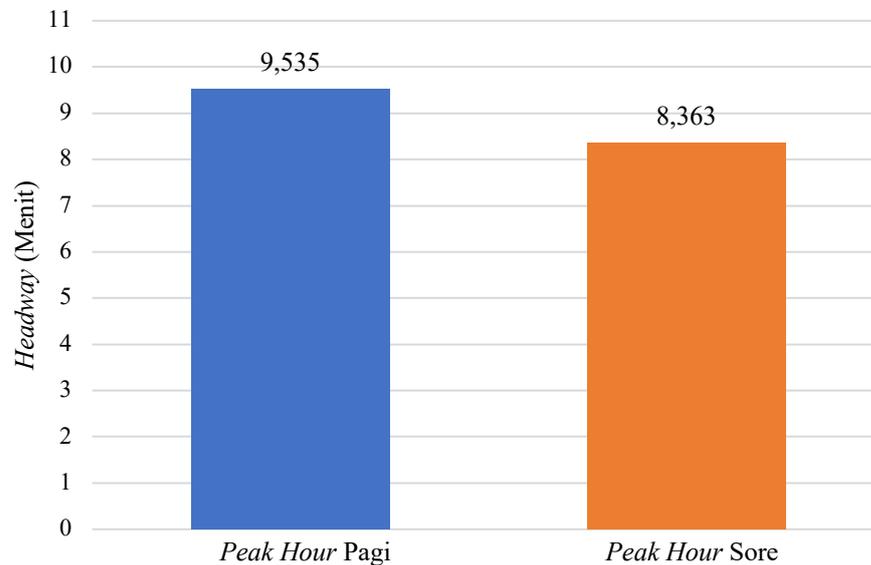
Tabel 5.9 Rata-rata *Headway Peak Hour Sore* Trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	0,093
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	0,100
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	0,100
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	0,100
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	0,100
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	0,103
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	0,103
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	0,105
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	0,108

Lanjutan Tabel 5.9 Rata-rata *Headway Peak Hour* Sore Trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	0,111
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	0,111
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	0,111
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	0,108
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	0,105
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	0,111
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	0,114
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	0,111
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	0,111
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	0,108
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	0,108
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	0,105
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	0,108
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	0,108
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	0,108
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	0,111
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	0,111
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	0,111
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	0,114
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	0,125
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	0,121
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	0,125
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	0,125
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	0,125
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	0,125
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	0,129
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	0,129
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	0,148
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	0,143
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	0,138
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	0,138
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kpma UGM	0,143
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	0,143
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	0,154
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	0,154
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	0,154
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	0,154
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	0,148
Total (menit)		5,620
<i>Headway</i> (menit)		8,363

Adapun grafik *headway* rata-rata pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 pada *peak hour* pagi dan sore dapat dilihat pada Gambar 5.3 berikut ini.



Gambar 5.3 Grafik Rata-rata *Headway* Peak Hour Pagi dan Sore Kamis, 19 Oktober 2023

5.2.2.2 Pada Hari Libur (*Weekend*)

Selanjutnya, hasil perhitungan *headway* rata-rata dari tiap segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 dapat dilihat pada Lampiran 8. Bus 1 tiba pada Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.36 WIB, bus 2 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.46 WIB, bus 3 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 08.55 WIB, bus 4 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 09.02 WIB, dan bus 5 tiba di Halte Terminal Condong Catur pada pukul 09.14 WIB. Selisih antara bus 1 dan bus 2 sebesar 10 menit, selisih antara bus 2 dan bus 3 adalah 9 menit, selisih antara bus 3 dan bus 4 adalah 7 menit, dan selisih bus 4 dan bus 5 adalah 12 menit. Selanjutnya nilai *headway* pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *peak hour* pagi dihitung pula menggunakan Persamaan 3.4 yang nilai x_i merupakan nilai rata-rata dari *headway* keseluruhan bus yang didapat sebesar 10,758 menit dengan nilai $1/x_i$ sebesar 4,369. Jumlah data x_i sebanyak 47 dan nilai total $1/x_i$ sebesar 4,369. Sedangkan perhitungan rata-rata *headway* pada *peak hour* pagi hari Ahad, 22 Oktober 2023 pada dapat dilihat pada Tabel 5.10 berikut ini.

**Tabel 5.10 Rata-rata *Headway Peak Hour* Pagi Trayek K1J pada hari Ahad,
22 Oktober 2023**

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	0,105
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	0,105
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	0,103
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	0,105
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	0,103
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	0,100
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	0,100
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	0,100
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	0,100
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	0,100
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	0,103
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	0,098
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	0,100
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	0,095
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	0,091
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	0,091
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	0,091
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	0,091
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	0,089
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	0,087
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	0,087
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	0,087
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	0,087
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	0,089
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe 1</i>	0,091
26	Raminten <i>Boutique and Cafe 1</i> - Halte Kampus UII 2	0,089
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	0,091
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	0,091
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	0,091
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	0,091
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	0,091
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	0,093
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	0,091
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	0,091

Lanjutan Tabel 5.10 Rata-rata *Headway Peak Hour* Pagi Trayek K1J pada hari Ahad, 22 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	0,091
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	0,091
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	0,089
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	0,091
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	0,091
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	0,091
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	0,089
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	0,089
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	0,085
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	0,087
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	0,087
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	0,087
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	0,087
Total (menit)		4,369
<i>Headway</i> (menit)		10,758

Selanjutnya perhitungan rata-rata *headway* pada *peak hour* sore hari Ahad, 22 Oktober 2023 juga dilakukan dengan cara yang sama dapat dilihat pada Tabel 5.11 berikut.

Tabel 5.11 Rata-rata *Headway Peak Hour* Sore Trayek K1J pada hari Jumat, 22 Oktober 2023

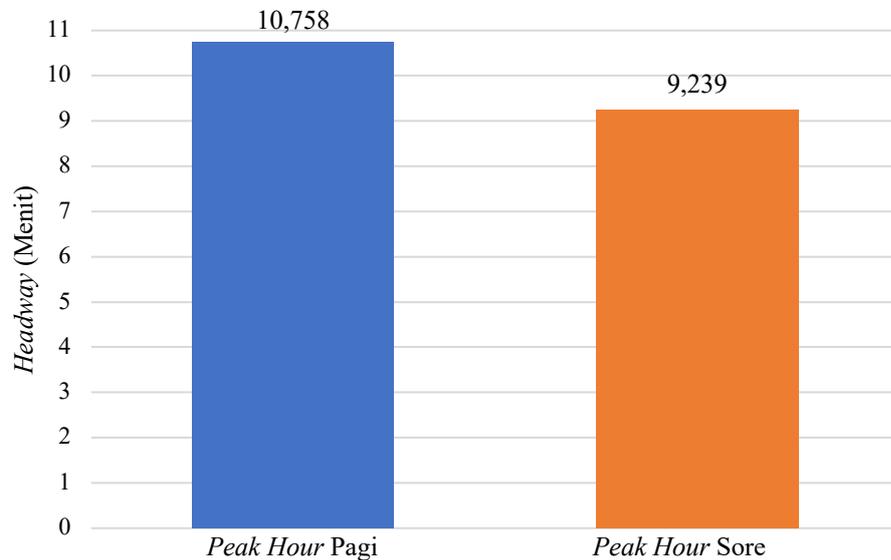
Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	0,114
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	0,105
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirano	0,108
4	Halte TJ Colombo Samirano - Halte TJ Colombo Panti Rapih	0,108
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	0,105
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	0,103
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	0,103
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	0,103
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	0,105
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	0,108
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	0,108
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	0,105
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	0,108

Lanjutan Tabel 5.11 Rata-rata *Headway Peak Hour Sore* Trayek K1J pada hari Ahad, 22 Oktober 2023

Segmen	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	1/Xi (menit)
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	0,111
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	0,111
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	0,108
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	0,108
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	0,108
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	0,111
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	0,111
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	0,114
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	0,114
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	0,114
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	0,114
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe 1</i>	0,118
26	Raminten <i>Boutique and Cafe 1</i> - Halte Kampus UII 2	0,114
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	0,118
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	0,118
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	0,108
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	0,111
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	0,108
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	0,108
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	0,105
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	0,105
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	0,111
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	0,108
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	0,108
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	0,105
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	0,103
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	0,103
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	0,103
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	0,103
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	0,098
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	0,103
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	0,105
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	0,108
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	0,108
Total (menit)		5,087
<i>Headway</i> (menit)		9,239

Berdasarkan Tabel 5.10 dan Tabel 5.11 rata-rata *headway peak hour* pagi pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 sebesar 10,758 menit dan untuk *peak hour* sore

sebesar 9,239 menit. Adapun grafik *headway* rata-rata pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 pada *peak hour* pagi dan sore Trayek K1J dapat dilihat pada Gambar 5.4 berikut ini.



Gambar 5.4 Grafik Rata-rata *Headway* Peak Hour Pagi dan Sore Hari Ahad, 22 Oktober 2023

5.2.3 Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 dihitung menggunakan Persamaan 3.4 yaitu rata-rata harmonik. Nilai x_i merupakan lama waktu satu bus dalam satu putaran, untuk nilai x_i pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 dengan *peak hour pagi* kode Bus 1 adalah 1,58 jam dan nilai $1/x_i$ sebesar 0,508 dan pada *peak hour sore* kode Bus 1 adalah 2,41 jam dan nilai $1/x_i$ sebesar 0,373. Sehingga dengan perhitungan yang sama pada x_i tiap bus *peak hour* pagi dan sore didapat total nilai $1/x_i$ untuk hari Kamis, 19 Oktober 2023 *peak hour* pagi dan sore sebesar 4,746 jam/putaran. Sementara selama 6 putaran dan 5 bus dalam satu hari adalah sebesar 28,478 jam. Sehingga rata-rata waktu sirkulasi dengan jumlah data x_i (n) sebanyak 30 dari waktu sirkulasi 5 bus selama sekitar 6 putaran adalah sebagai berikut.

$$h = \frac{n}{\sum(1/x_i)} = h = \frac{30}{\sum(1/28,478)} = 1,053 \text{ jam}$$

hitungan x_i :

$$h = \frac{10.19-08.21}{60 \text{ menit}} = 1,58 \text{ jam}$$

dan

$$h = \frac{15.59-18.40}{60 \text{ menit}} = 1,47 \text{ jam}$$

Hasil analisis waktu sirkulasi hari Kamis, 19 Oktober 2023 dapat dilihat pada Lampiran 9. Begitupula perhitungan pada hari Ahad, 22 Oktober 2023, didapat hasil analisis waktu sirkulasi trayek K1J sebesar 0,930 jam dapat dilihat pada Lampiran 10. Rata-rata waktu sirkulasi pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 dan Ahad, 22 Oktober 2023 dapat dilihat pada Tabel 12 dan Tabel 13 berikut.

Tabel 5.12 Rata-rata Waktu Sirkulasi Trayek K1J pada hari Kamis, 19 Oktober 2023

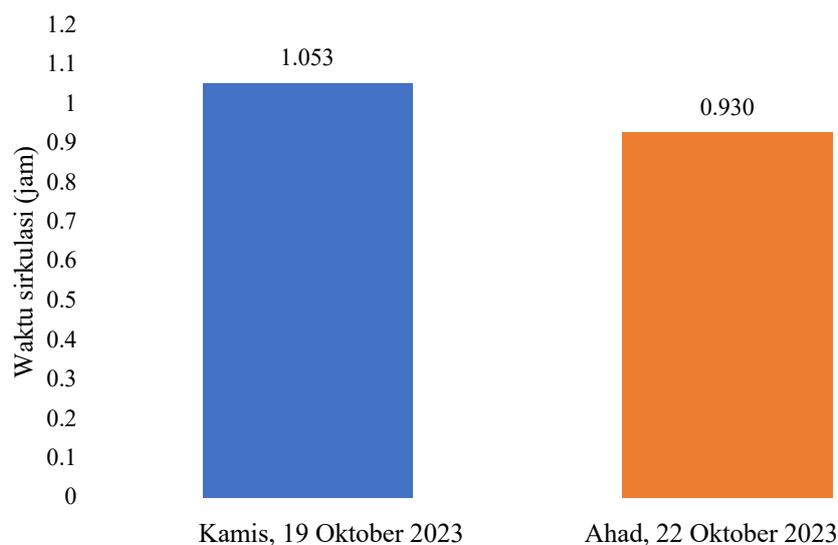
<i>Peak Hour</i>	No. Bus	1/xi (jam)
PAGI	1	0,508
	2	0,561
	3	0,545
	4	0,577
	5	0,550
SORE	1	0,373
	2	0,395
	3	0,370
	4	0,438
	5	0,429
Total (1 putaran)		4,746
Total (1 hari)		28,478
Rata-rata (jam)		1,053
Rata-rata (menit)		63,206

Tabel 5.13 Rata-rata Waktu Sirkulasi Trayek K1J pada hari Ahad, 22 Oktober 2023

<i>Peak Hour</i>	No. Bus	1/xi (jam)
PAGI	1	0,588
	2	0,531
	3	0,577
	4	0,588
	5	0,536
SORE	1	0,504
	2	0,522
	3	0,526
	4	0,488
	5	0,517
Total (perputaran)		5,377
Total (1 hari)		32,264
Rata-rata (jam)		0,930
Rata-rata (menit)		55,789

Berdasarkan pada Tabel 5.12 dan Tabel 5.13 dapat diketahui grafik rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek K1J selama 2 hari survei pada Gambar 5.5.

Gambar 5.5 menunjukkan bahwa pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 memiliki nilai waktu sirkulasi lebih besar dari pada hari Ahad, 22 Oktober 2023. Adapun rekapitulasi waktu sirkulasi rata-rata trayek K1J dapat dilihat pada Tabel 5.14. Dari hasil yang didapat bahwa rata-rata waktu sirkulasi pada hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*) diperoleh nilai 1,027 jam dan masih masuk dalam standar kinerja angkutan umum yang nilai maksimalnya adalah 2-3 jam.



Gambar 5.5 Grafik Rata-rata Waktu Sirkulasi

Tabel 5.14 Rekapitulasi Waktu Sirkulasi Bus Trans Jogja Trayek K1J

No.	Hari dan Tanggal	Waktu Sirkulasi Rata-rata (menit)	Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)
1	Kamis, 19 Oktober 2023	63,206	1,053
2	Ahad, 22 Oktober 2023	55,789	0,930
Waktu Sirkulasi Rata-rata (jam)			1,027

5.2.4 Karakteristik Responden

Karakteristik responden merupakan data yang menunjukkan sosial responden, seperti: Jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan penumpang, maksud perjalanan, status berlangganan, dan asal tujuan. Jumlah persentase masing-masing karakteristik responden pada Tabel 5.15 berikut.

Tabel 5.15 Karakteristik Responden

Profil Responden	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki-laki	87	40
	Perempuan	128	60

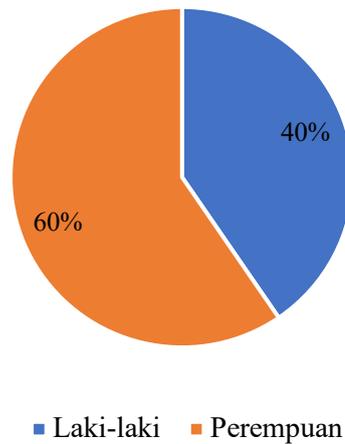
Lanjutan Tabel 5.16 Karakteristik Responden

Profil Responden	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Usia	15-19 Tahun	44	20
	20-29 Tahun	109	51
	30-39 Tahun	33	15
	40-55 Tahun	24	11
	>55 Tahun	5	2
Pendidikan Terakhir	SD	6	3
	SLTP	31	14
	SLTA	86	40
	Perguruan Tinggi	82	38
	Lainnya	10	5
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	86	40
	Guru/Dosen	10	5
	Wiraswasta	59	27
	Buruh/Tani	8	4
	Lainnya	52	24
Maksud Perjalanan	Sekolah	25	12
	Rumah Sakit	18	8
	Bekerja	59	27
	Rekreasi/Liburan	42	20
	Lainnya	71	33
Status Pengguna Trans Jogja	Umum Non-berlangganan	148	69
	Umum Berlangganan	3	1
	Pelajar Berlangganan	64	30

Berdasarkan hasil analisis yang diperoleh pada karakteristik responden kuesioner di atas, berikut untuk penjelasannya.

1. Jenis Kelamin

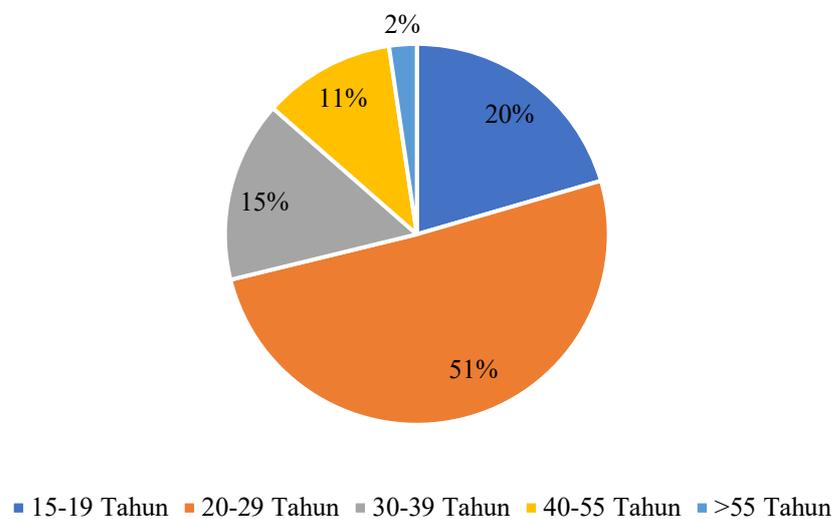
Survei dilakukan pada 215 responden di dalam bus Trans Jogja Trayek K1J terdiri dari 128 (60%) responden perempuan dan 87 (40%) responden laki-laki. Dari hasil survei yang didapat, responden berjenis perempuan lebih banyak dari jumlah responden laki-laki. Perbandingan persentase responden perempuan dan laki-laki dapat dilihat pada Gambar 5.6 berikut.



Gambar 5.6 Grafik Persentase Jenis Kelamin

2. Usia

Data selanjutnya yang diperoleh pada kuesioner survei ialah usia responden. Hasil persentase perbandingan dapat dilihat pada Gambar 5.7 berikut ini.



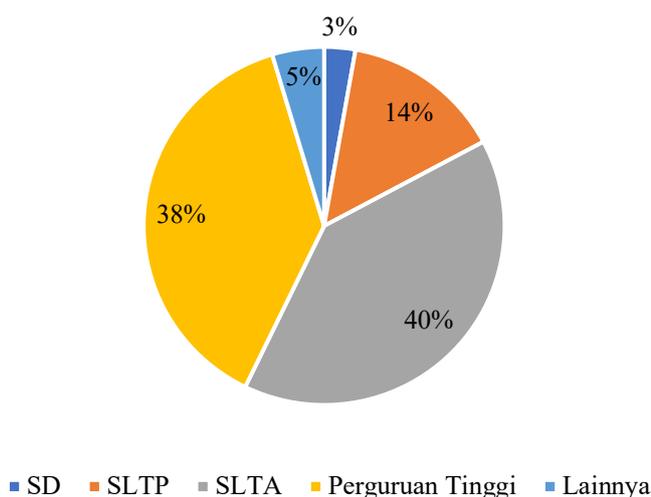
Gambar 5.7 Grafik Persentase Usia

Responden pada Trayek K1J memiliki beberapa variasi usia yaitu dengan rentang usia 15-19 tahun sebanyak 44 orang (20%), usia 20-29 tahun sebanyak 109 orang (51%), usia 30-39 tahun sebanyak 33 orang (15%), usia 40-45 tahun

sebanyak 24 orang (11%), dan usia >55 tahun sebanyak 5 orang (2%). Berdasarkan data tersebut dari total responden sejumlah 215 orang diketahui rentang usia dengan jumlah terbanyak adalah rentang usia 20-29 tahun (51%) sebanyak 109 orang dan terendah pada rentang usia >55 tahun (2%) sebanyak 5 orang.

3. Pendidikan Terakhir

Terdapat beberapa variasi pendidikan terakhir pada responden Trayek K1J. Pendidikan terakhir Sekolah Dasar berjumlah 6 responden (3%), pendidikan terakhir Sekolah Menengah Pertama berjumlah 31 responden (14%), pendidikan terakhir Sekolah Menengah Atas berjumlah 86 responden (40%), pendidikan terakhir Perguruan Tinggi sebanyak 82 responden (38%), dan lainnya berjumlah 10 responden (5%). Data tersebut dapat dilihat lengkap pada Gambar 5.8 berikut ini.

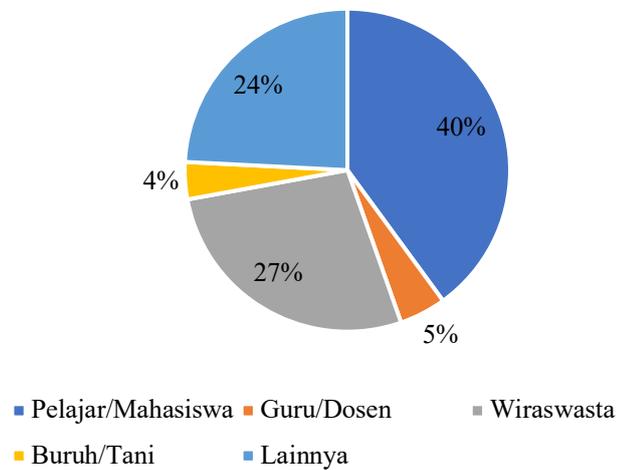


Gambar 5.8 Grafik Persentase Pendidikan Terakhir

4. Pekerjaan

Pekerjaan yang dimiliki responden Trayek K1J memiliki beberapa variasi. Responden dengan pekerjaan sebagai Pelajar atau Mahasiswa sejumlah 86 orang (40%), responden sebagai Guru atau Dosen sejumlah 10 orang (5%), responden dengan pekerjaan sebagai wiraswasta sejumlah 59 orang (27%), responden dengan

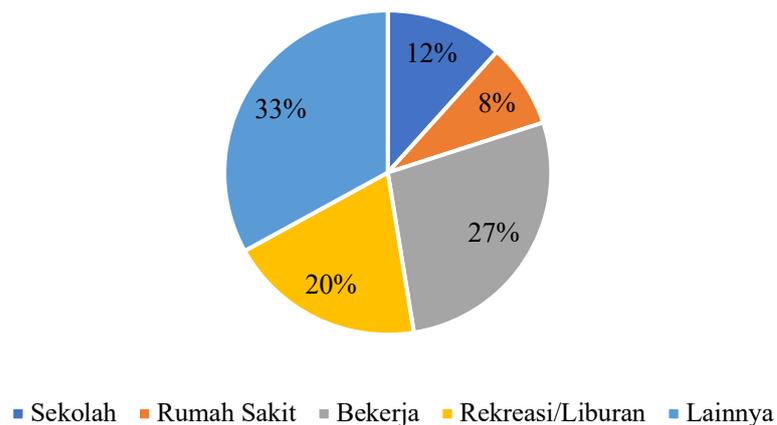
pekerjaan sebagai Buruh atau Tani sejumlah 8 orang (4%), dan lainnya sejumlah 52 orang (24%). Untuk penjelasan detailnya bisa dilihat pada Gambar 5.9 berikut.



Gambar 5.9 Grafik Persentase Pekerjaan

5. Maksud Perjalanan

Penumpang trayek K1J yang menjadi responden pada penelitian ini memiliki maksud perjalanan yang berbeda-beda. Persentasenya dapat dilihat pada Gambar 5.10 berikut.

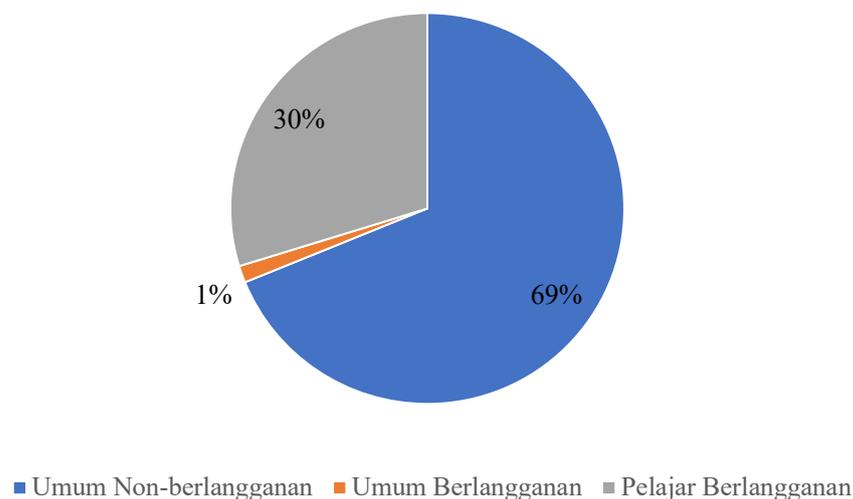


Gambar 5.10 Grafik Persentase Maksud Perjalanan

Responden dengan maksud perjalanan ke Sekolah sebanyak 25 orang (12%), responden dengan maksud perjalanan ke Rumah Sakit sebanyak 18 orang (8%), responden dengan maksud perjalanan Bekerja sebanyak 59 orang (27%), responden dengan maksud Rekreasi atau Liburan sebanyak 42 orang (20%), dan lainnya sebanyak 71 responden (33%).

6. Status Pengguna Trans Jogja

Survei yang dilakukan pada 215 orang pada Trayek K1J ini mendapatkan hasil bahwa sejumlah 148 orang (69%) dengan kategori Umum Non-berlangganan, sejumlah 3 orang (1%) dengan kategori Umum Berlangganan, dan sejumlah 64 orang (30%) dengan kategori Pelajar Berlangganan.



Gambar 5.11 Grafik Status Pengguna

5.2.5 *Importance Perfomance Analysis (IPA)*

Data yang telah diperoleh dari survei kemudian dihitung dengan menggunakan metode *IPA* dengan hasil berupa skor penilaian tingkat kinerja dan tingkat kepentingan. Dapat dilihat pada Tabel 5.16 dan Tabel 5.17 berikut.

Tabel 5.17 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja

Indikator	Jumlah Responden (orang)				
	Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
	5	4	3	2	1
1	170	45	0	0	0
2	135	76	4	0	0
3	59	133	23	0	0
4	148	67	0	0	0
5	66	133	16	0	0
6	189	26	0	0	0
7	39	176	0	0	0
8	195	20	0	0	0
9	191	24	0	0	0
10	126	89	0	0	0
11	53	153	9	0	0
12	16	175	24	0	0
13	156	59	0	0	0
14	169	46	0	0	0
15	151	64	0	0	0
16	66	128	21	0	0
17	83	119	13	0	0
18	172	43	0	0	0
19	149	59	7	0	0
20	138	71	6	0	0

Tabel 5.18 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan

Indikator	Nilai				
	Sangat Penting	Penting	Cukup	Tidak Penting	Sangat Tidak Penting
	5	4	3	2	1
1	145	70	0	0	0

Lanjutan Tabel 5.19 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan

Indikator	Nilai				
	Sangat Penting	Penting	Cukup	Tidak Penting	Sangat Tidak Penting
	5	4	3	2	1
2	10	169	36	0	0
3	156	59	0	0	0
4	169	46	0	0	0
5	63	138	0	0	0
6	168	47	0	0	0
7	174	40	0	0	0
8	177	38	0	0	0
9	159	56	0	0	0
10	188	27	0	0	0
11	186	29	0	0	0
12	144	71	0	0	0
13	172	43	0	0	0
14	175	40	0	0	0
15	123	92	0	0	0
16	186	29	0	0	0
17	196	19	0	0	0
18	186	29	0	0	0
19	194	21	0	0	0
20	201	14	0	0	0

Berdasarkan Tabel 5.16 dan Tabel 5.17 dapat dilakukan perhitungan *Importance Performance Analysis (IPA)* dengan contoh pada indikator nomor 1 berikut ini.

- Skor total nilai Kinerja (X) indikator nomor 1
 - Sangat Setuju (nilai 5) = 170 responden
 - Setuju (nilai 4) = 45 responden
 - Cukup (nilai 3) = 0 responden
 - Tidak Setuju (nilai 2) = 0 responden
 - Sangat Tidak Setuju (nilai 1) = 0 responden
 - $X = (96 \times 5) + (36 \times 4) = 1030$
- Skor total nilai Kepentingan (Y) indikator nomor 1

Sangat Penting (nilai 5)	= 145 responden
Penting (nilai 4)	= 70 responden
Cukup (nilai 3)	= 0 responden
Tidak Penting (nilai 2)	= 0 responden
Sangat Tidak Penting (nilai 1)	= 0 responden
$X = (102 \times 5) + (31 \times 4) = 1005$	

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

Jumlah responden (n) = 215

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

$$\bar{X}_1 = \frac{1030}{215}$$

$$\bar{X}_1 = 4,80$$

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

Jumlah responden (n) = 215

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

$$\bar{Y}_1 = \frac{1005}{215}$$

$$\bar{Y}_1 = 4,67$$

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

Jumlah item pernyataan (n) = 20

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

$$\bar{X}_1 = \frac{90,921}{20}$$

$$\bar{X}_1 = 4,546$$

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

Jumlah item pernyataan (n) = 20

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

$$\bar{Y}_1 = \frac{94,307}{20}$$

$$\bar{Y}_1 = 4,715$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, nilai X diperoleh dari jumlah total skor *Performance* (Kinerja) masing-masing indikator dan nilai Y 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 banyak responden. Jumlah sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah 215 responden. Nilai \bar{X} diperoleh dari nilai \bar{Y} yang dibagi dengan total indikator yang digunakan sebagai batas antar kuadran dalam diagram kartesius, dengan hasil yang didapat $\bar{X} = 4,546$ dan $\bar{Y} = 4,715$.

Berikut hasil perhitungan keseluruhan indikator pada Tabel 5.18 berikut ini.

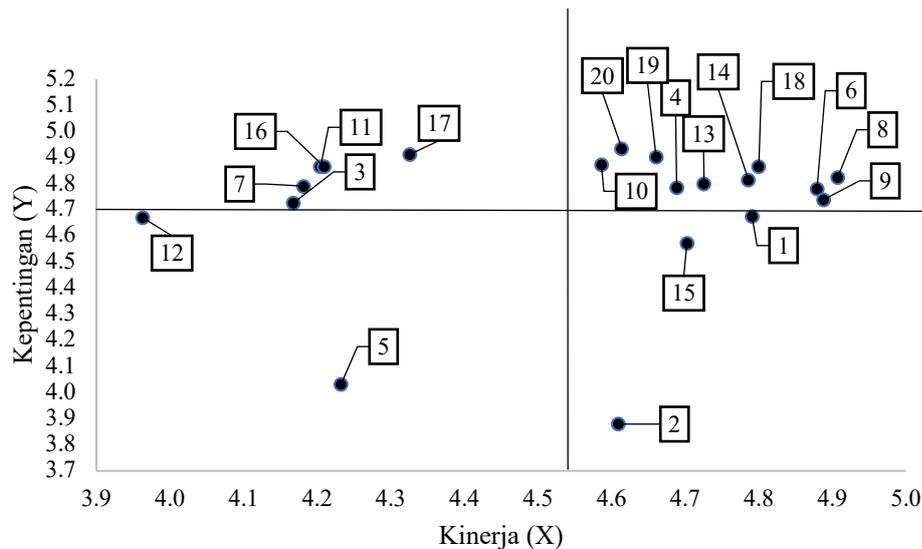
Tabel 5.20 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

No	Pernyataan	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
1	Lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik	1030	1005	4,791	4,674
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	991	834	4,609	3,879
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	896	1016	4,167	4,726
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	1008	1029	4,688	4,786
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	910	867	4,233	4,033
6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	1049	1028	4,879	4,781

Lanjutan Tabel 5.18 Hasil Penilaian Responden Terhadap Kinerja Fasilitas dan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

No	Pernyataan	Skor Jawaban			
		Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	\bar{X}	\bar{Y}
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	899	1030	4,181	4,791
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	1055	1037	4,907	4,823
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	1051	1019	4,888	4,740
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	986	1048	4,586	4,874
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	904	1046	4,205	4,865
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	852	1004	3,963	4,670
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	1016	1032	4,726	4,800
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	1029	1035	4,786	4,814
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	1011	983	4,702	4,572
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	905	1046	4,209	4,865
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	930	1056	4,326	4,912
18	Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan	1032	1046	4,800	4,865
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	1002	1054	4,660	4,902
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	992	1061	4,614	4,935

Semua nilai \bar{X} dan \bar{Y} kemudian dimasukkan pada diagram kartesius sehingga didapatkan indikator yang masuk dalam masing-masing kuadran, yang diantaranya ialah kuadran A (prioritas utama), kuadran B (pertahankan prestasi), kuadran C (prioritas rendah), kuadran D (berlebihan). Diagram kartesius yang sudah diplotkan dapat dilihat pada Gambar 5.12 berikut.



Gambar 5.12 Diagram Kartesius *Importance Performance Analysis (IPA)*

Nilai yang telah dimasukkan ke dalam diagram kartesius dapat diketahui tingkat kinerja tiap indikator berdasarkan letaknya pada kuadran dapat dilihat pada Tabel 5.19 berikut ini.

Tabel 5.21 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius

Kuadran	No.	Indikator
	4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja
	6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik
	8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah
	9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik
	10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus

Lanjutan Tabel 5.19 Letak Tiap Indikator dalam Diagram Kartesius

Kuadran	No.	Indikator
	13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
	14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja
	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
	20	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
	2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap
	15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)
C	5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik
	12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik
D	3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)
	7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia
	11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik
	16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani
	17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

Setelah semua indikator dikelompokkan berdasarkan masing-masing kuadran, selanjutnya dilakukan pembahasan hasil analisis pada tiap indikator berdasarkan letak kuadran seperti berikut.

1. Analisis indikator

a. Kuadran A

Indikator pada kuadran A menunjukkan atribut pelayanan yang dianggap penting serta pada pelaksanaannya telah berjalan sesuai harapan responden sehingga perlu dipertahankan kinerja indikator tersebut. Berikut adalah penjelasan masing-masing indikator yang masuk ke dalam kuadran A.

- 1) Indikator nomor 4, Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja. Hal ini dianggap sangat penting bagi responden karena merupakan alat keselamatan yang perlu disiapkan apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan. Sehingga meningkatkan rasa kepercayaan dan aman pengguna saat menggunakan bus.
- 2) Indikator nomor 6, Fasilitas pegangan (*Hand grip*) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik. Menurut responden sangat dibutuhkan *hand grip* yang baik pada bus agar ketika kursi yang tersedia telah penuh, *hand grip* dan menjadi pilihan. Sehingga, *hand grip* yang terawat dan kuat dapat menjaga keamanan pengguna bus pula.
- 3) Indikator nomor 8, fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah. Kebersihan pada fasilitas umum sangatlah penting, hal ini sangat mempengaruhi keindahan serta kenyamanan pada transportasi umum. Tempat sampah pada bus telah berfungsi dengan baik dan tersedia pada tiap bus. Tempat sampah juga selalu dijaga kebersihannya.
- 4) Indikator nomor 9, fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik. Terutama bagi pengguna bus di siang hari, fasilitas ini sangat dibutuhkan. AC bekerja dengan baik, bahkan beberapa responden beranggapan AC terlalu dingin. Indikator ini dianggap penting pula bagi responden.
- 5) Indikator nomor 10, Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus. Himbauan terpasang dengan baik dan tidak rusak. Pengguna bus tidak terbatas akan usia terdapat anak-anak, ibu hamil, maupun lansia. Oleh karena itu, himbauan ini dianggap sangat penting.
- 6) Indikator nomor 13, harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan. Bahkan bagi beberapa responden harga tiket termasuk sangat terjangkau dengan fasilitas yang diberikan

sangat baik. Harga tarif ini sangat penting agar seluruh lapisan masyarakat dapat menggunakan transportasi umum.

- 7) Indikator nomor 14, ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja. Bus memiliki ketepatan waktu yang relatif baik. Bahkan sangat jarang sekali bus mengalami keterlambatan. Tentunya hal ini sangat memberikan kesan yang baik bagi pengguna. Karena bagi pengguna indikator ini dianggap sangat penting, mengingat pengguna terbanyak bus adalah pelajar dan pekerja.
- 8) Indikator nomor 18, Pengemudi mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang ditetapkan. Penumpang yang masuk ke dalam bus segera melakukan pembayaran di pintu depan sehingga penumpang yang naik telah sesuai dengan tiket dan tarif yang dibayar.
- 9) Indikator nomor 19, Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan. Bus berhenti sesuai dengan tempat pemberhentian yang telah ditentukan.
- 10) Indikator nomor 20, Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang. Pelayanan yang diberikan kepada pengguna sangatlah baik. Para petugas juga telah memberikan arahan dengan baik dan informatif.

b. Kuadran B

Pada indikator ini, menunjukkan atribut pelayanan yang dalam pelaksanaannya dianggap telah memuaskan bahkan berlebihan, namun biasa saja bagi penumpang. Adapun indikator yang masuk ke dalam kuadran B berikut ini.

- 1) Indikator nomor 1, lampu penerangan di dalam Bus berfungsi dengan baik. Menurut pengguna Bus Trans Jogja secara kinerja maupun kepentingan cukup tinggi. Pada lapangan pun lampu penerangan bekerja dengan sangat baik sehingga menimbulkan rasa aman bagi pengguna terutama di malam hari.

- 2) Indikator nomor 2, Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap. Pada siang hari kaca bus tidak terlalu tembus pandang sehingga cukup membuat nyaman penumpang dan pada malam hari kaca tidak terlalu gelap sehingga penumpang tetap merasa aman. Maka hal ini tidak perlu menjadi prioritas untuk ditingkatkan.
- 3) Indikator nomor 15, Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan). Stiker dalam keadaan baik dan tidak rusak. Sehingga, informasi masih mudah diakses oleh penumpang dan tidak perlu ditingkatkan.

c. Kuadran C

Pada indikator C, atribut pelayanan dinilai kinerjanya telah sesuai tetapi belum sempurna. Sehingga, dianggap pelaksanaannya kurang optimal dan kurang memuaskan. Indikator ini dianggap prioritas rendah untuk dibenahi karena tidak terlalu mengurangi atau mengganggu kinerja pelayanannya. Indikator yang masuk dalam kuadran C adalah sebagai berikut.

- 1) Indikator nomor 5, Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik. Sirkulasi di dalam bus sudah cukup baik akan tetapi, penumpang hanya melihat sirkulasi yang sering terbuka hanya pada pintu saja.
- 2) Indikator nomor 12, Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans jogja tersedia dan berfungsi dengan baik.

d. Kuadran D

- 1) Indikator nomor 3, bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang). Kebanyakan responden merasa keberadaan lampu isyarat bahaya tidak pada tempat yang mudah terlihat. Sehingga banyak responden tidak menyadari adanya lampu tersebut ataupun fungsi lampu tersebut.
- 2) Indikator nomor 7, Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia. Fasilitas kesehatan ini tidak disediakan pada tempat yang terlihat

atau terjangkau pengguna. Fasilitas ini disimpan pada tempat penyimpanan sekitar kursi pengemudi. Sehingga, banyak responden atau pengguna merasa pihak bus tidak menyediakan kotak P3K tersebut.

- 3) Indikator nomor 11, Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik. Berdasarkan kepentingan indikator ini cukup tinggi, menandakan menurut pengguna tempat duduk prioritas penting keberadaannya. Akan tetapi, kinerjanya masih tergolong kecil sehingga perlu ditingkatkan lagi dengan menambahkan stiker tanda pada kursi atau *sign* agar pengguna dapat menggunakan dan fasilitas berfungsi maksimal.
- 4) Indikator nomor 16, Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani. Pada beberapa halte/*portable* tidak tertera jadwal keberangkatan, kedatangan, tarif, maupun trayek yang dilayani. Informasi ini juga tidak tertera didalam bus, hanya informasi mengenai halte-halte pemberhentian saja yang tersedia. Sehingga, responden berharap adanya peningkatan dan perbaikan pada indikator ini.
- 5) Indikator nomor 17, Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Pada beberapa kesempatan pengemudi bus kerap mengendarai kendaraan dengan kecepatan yang cukup tinggi pada lalu lintas yang padat. Bahkan bus kerap mengambil bagian jalan yang cukup sempit untuk dilewati, sehingga pengguna cukup merasa khawatir ketika di dalam bus.

5.2.6 Customer Satisfaction Index (CSI)

Data yang telah diolah dengan metode *IPA* kemudian digunakan untuk menganalisis dengan metode *CSI* seperti contoh perhitungan pada indikator 1 berikut ini.

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

$$\bar{Y}_1 = 4,674$$

$$\sum \bar{Y}_1 = 94,307$$

Sehingga diperoleh:

$$WF_1 = \frac{4,674}{94,307} \times 100\%$$

$$WF_1 = 4,957$$

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

$$\bar{X}_1 = 4,791$$

Sehingga diperoleh:

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

$$WS_1 = 4,791 \times 4,957$$

$$WS_1 = 23,746$$

3. *Weighted average total (WAT)*

Jumlah keseluruhan nilai dari *WS* ($\sum WAT$) = 454,793

4. *Customer Satisfaction Index (CSI)*

$$(\sum WAT) = 454,793$$

H_s (skala terbesar pada jawaban kuesioner) = 5

$$CSI = \frac{454,793}{5} \times 100\%$$

$$CSI = 90,9586\%$$

Adapun hasil dari analisis *CSI* dapat dilihat pada Tabel 5.20 berikut ini.

Tabel 5.22 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* setiap indikator

No	Indikator	Tingkat Kepentingan	<i>Importance Weighting Factors</i>	Tingkat Kinerja	<i>Weighted Score</i>
		(\bar{Y})	(<i>WF</i>)	(\bar{X})	(<i>WS</i>)
1	Lampu penerangan di dalam bus berfungsi dengan baik	4,674	4,957	4,791	23,746
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	3,879	4,113	4,609	18,959

**Lanjutan Tabel 5.20 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)*
setiap indikator**

No	Indikator	Tingkat Kepentingan	<i>Importance Weighting Factors</i>	Tingkat Kinerja	<i>Weighted Score</i>
		(\bar{Y})	(<i>WF</i>)	(\bar{X})	(<i>WS</i>)
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4,726	5,011	4,167	20,882
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4,786	5,075	4,688	23,793
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	4,033	4,276	4,233	18,098
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4,823	5,114	4,907	25,096
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4,740	5,026	4,888	24,567
10	Terdapat himbauan larangan merokok di dalam bus	4,874	5,169	4,586	23,704
11	Tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, lansia, anak-anak, dan wanita hamil berfungsi dengan baik	4,865	5,159	4,205	21,691
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4,670	4,952	3,963	19,622
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4,800	5,090	4,726	24,052
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	4,814	5,105	4,786	24,431
15	Stiker informasi tanggap darurat (berupa nomor telepon dan atau SMS pengaduan)	4,572	4,848	4,702	22,797

**Lanjutan Tabel 5.20 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)*
setiap indikator**

No	Indikator	Tingkat Kepentingan	<i>Importance Weighting Factors</i>	Tingkat Kinerja	<i>Weighted Score</i>
		(\bar{Y})	(<i>WF</i>)	(\bar{X})	(<i>WS</i>)
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4,865	5,159	4,209	21,715
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	4,912	5,208	4,326	22,528
19	Pengemudi menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	4,902	5,198	4,660	24,226
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4,935	5,233	4,614	24,144
Total		94,307	100	90,921	454,793
<i>Weighted Average Total (WAT)</i>					454,793
<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>					90,959

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh nilai indeks kepuasan penumpang sebesar 90,959%, nilai tersebut berada pada rentang skala $80\% < CSI \leq 100\%$ yang berarti secara keseluruhan atribut pelayanan bus Trans Jogja Trayek K1J termasuk ke dalam kategori sangat puas.

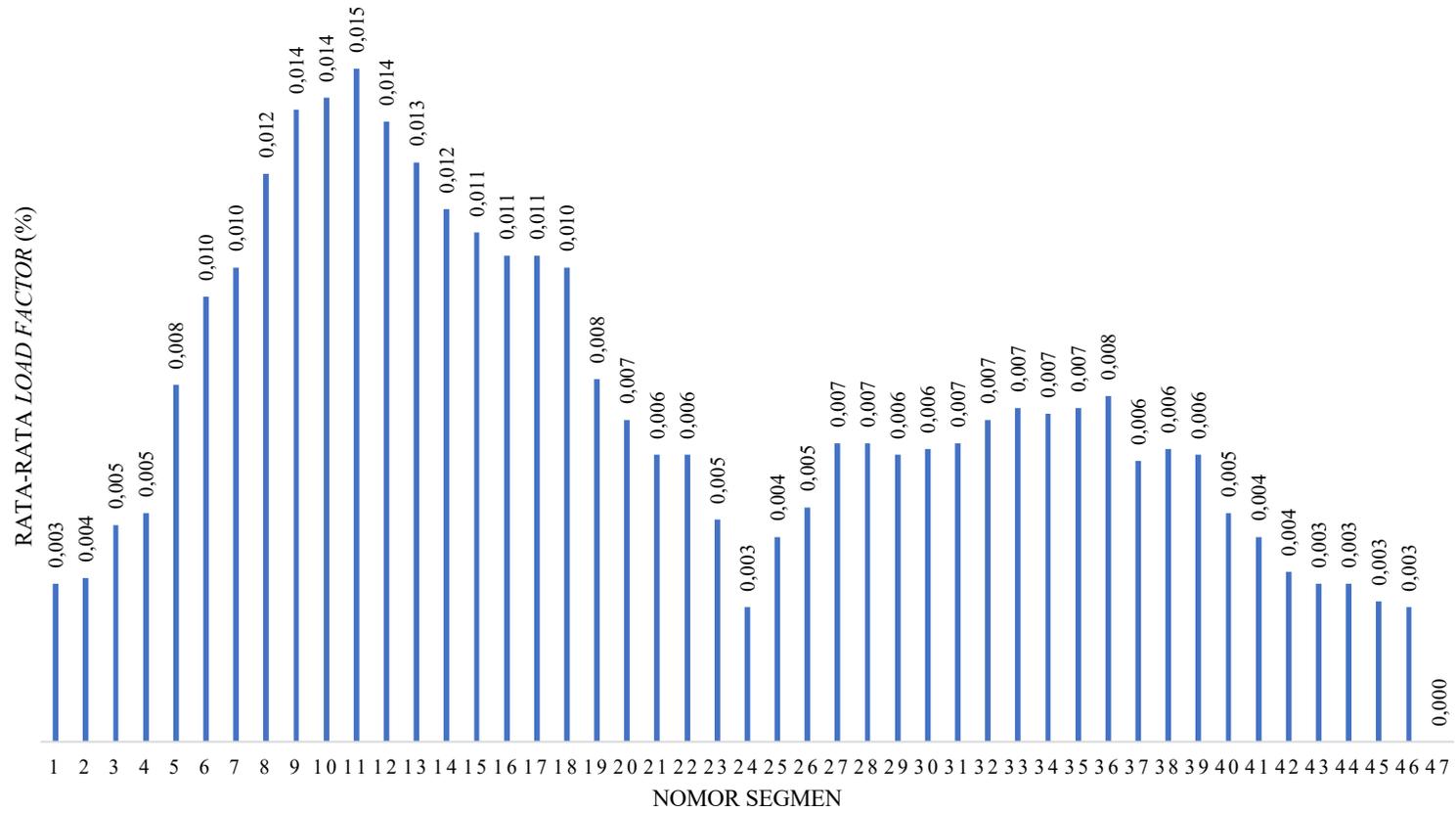
5.3 Pembahasan

5.3.1 Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek K1J

Berikut rekapitulasi hasil analisis kinerja operasional bus Trans Jogja Trayek K1J sebagai berikut.

Tabel 5.23 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional

Indikator	Standar	Hasil	Keterangan
<i>Load factor</i> (%)	70	7,220	Memenuhi (catatan)
<i>Headway</i> (menit)	5-10	8,949	Memenuhi
Waktu Sirkulasi (jam)	1-3	1,124	Memenuhi

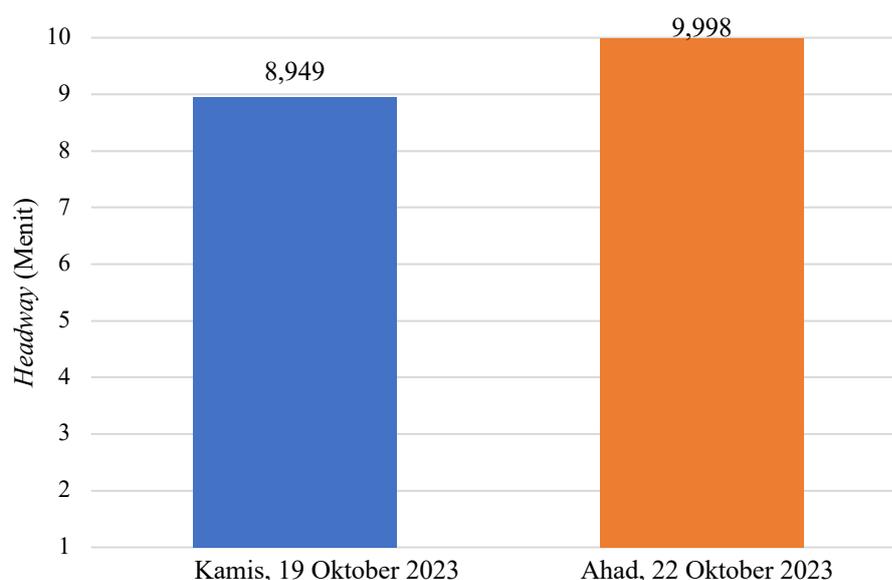


Gambar 5.13 Rata-rata *Load Factor* Bus Trans Jogja Trayek K1J

Hal ini bisa dilihat grafik pada Gambar 5.13, bahwa terdapat beberapa segmen saja yang memiliki nilai *load factor* yang tinggi yaitu segmen 11 (Superindo Kaliurang – Pasar Kolombo) sebesar 14,744% dan selebihnya mengalami penurunan yang cukup signifikan. Dalam mengatasi ini perlu dilakukan beberapa cara, salah satunya adalah pemerintah untuk rajin mengimbau kepada masyarakat akan baiknya penggunaan transportasi umum khususnya Trans Jogja dibandingkan kendaraan pribadi. Meningkatkan kesadaran masyarakat akan efisiennya penggunaan transportasi yang optimal akan mengurangi volume kendaraan, kemacetan, serta menjaga lingkungan dari banyaknya produksi karbon dioksida kendaraan. Selain itu dari hasil *load factor* yang diperoleh masih tergolong kecil dapat berimbas kepada nilai waktu antara bus satu dengan yang lainnya atau *headway* juga kecil, hal ini karena nilai *headway* yang kecil menunjukkan frekuensi kendaraan yang semakin besar. Sehingga jumlah penumpang yang tidak banyak tersebut semakin tersebar ke bus yang berbeda-beda dan penumpang pada satu bus tidak berdesakan atau *load factor* kecil. Pada penelitian Alam (2022) nilai *load factor* yang diperoleh sebesar 10% pada Trayek 6A dan 11% pada Trayek 6B, Pada penelitian Jamil (2021) hasil *load factor* mendapatkan rata-rata sebesar 7,99%, dan pada penelitian oleh Saputra (2020) nilai *load factor* yang diperoleh sebesar 14%. Apabila dibandingkan hasil *load factor* dengan ketiga penelitian sebelumnya tersebut, didapat hasil yang masih jauh dibawah batas maksimal 70% berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

1. Nilai *headway* rata-rata yang diperoleh sebesar 8,949 menit tersebut berada di antara rentang standar ideal sebesar 5-10 menit yang menunjukkan nilai *headway* yang diperoleh telah sesuai dengan standar. Sehingga nilai *headway* Trans Jogja Trayek K1J telah optimal dan perlu dipertahankan. Nilai *headway* yang baik ini menunjukkan bahwa frekuensi kendaraan yang tersedia telah cukup untuk menghasilkan kinerja yang baik. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Alam (2022) mendapatkan hasil *headway* sebesar 25,45 menit untuk Trayek 6A dan untuk 26,25 menit Trayek 6B, penelitian oleh Jamil (2021) mendapatkan hasil *headway* sebesar 21,37 menit, dan Saputra (2020)

memperoleh nilai *headway* sebesar 26 menit. Berdasarkan ketiga penelitian terdahulu tersebut, jika dibandingkan dengan hasil *headway* yang telah diperoleh pada penelitian ini memiliki hasil yang lebih baik. Ketiga hasil penelitian terdahulu belum memenuhi standar ideal yaitu 5-10 menit, menunjukkan bahwa kinerja Trans Jogja Trayek K1J berdasarkan parameter *headway* telah memenuhi standar ideal dalam pelaksanaannya dibandingkan dengan ketiga Trayek yang dilakukan penelitian sebelumnya.



Gambar 5.14 Rata-rata *Headway* Bus Trans jogja Trayek K1J

Berdasarkan Gambar 5.14 nilai *headway* pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 (*weekend*) lebih besar daripada hari Kamis, 19 Oktober 2023 (*weekday*). Hal ini dipengaruhi kondisi lalu lintas rute yang dilewati memadat diakhir pekan. Banyak masyarakat yang menghabiskan waktu dengan berliburan bahkan turis-turis dari daerah lainnya berdatangan, sehingga meningkatkan volume kendaraan dijalanan dan menimbulkan beberapa kemacetan.

2. Hasil analisis dari waktu sirkulasi adalah sebesar 1,124 jam dengan standar rata-rata indikator kinerja angkutan umum yang ideal sebesar 1-3 jam, dan berdasarkan hasil yang diperoleh berada di antara rentang standar yang ada. Sehingga menunjukkan nilai waktu sirkulasi pada Trans Jogja Trayek K1J

sudah memenuhi standar. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Jamil (2021) mendapatkan hasil waktu sirkulasi sebesar 0,73 jam, dan Saputra memperoleh nilai waktu sirkulasi sebesar 1,3 jam. Dari kedua penelitian terdahulu tersebut jika dibandingkan dengan hasil penelitian yang diperoleh sama-sama memenuhi standar ideal yaitu 1-3 jam.

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

Analisis dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* yang diperoleh merupakan gambaran bagaimana kinerja atau pelayanan bus Trans Jogja Trayek K1J dengan kinerja yang baik dan harus dipertahankan, sebagai berikut ini.

1. Kuadran A, pada kuadran ini indikator menunjukkan prioritas utama telah memenuhi harapan penumpang bus dengan kinerja yang baik dan harus dipertahankan, yaitu sebagai berikut.
 - a. Lampu penerangan di dalam bus
 - b. Ketersediaan peralatan keselamatan
 - c. Fasilitas *hand grip* yang baik
 - d. Fasilitas kebersihan yang terbaik
 - e. Himbauan larangan merokok
 - f. Tempat duduk prioritas
 - g. Harga tiket dan tarif sesuai
 - h. Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan bus
 - i. Pengemudi mengangkut penumpang dengan tiket dan tarif yang sesuai
 - j. Pengemudi menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang sesuai
 - k. Sikap petugas yang baik
2. Kuadran B, kuadran ini menunjukkan indikator dengan kinerja yang telah cukup baik akan tetapi termasuk prioritas rendah, seperti berikut ini.
 - a. Kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap
 - b. Stiker informasi tanggap darurat

3. Kuadran C, kuadran ini menunjukkan indikator dengan kinerja di lapangan belum maksimal namun termasuk prioritas rendah terhadap kepuasan penumpang, antara lain sebagai berikut.
 - a. Sirkulasi udara pada bus
4. Kuadran D, indikator yang masuk ke dalam kuadran ini menunjukkan indikator dengan kualitas kinerja yang belum baik dan prioritas utama untuk ditingkatkan supaya memenuhi harapan penumpang, antara lain berikut ini.
 - a. Lampu isyarat tanda bahaya bus
 - b. Fasilitas kesehatan tersedia
 - c. Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda
 - d. Informasi pelayanan
 - e. Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas

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

Berdasarkan hasil analisis, diperoleh nilai indeks kepuasan penumpang terhadap seluruh atribut pelayanan bus sebesar 90,959% yang menunjukkan nilai tersebut masuk pada rentang skala nilai $80\% < CSI \leq 100\%$ sehingga termasuk dalam kategori sangat puas. Nilai tersebut dapat mengalami penurunan, sehingga diharapkan untuk menjaga dan meningkatkan pelayanan agar tingkat kepuasan penumpang tetap terjaga.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Safitri dan Kurniati (2023) pada Bus Damri Trayek Sumbawa-Mataram sebesar 88,13% dan penelitian yang dilakukan oleh Jamil (2021) pada Trans Jogja Trayek 6A dan 6B memperoleh nilai *CSI* sebesar 79,273%. Dari kedua penelitian terdahulu tersebut sama-sama telah memenuhi syarat. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna memiliki kepuasan yang baik pada akomodasi dan trayek tersebut. Apabila dibandingkan dengan hasil metode *IPA* cukup berkorelasi, pada metode *IPA* memiliki beberapa indikator yang kinerja dan kepuasannya tinggi sehingga sesuai dengan hasil untuk metode *CSI* yang masuk pada kategori sangat puas. Berdasarkan lapangan peneliti melihat secara langsung fasilitas yang diberikan cukup memuaskan, dapat dilihat pada Gambar 5.15 kursi bus tersedia dengan bersih dan rapih.



Gambar 5.15 Fasilitas Kursi Bus Trans Jogja Trayek K1J

Selain itu juga seperti penerangan bus khususnya di malam hari sangat baik sehingga meningkatkan rasa keamanan pengguna seperti pada Gambar 5.16. Sehingga, menurut penulis hasil *CSI* sesuai dengan fasilitas yang disediakan bus kepada pengguna.



Gambar 5.16 Fasilitas Penerangan Bus Trans Joga Trayek K1J

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berikut hasil analisis serta pembahasannya mengenai hasil perhitungan kinerja operasional dan tingkat kepuasan penumpang terhadap pelayan bus Trans Jogja Trayek K1J yang telah dilakukan.

1. Hasil analisis untuk kinerja operasional yang mengacu pada SK Ditjend 68/2002 didapat bahwa *load factor*, *headway*, dan waktu sirkulasi telah memenuhi standar. Namun untuk *load factor* masih terhitung sangat kecil nilainya sehingga kinerja operasional bus mengangkut penumpang masih perlu ditingkatkan.
2. Hasil analisis kinerja pelayanan dengan metode *Importance performance Analysis* dari 20 item pertanyaan atribut pelayanan yang kinerjanya masih belum maksimal dengan prioritas rendah maupun tinggi berada pada indikator pertanyaan nomor 3 (lampu isyarat tanda bahaya pada bus yang terpasang di atap pintu masuk), nomor 5 (sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan berfungsi dengan baik), nomor 7 (fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia), nomor 12 (penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus tersedia dan berfungsi dengan baik), nomor 15 (stiker informasi tanggap darurat), nomor 17 (pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas).
3. Hasil analisis tingkat kepuasan penumpang dengan metode *Customer Satisfaction Index* diperoleh hasil bahwa tingkat kepuasan penumpang bus Trans Jogja Trayek K1J sudah sangat puas dengan pelayanan yang diberikan kepada pengguna bus.

6.2 Saran

Berikut saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis pada penelitian Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut.

1. Melakukan upaya perbaikan untuk peningkatan *load factor* agar sesuai standar sehingga kinerja bus lebih optimal.
2. Perlu adanya peningkatan mekanisme untuk memudahkan pengguna kursi roda saat naik turun dari bus terutama di *portable*.
3. Membuat peraturan penindakan kepada pengemudi bus yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Agar menjaga keamanan dan kelancaran lalu lintas.
4. Melakukan peningkatan dalam penyediaan informasi seperti. jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek pada tiap halte atau menyediakan aplikasi dan web yang dapat diakses pengguna kapan saja.
5. Melakukan promosi berupa kerja sama dengan institusi pendidikan yang lokasinya searah dengah rute bus. Promosi dilakukan kepada para pelajar dan mahasiswa. Selain itu, pihak institusi dapat menentukan berbagai metode untuk meningkatkan minat pelajar atau mahasiswa dalam penggunaa transportasi umum. Seperti, mengadakan “*Public Transportation Day*” di hari tertentu. Dimana mahasiswa atau pelajar disarankan menggunakan bus Trans Jogja dalam menempuh perjalanan kekampus dan mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi dikenai biaya parkir sebesar dua kali biaya bus Trans Jogja.
6. Melakukan pengecekan kelayakan bus secara ketat dan berkala, apakah terdapat fasilitas yang perlu diperbaharui atau diperbaiki agar tetap menjaga kepuasan pengguna bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Alam, A.W. D. 2022. Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Pada Trayek 6A dan 6B. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. 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.
- Anindya, A. P., dan Mindhayani. I. 2021. Analisis Kepuasan Pelanggan *De Laundry* Dengan Menggunakan Metode *Customer Satisfaction Index* dan *Service Quality*. *Jurnal INTECH Teknik Industri Universitas Serang Raya*, Vol. 7 No.2
- Aritonang, L. R. 2005. *Kepuasan Pelanggan*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Bakara, M. R., & Surbakti, M. S. 2019. Analisa Kinerja Operasional Bus Trans Mebidang (Studi Kasus Rute Terminal Binjai-Pusat Pasar Kota Medan). *Jurnal Teknik Sipil Usu*, Vol. 8
- Bakhtiar, A. 2018. Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang. *Jurnal Ketahanan Pangan (JU-Ke)*, Vol. 2 No. 2.
- Hariani, M. L., Varadila, V., Mukhlis. J. 2023. Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan BRT Trans Semarang Rute Penggaron-Mangkang. *Siklus: Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 9 No.1.
- Jamil, F. 2021. Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Bus Trans Jogja Trayek 6A dan 6B. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat. 2002. No.687/Aj.206/DRJD tentang “*Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*”. Jakarta.
- Nashiruddin, A., Agustin, Widyawati, I., Firdausiyah, N. 2021. Evaluasi Kinerja Angkutan Umum LYN C Kabupaten Bojonegoro Sebelum Pandemi Covid-19. *Jurnal Planning for Urban Region and Environment (PURE)*. Vol. 10 No.4.
- Pambudi, M. S. T., dan Widyaningrum, D. 2023. Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan dengan Pendekatan *Service Quality* dalam Upaya Peningkatan

- Kualitas Pelayanan (Studi Kasus: Bengkel Motor XYZ). *Jurnal Teknologi Terapan*, Vol.7 No.3.
- 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.
- Purnomo, M. T., Herijanto, W. 2021. Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Rute Semarang-Kendal. *Jurnal Teknik ITS*. Vol. 10 No.2.
- Raharjo, N. R. 2011. Pengaruh Kualitas Jasa Terhadap Citra Trans-Jogja. *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Atmajaya. Yogyakarta.
- Safiera, F., Setyawan, Y. 2017. Metode *Importance-Performance Analysis (IPA)* dan Regresi Logistik Ordinal untuk Mengetahui Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kepuasan Pasien Klinik Pratama RGB RZ Bantul Yogyakarta. *Jurnal Statistika Industri dan Komputasi*. Vol.2 No.2. E-ISSN2527-9378.
- Safitri, B. I. D., dan Kurniati, E. 2023. Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Bus Damri Terhadap Kinerja Pelayanan Angkutan Umum (Trayek Sumbawa-Mataram). *Jurnal Informasi, Sains dan Teknologi*. Vol.6 No.2.
- Saputra, S. D. 2020. Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek 5A). *Tugas Akhir*. (Tidak Diterbitkan). Universitas Islam Indonesia.
- Singarimbun, M., dan Effendi, S. 2008. *Metode Penelitian Survei*. Pustaka LP3ES Indonesia. Jakarta.
- Soetomo, A. 2021. *Perencanaan dan Perancangan Sistem Transportasi*. Penerbit Andi. Yogyakarta.

- 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.
- Tjondronegoro, S. D. K., Firdausiyah, N., Widyawati, A. I. 2023. Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan Bus Pengumpan Transjakarta Rute 1C. *Jurnal Planning for Urban Region and Environment (PURE)*. Vol. 12 No. 3.
- 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.
- Wisudawati, N., Irfani, M. G., Hastarina, M., dan Santoso, B. 2023. Penggunaan Metode *Importance-Performance Analysis (IPA)* Untuk Menganalisis Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Administrasi Kependudukan Kecamatan Lengkiti. *Integrasi Jurnal Ilmiah Teknik Industri*, Vol. 8 No. 1.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional Trans Jogja Trayek K1J

Formulir Survei (*on bus*) Trans Jogja Trayek K1J

Hari/Tanggal :

No. Bus :

Waktu Tiba :

Waktu Keberangkatan :

Putaran ke :

Segmen	Jalur Halte dan TPB	Penumpang Naik	Penumpang Turun	Jam	Waktu (menit)	Keterangan
1	Terminal Bus Condong Catur					
2	Shelter Affandi Susteran Novisiat					
3	Halte TJ Sanata Dharma					
4	Halte TJ Colombo Samirono					
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih					
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM					
7	TPB Fakultas Peternakan UGM					
8	Halte TJ RSUP Sardjito					
9	TPB MM EP UGM					
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang					
11	Superindo Kaliurang					
12	Pasar Kolombo					
13	Terminal Bangunan					
14	Simpang Kaliurang Palem Raya					
15	Kantor Camat Ngaglik					
16	Puskesmas Ngaglik 1					
17	SMPN 2 Ngaglik					
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi					
19	Wedangan Kampoeng					
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum					
21	Halte Kampus UII 1					
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i>					
23	RS Panti Nugroho K1J					

Segmen	Jalur Halte dan TPB	Penumpang Naik	Penumpang Turun	Jam	Waktu (menit)	Keterangan
24	Pasar Pakem					
25	SMPN 4 Pakem					
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1					
27	Halte Kampus UII 2					
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2					
29	Wedangan Kampoeng 2					
30	SPBU Kaliurang					
31	SMPN 2 Ngaglik 2					
32	Puskesmas Ngaglik 2					
33	TK Bias Kaliurang					
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2					
35	PLN Gardu Induk Kentungan					
36	Pasar Kolombo 2					
37	Superindo Kaliurang 2					
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang					
39	TPB Fakultas Biologi UGM					
40	Halte TJ Fak UGM					
41	TPB Fak UGM					
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM					
43	Halte TJ Colombo Kosudgama					
44	Halte TJ Colombo UNY					
45	Halte TJ UNY					
46	Grand Tjokro Yogyakarta					
47	Halte SPBU Gejayan					
48	Terminal Bus Condong Catur					

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal :

Tujuan :

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	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		

No.	Pernyataan	PENILAIAN	
		Kinerja	Keputusan
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		
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan		
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja		
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		
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		
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang		

Lampiran 3 Surat Ijin Survei dari DISHUB

B



PEMERINTAH DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN

دinas Perhubungan

Alamat : Jl. Babarsari No. 30 Yogyakarta Telepon (0274) 485775, 487335, Fax : (0274) 485405
 Website : www.dishub.jogjaprovo.go.id Email : dishub@jogjaprovo.go.id

Nomor	: 070/4654	Yogyakarta, 30 Oktober 2023
Sifat	: Biasa	
Lampiran	: 1 (satu) lembar	Kepada:
Hal	: Permohonan Izin Penelitian dan Pengambilan Data Tugas Akhir a.n. Lania Anjli Pradita	Yth. Direktur Utama PT. Jogja Tugu Trans di - YOGYAKARTA

Menindaklanjuti surat Kaprodi Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia nomor: 124/Ka.Prodi PSTS/20/TA/IV/2023 tanggal 10 Oktober 2023 perihal Permohonan Izin Penelitian TA dan Pengambilan Data untuk TA, bahwa yang berkepentingan dibawah ini:

Nama : Lania Anjli Pradita
 Keperluan : Melaksanakan Penelitian dan Pengambilan Data
 Judul Tugas Akhir : Kinerja Operasional Bus Trans Jogja Trayek K1J
 Waktu pelaksanaan : 31 Oktober – 10 November 2023

Agar dibantu dalam pelaksanaan survei dan pengambilan data di lapangan sesuai kebutuhan dan jadwal yang telah disusun.

Demikian disampaikan atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Plh. KEPALA,



SUMARIYOTO, S.E., M.Si.
 NIP. 196809171989031010

Tembusan:
 Kaprodi Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia

Lampiran 4 Jumlah Penumpang Trans Jogja Trayek K1J

<i>Peak Hour</i>	<i>Weekday (19 Oktober 2023)</i>		<i>Weekend (22 Oktober 2023)</i>	
	No Bus	Jumlah Penumpang	No Bus	Jumlah Penumpang
Pagi	1	13	1	3
	2	16	2	15
	3	1	3	4
	4	10	4	5
	5	4	5	13
Sore	1	30	1	12
	2	7	2	12
	3	11	3	2
	4	32	4	13
	5	9	5	3

Lampiran 5 Load Factor Trans Jogja Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023

Tabel L-5.1 Load Factor per Segmen Bus 1 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 Peak hour Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	1	10,256
	2	10,256
	3	10,256
	4	12,821
	5	12,821
	6	12,821
	7	12,821
	8	17,949
	9	17,949
	10	17,949
	11	20,513
	12	20,513
	13	20,513
	14	20,513
	15	20,513
	16	20,513
	17	20,513
	18	20,513
	19	15,385
	20	15,385

**Lanjutan Tabel L-5.1 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Kamis, 19
Oktober 2023 *Peak hour* Pagi**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	21	12,821
	22	12,821
	23	7,692
	24	2,564
	25	10,256
	26	10,256
	27	10,256
	28	2,564
	29	2,564
	30	2,564
	31	5,128
	32	5,128
	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	2,564
	37	2,564
	38	2,564
	39	2,564
	40	2,564
	41	2,564
	42	2,564
	43	2,564
	44	2,564
	45	2,564
	46	2,564
	47	0,000

**Tabel L-5.2 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Kamis, 19 Oktober
2023 *Peak hour* Pagi**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	1	5,128
	2	5,128
	3	5,128
	4	5,128
	5	5,128
	6	5,128
	7	5,128
	8	10,256
	9	10,256
	10	12,821
	11	12,821
	12	7,692
	13	5,128
	14	5,128
	15	5,128
	16	7,692
	17	12,821
	18	12,821
	19	12,821
	20	7,692
	21	5,128
	22	5,128
	23	5,128
	24	2,564
	25	2,564
	26	7,692
	27	7,692
	28	2,564
	29	2,564
	30	2,564
	31	2,564
	32	2,564
	33	2,564
	34	2,564
	35	2,564
	36	7,692
	37	7,692
	38	10,256

Lanjutkan Tabel L-5.2 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	39	10,256
	40	7,692
	41	5,128
	42	5,128
	43	5,128
	44	7,692
	45	7,692
	46	7,692
	47	0,000

Tabel L-5.3 *Load Factor* per Segmen Bus 3 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	0,000
	6	0,000
	7	2,564
	8	2,564
	9	2,564
	10	2,564
	11	2,564
	12	2,564
	13	2,564
	14	2,564
	15	0,000
	16	0,000
	17	0,000
	18	0,000
	19	0,000
	20	0,000
	21	0,000
	22	0,000

Lanjutkan Tabel L-5.3 *Load Factor* per Segmen Bus 3 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	23	0,000
	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	0,000
	28	0,000
	29	0,000
	30	0,000
	31	0,000
	32	0,000
	33	0,000
	34	0,000
	35	0,000
	36	0,000
	37	0,000
	38	0,000
	39	0,000
	40	0,000
	41	0,000
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-5.4 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	1	7,692
	2	10,256
	3	12,821
	4	12,821

Lanjutkan Tabel L-5.4 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	5	12,821
	6	15,385
	7	15,385
	8	15,385
	9	15,385
	10	15,385
	11	12,821
	12	10,256
	13	5,128
	14	5,128
	15	5,128
	16	5,128
	17	5,128
	18	5,128
	19	2,564
	20	2,564
	21	2,564
	22	2,564
	23	0,000
	24	2,564
	25	5,128
	26	5,128
	27	5,128
	28	5,128
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	10,256
	33	10,256
	34	10,256
	35	10,256
	36	10,256
	37	10,256
	38	7,692
	39	7,692
	40	2,564

Lanjutkan Tabel L-5.4 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	41	0,000
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-5.5 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	0,000
	6	0,000
	7	0,000
	8	0,000
	9	0,000
	10	0,000
	11	0,000
	12	0,000
	13	0,000
	14	0,000
	15	0,000
	16	0,000
	17	0,000
	18	0,000
	19	0,000
	20	0,000
	21	0,000
	22	0,000
	23	2,564

**Tabel L-5.5 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Kamis, 19 Oktober
2023 *Peak hour* Pagi**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	24	5,128
	25	5,128
	26	7,692
	27	10,256
	28	10,256
	29	10,256
	30	10,256
	31	10,256
	32	10,256
	33	10,256
	34	10,256
	35	10,256
	36	10,256
	37	10,256
	38	10,256
	39	10,256
	40	7,692
	41	5,128
	42	5,128
	43	5,128
	44	5,128
	45	5,128
	46	5,128
	47	0,000

**Tabel L-5.6 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Kamis, 19 Oktober
2023 *Peak hour* Sore**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	1	0,000
	2	0,000
	3	5,128
	4	5,128
	5	15,385

**Lanjutan Tabel L-5.6 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Kamis, 19
Oktober 2023 *Peak hour* Sore**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	6	23,077
	7	28,205
	8	33,333
	9	33,333
	10	35,897
	11	35,897
	12	35,897
	13	35,897
	14	35,897
	15	30,769
	16	30,769
	17	30,769
	18	30,769
	19	20,513
	20	17,949
	21	15,385
	22	15,385
	23	10,256
	24	7692
	25	17,949
	26	17,949
	27	17,949
	28	23,077
	29	23,077
	30	23,077
	31	23,077
	32	23,077
	33	23,077
	34	23,077
	35	20,513
	36	20,513
	37	12,821
	38	12,821
	39	12,821
	40	12,821
	41	12,821

Lanjutan Tabel L-5.6 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	42	12,821
	43	12,821
	44	12,821
	45	10,256
	46	7,692
	47	0,000

Tabel L-5.7 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	1	10,256
	2	10,256
	3	10,256
	4	10,256
	5	12,821
	6	12,821
	7	12,821
	8	12,821
	9	12,821
	10	12,821
	11	10,256
	12	5,128
	13	5,128
	14	5,128
	15	5,128
	16	5,128
	17	5,128
	18	5,128
	19	5,128
	20	5,128
	21	5,128
	22	5,128
	23	5,128
	24	2,564
	25	2,564
	26	5,128

Lanjutan Tabel L-5.7 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	27	5,128
	28	5,128
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	5,128
	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	5,128
	37	5,128
	38	7,692
	39	7,692
	40	5,128
	41	2,564
	42	2,564
	43	2,564
	44	2,564
	45	2,564
46	2,564	
47	0,000	

Tabel L-5.8 *Load Factor* per Segmen Bus 3 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	1	7,692
	2	7,692
	3	7,692
	4	7,692
	5	10,256
	6	12,821
	7	15,385
	8	20,513
	9	25,641
	10	23,077

Lanjutan Tabel L-5.8 *Load Factor* per Segmen Bus 3 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Sore

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	11	25,641
	12	23,077
	13	23,077
	14	23,077
	15	23,077
	16	17,949
	17	17,949
	18	17,949
	19	15,385
	20	15,385
	21	12,821
	22	12,821
	23	10,256
	24	5,128
	25	5,128
	26	5,128
	27	5,128
	28	5,128
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	5,128
	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	5,128
	37	5,128
	38	5,128
	39	5,128
	40	5,128
	41	5,128
	42	5,128
	43	5,128
	44	5,128
	45	5,128
	46	5,128
	47	0,000

Tabel L-5.9 Load Factor per Segmen Bus 4 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 Peak hour Sore

No. Bus	No. Segmen	Load Factor
4	1	5,128
	2	5,128
	3	12,821
	4	15,385
	5	28,205
	6	35,897
	7	38,462
	8	41,026
	9	53,846
	10	51,282
	11	56,410
	12	48,718
	13	41,026
	14	28,205
	15	28,205
	16	23,077
	17	23,077
	18	23,077
	19	17,949
	20	15,385
	21	15,385
	22	15,385
	23	12,821
	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	2,564
	28	2,564

Lanjutan Tabel L-5.9 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	29	2,564
	30	2,564
	31	2,564
	32	2,564
	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	5,128
	37	2,564
	38	5,128
	39	5,128
	40	5,128
	41	5,128
	42	2,564
	43	2,564
	44	2,564
	45	2,564
	46	2,564
	47	0,000

Tabel L-5.10 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	7,692
	6	15,385
	7	15,385

Lanjutan Tabel L-5.10 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Sore

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	8	15,385
	9	17,949
	10	17,949
	11	17,949
	12	17,949
	13	17,949
	14	17,949
	15	15,385
	16	12,821
	17	12,821
	18	10,256
	19	7,692
	20	7,692
	21	7,692
	22	7,692
	23	2,564
	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	0,000
	28	0,000
	29	0,000
	30	0,000
	31	0,000
	32	0,000
	33	0,000
	34	0,000
	35	0,000
	36	0,000
	37	0,000
	38	0,000
	39	0,000
	40	0,000
	41	0,000
	42	0,000

Lanjutan Tabel L-5.10 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Lampiran 6 *Load Factor* Trans Jogja Trayek K1J hari Ahad, 22 Oktober 2023

Tabel L-6.1 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	0,000
	6	0,000
	7	0,000
	8	0,000
	9	0,000
	10	0,000
	11	0,000
	12	0,000
	13	0,000
	14	0,000
	15	0,000
	16	0,000
	17	0,000
	18	0,000
	19	5,128
	20	5,128
	21	5,128
	22	5,128
	23	5,128

Lanjutan Tabel L-6.1 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	0,000
	28	0,000
	29	0,000
	30	0,000
	31	0,000
	32	0,000
	33	0,000
	34	0,000
	35	2,564
	36	2,564
	37	2,564
	38	0,000
	39	0,000
	40	0,000
	41	0,000
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-6.2 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	1	7,692
	2	7,692
	3	7,692
	4	7,692
	5	10,256
	6	10,256
	7	10,256
	8	23,077

Lanjutan Tabel L-6.2 *Load Factor* per Segmen Bus 2 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	9	23,077
	10	23,077
	11	17,949
	12	17,949
	13	17,949
	14	15,385
	15	15,385
	16	15,385
	17	15,385
	18	15,385
	19	12,821
	20	10,256
	21	10,256
	22	10,256
	23	10,256
	24	5,128
	25	5,128
	26	5,128
	27	7,692
	28	12,821
	29	10,256
	30	10,256
	31	10,256
	32	12,821
	33	10,256
	34	10,256
	35	10,256
	36	10,256
	37	10,256
	38	10,256
	39	10,256
	40	10,256
	41	10,256
	42	10,256
	43	10,256
	44	10,256
	45	10,256
	46	10,256
	47	0,000

Tabel L-6.3 Load Factor per Segmen Bus 3 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023
Peak hour Pagi

No. Bus	No. Segmen	Load Factor
3	1	5,128
	2	5,128
	3	5,128
	4	5,128
	5	5,128
	6	5,128
	7	5,128
	8	5,128
	9	5,128
	10	5,128
	11	5,128
	12	5,128
	13	5,128
	14	0,000
	15	0,000
	16	0,000
	17	0,000
	18	0,000
	19	0,000
	20	0,000
	21	0,000
	22	0,000
	23	0,000
	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	0,000
	28	0,000
	29	0,000
	30	0,000
	31	0,000
	32	0,000
	33	2,564
	34	2,564
	35	5,128

Lanjutan Tabel L-6.3 *Load Factor* per Segmen Bus 3 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	36	5,128
	37	5,128
	38	5,128
	39	2,564
	40	0,000
	41	0,000
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-6.4 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	1	5,128
	2	5,128
	3	5,128
	4	5,128
	5	5,128
	6	5,128
	7	5,128
	8	5,128
	9	5,128
	10	5,128
	11	5,128
	12	5,128
	13	5,128
	14	5,128
	15	5,128
	16	5,128
	17	5,128
	18	5,128
	19	5,128
	20	5,128
	21	5,128
	22	5,128
	23	5,128
	24	5,128
	25	7,692

Lanjutan Tabel L-6.4 *Load Factor* per Segmen Bus 4 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	26	7,692
	27	7,692
	28	7,692
	29	7,692
	30	7,692
	31	7,692
	32	7,692
	33	10,256
	34	10,256
	35	10,256
	36	7,692
	37	7,692
	38	10,256
	39	10,256
	40	10,256
	41	10,256
	42	10,256
	43	10,256
	44	10,256
	45	7,692
46	7,692	
47	0,000	

Tabel L-6.5 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	5,128
	6	7,692
	7	7,692
	8	7,692
	9	7,692
	10	7,692
	11	12,821
	12	12,821
	13	10,256
	14	10,256
	15	10,256

Lanjutan Tabel L-6.5 *Load Factor* per Segmen Bus 5 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	16	10,256
	17	10,256
	18	7,692
	19	5,128
	20	5,128
	21	2,564
	22	2,564
	23	0,000
	24	2,564
	25	7,692
	26	7,692
	27	10,256
	28	10,256
	29	12,821
	30	15,385
	31	15,385
	32	15,385
	33	15,385
	34	15,385
	35	15,385
	36	17,949
	37	12,821
	38	12,821
	39	12,821
	40	7,692
	41	7,692
	42	7,692
	43	5,128
	44	2,564
	45	2,564
	46	2,564
	47	0,000

Tabel L-6.6 Load Factor per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023
Peak hour Sore

No. Bus	No. Segmen	Load Factor
1	1	5,128
	2	5,128
	3	7,692
	4	7,692
	5	7,692
	6	7,692
	7	7,692
	8	10,256
	9	10,256
	10	15,385
	11	12,,821
	12	12,821
	13	12,821
	14	12,821
	15	12,821
	16	12,821
	17	12,821
	18	12,821
	19	12,821
	20	10,256
	21	7,692
	22	7,692
	23	5,128
	24	5,128
	25	7,692
	26	7,692
	27	12,821
	28	12,821
	29	15,385
	30	15,385
	31	15,385
	32	15,385
	33	15,385
	34	17,949
	35	17,949
	36	17,949
	37	12,821
	38	12,821
	39	12,821
	40	12,821
	41	12,821
	42	7,692

Lanjutan Tabel L-6.6 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
1	43	5,128
	44	5,128
	45	5,128
	46	5,128
	47	0,000

Tabel L-6.7 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	1	0,000
	2	0,000
	3	5,128
	4	5,128
	5	5,128
	6	10,256
	7	10,256
	8	12,821
	9	17,949
	10	17,949
	11	23,077
	12	23,077
	13	23,077
	14	23,077
	15	23,077
	16	23,077
	17	17,949
	18	17,949
	19	12,821
	20	12,821
	21	12,821
	22	12,821
	23	10,256
	24	5,128
	25	5,128
	26	5,128
	27	5,128
	28	7,692
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	5,128

Lanjutan Tabel L-6.7 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
2	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	5,128
	37	5,128
	38	5,128
	39	5,128
	40	2,564
	41	2,564
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-6.8 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	0,000
	6	0,000
	7	0,000
	8	0,000
	9	0,000
	10	0,000
	11	0,000
	12	0,000
	13	0,000
	14	0,000
	15	0,000
	16	0,000
	17	0,000
	18	0,000
	19	0,000
	20	0,000

Lanjutan Tabel L-6.8 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
3	21	0,000
	22	0,000
	23	0,000
	24	0,000
	25	0,000
	26	0,000
	27	5,128
	28	5,128
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	5,128
	33	5,128
	34	5,128
	35	5,128
	36	5,128
	37	2,564
	38	2,564
	39	2,564
	40	0,000
	41	0,000
	42	0,000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Tabel L-6.9 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	12,821
	6	15,385
	7	15,385
	8	15,385
	9	17,949
	10	17,949

Tabel L-6.9 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober 2023*Peak hour Sore*

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
4	11	17,949
	12	17,949
	13	17,949
	14	17,949
	15	17,949
	16	17,949
	17	17,949
	18	17,949
	19	2,564
	20	0,000
	21	0,000
	22	0,000
	23	0,000
	24	0,000
	25	0,000
	26	2,564
	27	10,256
	28	10,256
	29	5,128
	30	5,128
	31	5,128
	32	7,692
	33	7,692
	34	7,692
	35	7,692
	36	10,256
	37	7,692
	38	7,692
	39	7,692
	40	7,692
	41	7,692
	42	2,564
	43	2,564
	44	2,564
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

**Tabel L-6.10 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22 Oktober
2023 *Peak hour* Sore**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	1	0,000
	2	0,000
	3	0,000
	4	0,000
	5	0,000
	6	0,000
	7	0,000
	8	0,000
	9	0,000
	10	0,000
	11	5,128
	12	5,128
	13	5,128
	14	5,128
	15	5,128
	16	5,128
	17	5,128
	18	5,128
	19	5,128
	20	5,128
	21	5,128
	22	5,128
	23	5,128
	24	7,692
	25	7,692
	26	7,692
	27	7,692
	28	7,692
	29	7,692
	30	7,692
	31	7,692
	32	7,692
	33	7,692
	34	2,564
	35	2,564
	36	2,564
	37	0,000
	38	0,000
	39	0,000
	40	0,000

**Lanjutan Tabel L-6.10 *Load Factor* per Segmen Bus 1 pada hari Ahad, 22
Oktober 2023 *Peak hour* Sore**

No. Bus	No. Segmen	<i>Load Factor</i>
5	41	0,000
	42	0000
	43	0,000
	44	0,000
	45	0,000
	46	0,000
	47	0,000

Lampiran 7 Waktu Perjalanan Bus Trans Jogja Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023

Tabel L-7.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

Pagi						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	08.36.00	08.40.00	08.56.00	09.05.00	09.17.00
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	08.42.00	08.47.00	09.00.00	09.12.00	09.23.00
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	08.44.00	08.49.00	09.03.00	09.14.00	09.25.00
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	08.46.00	08.50.00	09.05.00	09.15.00	09.26.00
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	08.51.00	08.53.00	09.08.00	09.18.00	09.29.00
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	08.54.00	08.56.00	09.12.00	09.21.00	09.31.00
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	08.55.00	08.57.00	09.12.00	09.22.00	09.32.00
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	08.56.00	08.59.00	09.14.00	09.23.00	09.34.00
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	08.58.00	09.02.00	09.16.00	09.26.00	09.35.00
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	08.59.00	09.04.00	09.20.00	09.28.00	09.37.00
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	09.03.00	09.07.00	09.23.00	09.31.00	09.41.00
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	09.05.00	09.09.00	09.25.00	09.34.00	09.44.00
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	09.07.00	09.11.00	09.26.00	09.36.00	09.46.00
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	09.10.00	09.14.00	09.29.00	09.40.00	09.50.00
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	09.12.00	09.16.00	09.32.00	09.42.00	09.52.00
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	09.12.00	09.17.00	09.32.00	09.42.00	09.53.00
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	09.14.00	09.19.00	09.34.00	09.44.00	09.54.00
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	09.15.00	09.20.00	09.36.00	09.45.00	09.55.00

Lanjutan Tabel L-7.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

Pagi						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	09.17.00	09.21.00	09.36.00	09.47.00	09.57.00
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	09.19.00	09.24.00	09.38.00	09.49.00	09.59.00
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	09.21.00	09.27.00	09.40.00	09.51.00	10.02.00
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	09.23.00	09.29.00	09.42.00	09.53.00	10.03.00
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	09.24.00	09.30.00	09.43.00	09.54.00	10.04.00
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	09.26.00	09.31.00	09.44.00	09.55.00	10.06.00
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	09.28.00	09.34.00	09.46.00	09.57.00	10.08.00
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	09.30.00	09.35.00	09.47.00	09.59.00	10.09.00
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	09.32.00	09.38.00	09.48.00	10.01.00	10.11.00
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	09.34.00	09.40.00	09.50.00	10.04.00	10.13.00
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	09.37.00	09.43.00	09.53.00	10.06.00	10.16.00
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	09.39.00	09.44.00	09.54.00	10.07.00	10.18.00
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	09.40.00	09.46.00	09.55.00	10.08.00	10.19.00
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	09.42.00	09.47.00	09.57.00	10.10.00	10.21.00
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	09.43.00	09.49.00	09.57.00	10.11.00	10.22.00
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	09.45.00	09.50.00	09.59.00	10.12.00	10.23.00
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	09.48.00	09.52.00	10.01.00	10.14.00	10.26.00
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	09.50.00	09.54.00	10.03.00	10.17.00	10.27.00
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	09.53.00	09.56.00	10.04.00	10.19.00	10.28.00
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	09.58.00	10.01.00	10.08.00	10.23.00	10.33.00
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	10.00.00	10.02.00	10.11.00	10.26.00	10.37.00
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	10.02.00	10.04.00	10.13.00	10.28.00	10.38.00
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	10.03.00	10.06.00	10.14.00	10.30.00	10.39.00
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	10.04.00	10.07.00	10.15.00	10.31.00	10.40.00
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	10.08.00	10.11.00	10.18.00	10.35.00	10.42.00
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	10.12.00	10.13.00	10.20.00	10.39.00	10.46.00

Lanjutan Tabel L-7.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

Pagi						
SEGMEN	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	10.13.00	10.14.00	10.22.00	10.40.00	10.48.00
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	10.16.00	10.17.00	10.25.00	10.42.00	10.50.00
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	10.17.00	10.19.00	10.27.00	10.44.00	10.52.00

Tabel L-7.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

Sore						
SEGMEN	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	16.09.00	16.12.00	16.41.00	16.47.00	16.52.00
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	16.18.00	16.23.00	16.46.00	16.54.00	16.58.00
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	16.21.00	16.26.00	16.50.00	16.56.00	17.01.00
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	16.22.00	16.27.00	16.51.00	16.58.00	17.02.00
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	16.26.00	16.31.00	16.54.00	17.03.00	17.06.00
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	16.29.00	16.35.00	16.57.00	17.06.00	17.08.00
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	16.31.00	16.36.00	16.58.00	17.08.00	17.10.00
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	16.33.00	16.37.00	17.00.00	17.09.00	17.11.00
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	16.36.00	16.39.00	17.02.00	17.11.00	17.13.00
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	16.40.00	16.42.00	17.05.00	17.15.00	17.16.00
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	16.56.00	16.58.00	17.22.00	17.30.00	17.32.00
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	16.59.00	17.01.00	17.25.00	17.33.00	17.35.00
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	17.00.00	17.04.00	17.27.00	17.35.00	17.37.00
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	17.04.00	17.08.00	17.31.00	17.38.00	17.42.00
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	17.07.00	17.10.00	17.34.00	17.40.00	17.43.00
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	17.09.00	17.10.00	17.34.00	17.41.00	17.44.00

Lanjutan Tabel L-7.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

Sore						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	17.10.00	17.12.00	17.36.00	17.42.00	17.46.00
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	17.11.00	17.14.00	17.37.00	17.44.00	17.47.00
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	17.14.00	17.17.00	17.40.00	17.46.00	17.51.00
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	17.17.00	17.20.00	17.43.00	17.48.00	17.54.00
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	17.19.00	17.22.00	17.45.00	17.51.00	17.57.00
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	17.22.00	17.24.00	17.47.00	17.54.00	17.59.00
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	17.23.00	17.26.00	17.49.00	17.55.00	18.00.00
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	17.25.00	17.27.00	17.50.00	17.56.00	18.02.00
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	17.28.00	17.29.00	17.52.00	17.58.00	18.04.00
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	17.29.00	17.31.00	17.53.00	17.59.00	18.05.00
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	17.31.00	17.33.00	17.55.00	18.01.00	18.07.00
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	17.34.00	17.36.00	17.58.00	18.04.00	18.09.00
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	17.40.00	17.40.00	18.00.00	18.07.00	18.12.00
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	17.41.00	17.42.00	18.02.00	18.09.00	18.14.00
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	17.43.00	17.44.00	18.03.00	18.10.00	18.15.00
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	17.44.00	17.45.00	18.05.00	18.12.00	18.16.00
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	17.45.00	17.46.00	18.05.00	18.12.00	18.17.00
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	17.47.00	17.48.00	18.07.00	18.14.00	18.19.00
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	17.50.00	17.51.00	18.09.00	18.16.00	18.21.00
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	17.52.00	17.52.00	18.12.00	18.18.00	18.23.00
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	17.58.00	17.58.00	18.14.00	18.21.00	18.25.00
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	18.04.00	18.06.00	18.20.00	18.26.00	18.32.00
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	18.06.00	18.08.00	18.22.00	18.28.00	18.35.00
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	18.08.00	18.10.00	18.24.00	18.30.00	18.37.00
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	18.10.00	18.11.00	18.25.00	18.32.00	18.38.00

Lanjutan Tabel L-7.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

Sore						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	18.11.00	18.12.00	18.27.00	18.33.00	18.39.00
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	18.15.00	18.16.00	18.30.00	18.36.00	18.41.00
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	18.19.00	18.20.00	18.35.00	18.39.00	18.45.00
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	18.21.00	18.22.00	18.36.00	18.40.00	18.47.00
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	18.23.00	18.25.00	18.38.00	18.43.00	18.49.00
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	18.33.00	18.33.00	18.50.00	18.54.00	19.00.00

Lampiran 8 Waktu Perjalanan Trans Jogja Trayek K1J hari Ahad, 22 Oktober 2023

Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

Pagi						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	08.36.00	08.46.00	08.55.00	09.02.00	09.14.00
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	08.39.00	08.50.00	09.01.00	09.03.00	09.17.00
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	08.40.00	08.52.00	09.03.00	09.05.00	09.19.00
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	08.42.00	08.53.00	09.04.00	09.06.00	09.20.00
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	08.45.00	08.58.00	09.06.00	09.10.00	09.24.00
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	08.47.00	09.00.00	09.06.00	09.13.00	09.27.00
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	08.48.00	09.02.00	09.08.00	09.14.00	09.28.00
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	08.49.00	09.04.00	09.10.00	09.15.00	09.29.00
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	08.51.00	09.06.00	09.11.00	09.16.00	09.31.00
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	08.52.00	09.07.00	09.13.00	09.18.00	09.32.00
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	08.57.00	09.11.00	09.15.00	09.22.00	09.36.00

Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

Pagi						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	08.58.00	09.13.00	09.17.00	09.24.00	09.39.00
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	09.01.00	09.14.00	09.19.00	09.26.00	09.41.00
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	09.03.00	09.18.00	09.22.00	09.29.00	09.45.00
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	09.05.00	09.20.00	09.24.00	09.31.00	09.49.00
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	09.06.00	09.21.00	09.25.00	09.31.00	09.50.00
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	09.07.00	09.23.00	09.26.00	09.33.00	09.51.00
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	09.09.00	09.25.00	09.27.00	09.34.00	09.53.00
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	09.11.00	09.27.00	09.30.00	09.36.00	09.56.00
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	09.12.00	09.30.00	09.32.00	09.38.00	09.58.00
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	09.14.00	09.32.00	09.34.00	09.40.00	10.00.00
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	09.17.00	09.35.00	09.37.00	09.42.00	10.03.00
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	09.18.00	09.37.00	09.38.00	09.43.00	10.04.00
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	09.20.00	09.38.00	09.40.00	09.45.00	10.05.00
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	09.23.00	09.41.00	09.41.00	09.47.00	10.07.00
26	<i>Raminten Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	09.24.00	09.43.00	09.43.00	09.49.00	10.09.00
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	09.27.00	09.45.00	09.45.00	09.51.00	10.11.00
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	09.29.00	09.46.00	09.48.00	09.52.00	10.13.00
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	09.31.00	09.50.00	09.50.00	09.57.00	10.15.00
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	09.34.00	09.52.00	09.53.00	09.59.00	10.18.00
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	09.35.00	09.54.00	09.54.00	10.00.00	10.19.00
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	09.37.00	09.56.00	09.56.00	10.02.00	10.20.00
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	09.37.00	09.57.00	09.57.00	10.03.00	10.21.00
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	09.39.00	09.59.00	09.59.00	10.04.00	10.23.00
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	09.42.00	10.01.00	10.02.00	10.07.00	10.26.00
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	09.43.00	10.03.00	10.04.00	10.09.00	10.27.00

Lanjutan Tabel L-8.1 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Pagi

Pagi						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	09.45.00	10.05.00	10.06.00	10.11.00	10.30.00
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	09.50.00	10.10.00	10.10.00	10.16.00	10.34.00
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	09.52.00	10.12.00	10.12.00	10.18.00	10.36.00
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	09.53.00	10.14.00	10.14.00	10.19.00	10.37.00
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	09.54.00	10.15.00	10.16.00	10.21.00	10.39.00
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	09.55.00	10.17.00	10.17.00	10.22.00	10.40.00
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	09.57.00	10.19.00	10.19.00	10.25.00	10.44.00
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	10.01.00	10.22.00	10.22.00	10.29.00	10.47.00
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	10.02.00	10.24.00	10.24.00	10.30.00	10.48.00
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	10.04.00	10.25.00	10.25.00	10.32.00	10.50.00
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	10.06.00	10.27.00	10.27.00	10.34.00	10.52.00

Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Sore

Sore						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
1	Terminal Bus Condong Catur - <i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat	16.10.00	16.19.00	16.27.00	16.37.00	16.45.00
2	<i>Shelter</i> Affandi Susteran Novisiat - Halte TJ Sanata Dharma	16.17.00	16.21.00	16.38.00	16.51.00	16.55.00
3	Halte TJ Sanata Dharma - Halte TJ Colombo Samirono	16.20.00	16.24.00	16.40.00	16.53.00	16.57.00
4	Halte TJ Colombo Samirono - Halte TJ Colombo Panti Rapih	16.22.00	16.37.00	16.42.00	16.55.00	16.59.00
5	Halte TJ Colombo Panti Rapih- Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM	16.25.00	16.40.00	16.46.00	16.59.00	17.03.00
6	Halte TJ Kaliurang Pertanian UGM - TPB Fakultas Peternakan UGM	16.27.00	16.44.00	16.49.00	17.01.00	17.06.00
7	TPB Fakultas Peternakan UGM - Halte TJ RSUP Sardjito	16.28.00	16.45.00	16.50.00	17.02.00	17.07.00

Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

Sore						
SEGMENT	SHELTER/PORTABLE	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
8	Halte TJ RSUP Sardjito - TPB MM EP UGM	16.29.00	16.46.00	16.51.00	17.03.00	17.08.00
9	TPB MM EP UGM - Hotel Vidi Jalan Kaliurang	16.31.00	16.47.00	16.53.00	17.05.00	17.09.00
10	Hotel Vidi Jalan Kaliurang - Superindo Kaliurang	16.34.00	16.49.00	16.55.00	17.07.00	17.11.00
11	Superindo Kaliurang - Pasar Kolombo	16.37.00	16.53.00	16.58.00	17.10.00	17.14.00
12	Pasar Kolombo - Terminal Bangunan	16.39.00	16.55.00	17.00.00	17.12.00	17.17.00
13	Terminal Bangunan - Simpang Kaliurang Palem Raya	16.41.00	16.56.00	17.02.00	17.13.00	17.18.00
14	Simpang Kaliurang Palem Raya - Kantor Camat Ngaglik	16.45.00	16.59.00	17.05.00	17.16.00	17.21.00
15	Kantor Camat Ngaglik - Puskesmas Ngaglik 1	16.47.00	17.01.00	17.07.00	17.18.00	17.23.00
16	Puskesmas Ngaglik 1 - SMPN 2 Ngaglik	16.47.00	17.02.00	17.08.00	17.19.00	17.24.00
17	SMPN 2 Ngaglik - Warung Sego Penyetan Banyuwangi	16.49.00	17.03.00	17.09.00	17.20.00	17.26.00
18	Warung Sego Penyetan Banyuwangi - Wedangan Kampoeng	16.50.00	17.05.00	17.11.00	17.22.00	17.27.00
19	Wedangan Kampoeng - Pusat Rehabilitasi Yakkum	16.53.00	17.07.00	17.12.00	17.23.00	17.29.00
20	Pusat Rehabilitasi Yakkum - Halte Kampus UII 1	16.55.00	17.09.00	17.15.00	17.26.00	17.31.00
21	Halte Kampus UII 1 - Raminten <i>Boutique and Cafe</i>	16.58.00	17.11.00	17.15.00	17.28.00	17.33.00
22	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> - RS Panti Nugroho K1J	17.00.00	17.14.00	17.20.00	17.30.00	17.35.00
23	RS Panti Nugroho K1J - Pasar Pakem	17.01.00	17.15.00	17.21.00	17.32.00	17.36.00
24	Pasar Pakem - SMPN 4 Pakem	17.03.00	17.18.00	17.22.00	17.34.00	17.38.00
25	SMPN 4 Pakem - Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1	17.05.00	17.19.00	17.24.00	17.35.00	17.39.00
26	Raminten <i>Boutique and Cafe</i> 1 - Halte Kampus UII 2	17.06.00	17.20.00	17.25.00	17.37.00	17.41.00
27	Halte Kampus UII 2 - Pusat Rehabilitasi Yakkum 2	17.09.00	17.22.00	17.28.00	17.39.00	17.43.00
28	Pusat Rehabilitasi Yakkum 2 - Wedangan Kampoeng 2	17.12.00	17.24.00	17.30.00	17.42.00	17.46.00
29	Wedangan Kampoeng 2 - SPBU Kaliurang	17.16.00	17.29.00	17.35.00	17.48.00	17.53.00
30	SPBU Kaliurang - SMPN 2 Ngaglik 2	17.18.00	17.31.00	17.36.00	17.50.00	17.54.00
31	SMPN 2 Ngaglik 2 - Puskesmas Ngaglik 2	17.19.00	17.33.00	17.38.00	17.52.00	17.56.00
32	Puskesmas Ngaglik 2 - TK Bias Kaliurang	17.21.00	17.34.00	17.39.00	17.53.00	17.58.00
33	TK Bias Kaliurang - Simpang Kaliurang Palem Raya 2	17.21.00	17.35.00	17.40.00	17.54.00	17.59.00

Lanjutan Tabel L-8.2 Waktu Perjalanan per Segmen pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

Sore						
SEGMENT	<i>SHELTER/PORTABLE</i>	BUS 1	BUS 2	BUS 3	BUS 4	BUS 5
34	Simpang Kaliurang Palem Raya 2 - PLN Gardu Induk Kentungan	17.23.00	17.37.00	17.42.00	17.57.00	18.01.00
35	PLN Gardu Induk Kentungan - Pasar Kolombo 2	17.27.00	17.39.00	17.44.00	17.59.00	18.03.00
36	Pasar Kolombo 2 - Superindo Kaliurang 2	17.28.00	17.41.00	17.46.00	18.01.00	18.05.00
37	Superindo Kaliurang 2 - TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang	17.31.00	17.44.00	17.48.00	18.03.00	18.08.00
38	TPB Graha ASUS Jalan Kaliurang - TPB Fakultas Biologi UGM	17.35.00	17.47.00	17.52.00	18.08.00	18.13.00
39	TPB Fakultas Biologi UGM - Halte TJ Fak UGM	17.37.00	17.50.00	17.54.00	18.11.00	18.16.00
40	Halte TJ Fak UGM - TPB Fak UGM	17.38.00	17.51.00	17.56.00	18.13.00	18.17.00
41	TPB Fak UGM - Halte TJ Kaliurang Kopma UGM	17.40.00	17.52.00	17.57.00	18.13.00	18.19.00
42	Halte TJ Kaliurang Kopma UGM - Halte TJ Colombo Kosudgama	17.41.00	17.54.00	17.58.00	18.14.00	18.20.00
43	Halte TJ Colombo Kosudgama - Halte TJ Colombo UNY	17.43.00	17.56.00	18.01.00	18.18.00	18.24.00
44	Halte TJ Colombo UNY - Halte TJ UNY	17.47.00	17.58.00	18.05.00	18.21.00	18.26.00
45	Halte TJ UNY - Grand Tjokro Yogyakarta	17.50.00	18.00.00	18.06.00	18.23.00	18.28.00
46	Grand Tjokro Yogyakarta - Halte SPBU Gejayan	17.53.00	18.01.00	18.09.00	18.26.00	18.30.00
47	Halte SPBU Gejayan - Terminal Bus Condong Catur	17.55.00	18.03.00	18.11.00	18.28.00	18.32.00

Lampiran 9 Waktu Sirkulasi Trans Jogja Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023

Tabel L-9.1 Waktu Sirkulasi per Bus pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	Waktu		Waktu Sirkulasi		
	Tiba	Berangkat	xi (jam)	Desimal	1/xi
1	10.19.00	8.36.00	1.43.00	1,717	0,583
2	10.23.00	8.40.00	1.43.00	1,717	0,583
3	10.30.00	8.56.00	1.34.00	1,567	0,638
4	10.49.00	9.05.00	1.44.00	1,733	0,577
5	10.54.00	9.17.00	1.37.00	1,617	0,619

Tabel L-9.2 Waktu Sirkulasi per Bus pada hari Kamis, 19 Oktober 2023 *Peak hour Sore*

No. Bus	Waktu		Waktu Sirkulasi		
	Tiba	Berangkat	xi (jam)	Desimal	1/xi
1	18.40.00	16.09.00	2.31.00	2,517	0,397
2	18.41.00	16.12.00	2.29.00	2,467	0,405
3	18.54.00	16.41.00	2.13.00	2,200	0,455
4	18.58.00	16.47.00	2.11.00	2,333	0,429
5	19.07.00	16.52.00	2.15.00	2,100	0,476

Lampiran 10 Waktu Sirkulasi Trans Jogja Trayek K1J hari Ahad, 22 Oktober 2023

Tabel L-10.1 Waktu Sirkulasi per Bus pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour Pagi*

No. Bus	Waktu		Waktu Sirkulasi		
	Tiba	Berangkat	xi (jam)	Desimal	1/xi
1	10.07.00	8.36.00	1.31.00	1,517	0,659
2	10.29.00	8.46.00	1.43.00	1,717	0,583
3	10.30.00	8.55.00	1.35.00	1,583	0,632
4	10.37.00	9.02.00	1.35.00	1,583	0,632
5	10.54.00	9.14.00	1.40.00	1,667	0,600

Tabel L-10.2 Waktu Sirkulasi per Bus pada hari Ahad, 22 Oktober 2023 *Peak hour* Sore

No. Bus	Waktu		Waktu Sirkulasi		
	Tiba	Berangkat	xi (jam)	Desimal	1/xi
1	17.59.00	16.10.00	1.49.00	1,817	0,550
2	18.05.00	16.19.00	1.46.00	1,767	0,566
3	18.13.00	16.27.00	1.46.00	1,767	0,566
4	18.30.00	16.37.00	1.53.00	1,883	0,531
5	18.33.00	16.45.00	1.48.00	1,800	0,556

Lampiran 11 Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J hari Kamis, 19 Oktober 2023

Tabel L-11.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* pagi

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
1	Laki-laki	>55	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Berlangganan
2	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
3	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
4	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
5	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
6	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
7	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
8	Laki-laki	40-55	SD	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
9	Perempuan	30-39	SMA	Buruh/Tani	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
10	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
11	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
12	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
13	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
14	Perempuan	40-55	Lainnya	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
15	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
16	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
17	Laki-laki	30-39	Lainnya	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
18	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-Berlangganan
19	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
20	Perempuan	40-55	SMP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
21	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
22	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
23	Laki-laki	30-39	SMA	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
24	Perempuan	30-39	SD	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
25	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
26	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
27	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
28	Perempuan	40-55	Lainnya	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
29	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
30	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
31	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
32	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
33	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
34	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
35	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
36	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
37	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
38	Perempuan	30-39	Lainnya	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
39	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
40	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
41	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
42	Perempuan	40-55	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan

Tabel L-11.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
1	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
2	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
3	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
4	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
5	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Bekerja	Pelajar Berlangganan
6	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
7	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
8	Laki-laki	20-29	SMA	Lainnya	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
9	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
10	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
11	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
12	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-Berlangganan
13	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
14	Perempuan	30-39	SD	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
15	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
16	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
17	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
18	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
19	Perempuan	40-49	SMP	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
20	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
21	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
22	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
23	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
24	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
25	Laki-laki	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
26	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
27	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
28	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
29	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
30	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
31	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
32	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
33	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
34	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-Berlangganan
35	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
36	Laki-laki	30-39	SD	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
37	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
38	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
39	Laki-laki	20-29	SMA	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
40	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
41	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
42	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
43	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-Berlangganan
44	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
45	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
46	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
47	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
48	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
49	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
50	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
51	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
52	Laki-laki	30-39	Lainnya	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
53	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
54	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
55	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
56	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
57	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
58	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
59	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
60	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
61	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
62	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
63	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
64	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
65	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
66	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
67	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
68	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
69	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
70	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
71	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
72	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
73	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
74	Laki-laki	20-29	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
75	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
76	Perempuan	30-39	Lainnya	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
77	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
78	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
79	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
80	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-11.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour Sore*

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
81	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
82	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
83	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
84	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
85	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
86	Laki-laki	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
87	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
88	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
89	Perempuan	40-55	SMA	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan

Lampiran 12 Data Hasil Penyebaran Kuesioner Penumpang Bus Trans Jogja Trayek K1J hari Ahad 22 Oktober 2023

Tabel L-12.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour Pagi*

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
1	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
2	Perempuan	40-55	SMA	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
3	Laki-laki	30-39	Lainnya	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
4	Perempuan	40-55	SD	Buruh/Tani	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
5	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan

Lanjutan Tabel L-12.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Pagi

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
6	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
7	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
8	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
9	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
10	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
11	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
12	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
13	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Berlangganan
14	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
15	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
16	Laki-laki	30-39	SD	Buruh/Tani	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
17	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
18	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
19	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
20	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
21	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Berlangganan
22	Laki-laki	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
23	Laki-laki	40-55	SMA	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
24	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-12.1 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Pagi

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
25	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
26	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
27	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
28	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
29	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
30	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
31	Perempuan	15-19	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
32	Perempuan	40-55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
33	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
34	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
35	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Umum Non-Berlangganan
36	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
37	Laki-laki	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
38	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
39	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
40	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan

Tabel L-12.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
1	Perempuan	20-29	SMA	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
2	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
3	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
4	Laki-laki	40-55	SMP	Buruh/Tani	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
5	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
6	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
7	Laki-laki	20-29	SMP	Wiraswasta	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
8	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
9	Perempuan	>55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
10	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
11	Laki-laki	>55	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
12	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
13	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
14	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
15	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
16	Laki-laki	20-29	Perguruan Tinggi	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
17	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
18	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
19	Laki-laki	30-39	SMA	Buruh/Tani	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
20	Laki-laki	30-39	SMA	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-12.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
21	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
22	Laki-laki	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
23	Perempuan	30-39	Lainnya	Lainnya	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
24	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
25	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
26	Perempuan	20-29	Lainnya	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
27	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Guru/Dosen	Rumah Sakit	Umum Non-Berlangganan
28	Perempuan	30-39	Perguruan Tinggi	Buruh/Tani	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
29	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
30	Laki-laki	30-39	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
31	Laki-laki	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Pelajar Berlangganan
32	Laki-laki	20-29	SMA	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
33	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
34	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
35	Perempuan	20-29	SMA	Pelajar/Mahasiswa	Sekolah	Pelajar Berlangganan
36	Perempuan	20-29	Lainnya	Pelajar/Mahasiswa	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
37	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Lainnya	Umum Non-Berlangganan
38	Laki-laki	40-55	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan
39	Perempuan	40-55	SMP	Lainnya	Lainnya	Umum Non-Berlangganan

Lanjutan Tabel L-12.2 Hasil Kuesioner Karakteristik Responden Bus Trans Jogja *Peak hour* Sore

No	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Maksud Perjalanan	Status Pengguna Transportasi
40	Perempuan	15-19	SMP	Pelajar/Mahasiswa	Lainnya	Pelajar Berlangganan
41	Perempuan	20-29	SMA	Lainnya	Bekerja	Umum Non-Berlangganan
42	Perempuan	20-29	Perguruan Tinggi	Wiraswasta	Rekreasi/Liburan	Umum Non-Berlangganan

Lampiran 13 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan

Tabel L-13.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

Indikator		Nilai				
		Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
		5	4	3	2	1
Kinerja	1	170	45	0	0	0
	2	135	76	4	0	0
	3	59	133	23	0	0
	4	148	67	0	0	0
	5	66	133	16	0	0
	6	189	26	0	0	0
	7	39	176	0	0	0
	8	195	20	0	0	0
	9	191	24	0	0	0
	10	126	89	0	0	0

**Lanjutan Tabel L-13.1 Skor Total Jawaban Tingkat Kinerja Pelayanan Bus
Trans Jogja Trayek K1J**

Indikator		Nilai				
		Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
		5	4	3	2	1
Kinerja	11	53	153	9	0	0
	12	16	175	24	0	0
	13	156	59	0	0	0
	14	169	46	0	0	0
	15	151	64	0	0	0
	16	66	128	21	0	0
	17	83	119	13	0	0
	18	172	43	0	0	0
	19	149	59	7	0	0
	20	138	71	6	0	0

**Tabel L-13.2 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Pelayanan Bus
Trans Jogja Trayek K1J**

Indikator		Nilai				
		Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
		5	4	3	2	1
Kepentingan	1	145	70	0	0	0
	2	10	169	36	0	0
	3	156	59	0	0	0
	4	169	46	0	0	0
	5	63	138	0	0	0
	6	168	47	0	0	0
	7	174	40	0	0	0
	8	177	38	0	0	0
	9	159	56	0	0	0
	10	188	27	0	0	0

**Lanjutan Tabel L-13.2 Skor Total Jawaban Tingkat Kepentingan Pelayanan
Bus Trans Jogja Trayek K1J**

Indikator		Nilai				
		Sangat Setuju	Setuju	Cukup	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
		5	4	3	2	1
Kepentingan	11	186	29	0	0	0
	12	144	71	0	0	0
	13	172	43	0	0	0
	14	175	40	0	0	0
	15	123	92	0	0	0
	16	186	29	0	0	0
	17	196	19	0	0	0
	18	186	29	0	0	0
	19	194	21	0	0	0
	20	201	14	0	0	0

Lampiran 14 Hasil Penyebaran Kuesioner Kinerja dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja Trayek K1J

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : *Halte TJ Candi a Dharma*
 Tujuan : *-11- TJ COLONIA PARI PARI*

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek K1J

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	4	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	4
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	4	4

Gambar L-14.1 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	4
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	5	4
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	4	5
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	4	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	4
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	4	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	4	5
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	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	4

Lanjutan Gambar L-14.1 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

**Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek KIJ**

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

Jenis kelamin :	Usia:	Pendidikan Terakhir:	Pekerjaan:
<input checked="" type="checkbox"/> Pria	<input checked="" type="checkbox"/> 15-19 tahun	<input type="checkbox"/> SD	<input checked="" type="checkbox"/> Pelajar/Mahasiswa
<input type="checkbox"/> Wanita	<input type="checkbox"/> 20-29 tahun	<input type="checkbox"/> SMP	<input type="checkbox"/> Guru/Dosen
	<input type="checkbox"/> 30-39 tahun	<input checked="" type="checkbox"/> SMA	<input type="checkbox"/> Wiraswasta
	<input type="checkbox"/> 40-55 tahun	<input type="checkbox"/> Perguruan Tinggi	<input type="checkbox"/> Buruh/Tani
	<input type="checkbox"/> >55 tahun	<input type="checkbox"/> Lainnya	<input type="checkbox"/> Lainnya

Maksud Perjalanan:

- Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ Sanata Dharma
 Tujuan : Pusat rehabilitasi Yakkum

Status Pengguna Trans Jogja:

- Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	4	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	4
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	5	4

Gambar L-14.2 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	5	4
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
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	3	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	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	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	5
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	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	5

Lanjutan Gambar L-14.2 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek K1J

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte Tj Senata Dharma
 Tujuan : Pusat rehabilitasi Yektun

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek K1J

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	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	4
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	4	4

Gambar L-14.3 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	5	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
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	4	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	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	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	5
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	4	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	4	5

Lanjutan Gambar L-14.3 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek K1J

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ Kelombo Panti Rapih
 Tujuan : Wedangan Kampung

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek K1J

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	4	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	3	4
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	5	4

Gambar L-14.4 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	4	4
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	3	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	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)	4	5
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayck yang dilayani	4	5
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	4	5

Lanjutan Gambar L-14.4 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte Tj Krombo Pantir raph.
 Tujuan : ~~SMP 4 Patem~~
 Pasar Patem

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	4
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	4	3
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	3	4
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	5
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	5	4

Gambar L-14.5 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
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	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	4	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	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	4
16	Informasi pelayanan berisi jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, tarif, dan trayek yang dilayani	4	5
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	4	5

Lanjutan Gambar L-14.5 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ Kenombo Panti Epah
 Tujuan : Halte TJ Kaligung pertanian UGM

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	5	3
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	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	5	4

Gambar L-14.6 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	4
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	4	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	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)	4	5
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	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	4	5

Lanjutan Gambar L-14.6 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja

Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ Kalembo Panti Rapih
 Tujuan : Pasar Panti Rapih
Rs Panti Nugroho KI

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	4
2	Bus Trans Jogja menggunakan kaca kendaraan yang tidak terlalu gelap	5	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	4
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	4	5
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	4	4

Gambar L-14.7 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

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	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	4	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	5
13	Harga tiket atau tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan	4	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)	4	5
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	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	4	4

Lanjutan Gambar L-14.7 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

**Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek KIJ**

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Asal : Halte D Colombo Panji rapih
 Tujuan : PS Panji Migroko Etj

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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 penting 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	5	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	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	4	4

Gambar L-14.8 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	5	5
7	Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K tersedia	4	5
8	Fasilitas kebersihan dengan tersedianya tempat sampah	5	5
9	Fasilitas AC di dalam bus berfungsi dengan baik	5	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	4	5
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	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)	4	4
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	5	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	5	5

Lanjutan Gambar L-14.8 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja

Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ Kalurahan Pettanaran UGM
 Tujuan : Kantor Camat Ngablak

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	4	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	5
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	5	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	3	4

Gambar L-14.9 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

6	Fasilitas pegangan (<i>Hand grip</i>) bagi penumpang berfungsi dan terawat dengan baik	4	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	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	4	4
12	Penggunaan ruangan khusus untuk kursi roda di dalam bus trans Jogja tersedia dan berfungsi dengan baik	4	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	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	5	5
17	Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas	5	5
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	5	5
20	Sikap dan perilaku para pengemudi, kondektur, dan petugas halte yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang	5	5

Lanjutan Gambar L-14.9 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 2 Contoh Kuesioner dan Kepentingan Pelayanan Bus Trans Jogja
Trayek KIJ

Kuesioner Kinerja dan KEPENTINGAN Pelayanan Bus Trans Jogja

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

Maksud Perjalanan:

Sekolah
 Rumah Sakit
 Bekerja
 Rekreasi/Liburan
 Lainnya

Asal : Halte TJ kodivrag pertanra USM
 Tujuan : Wedangun Kam poeng

Status Pengguna Trans Jogja:

Umum Non-Berlangganan
 Umum Berlangganan
 Pelajar Berlangganan

Trayek KIJ

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	4
3	Bus Trans Jogja mempunyai lampu isyarat tanda bahaya (terpasang di atap pintu masuk penumpang)	4	5
4	Peralatan keselamatan (Palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, dan alat penerangan) dalam Bus Trans Jogja	5	4
5	Sirkulasi udara pada jendela dan kap bagian atas kendaraan saat dibuka atau ditutup berfungsi dengan baik	4	5

Gambar L-14.10 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

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	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	4	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	5	5
14	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan antar Bus Trans Jogja	5	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	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	5	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	5	5

Lanjutan Gambar L-14.10 Hasil Penyebaran Kuesioner Trans Jogja

Lampiran 15 Dokumentasi Halte dan Bus Trans Jogja Trayek K1J**Gambar L-15.1 Pemadam Api****Gambar L-15.2 Alat Pemecah Kaca Darurat**



Gambar L-15.3 Alat Bantu Keselamatan



Gambar L-15.3 Halte TPB Graha Asus Jalan Kaliurang

Lampiran 16 Jadwal Kegiatan

No.	Bulan Ke-			1				2				3				4			
	Minggu Ke-			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
	Kegiatan	Jam	Bobot																
1	Persiapan																		
	Perumusan Masalah	12	9.2%	5%	5%														
	Studi Pustaka	14	11%			5.4%	5.4%												
2	Pengambilan Data																		
	Data Sekunder	6	4.6%					4.6%											
	Data Primer	10	7.7%					3.8%	3.8%										
3	Uji Coba Kuesioner di lapangan & Uji Validitas	10	8%						3.8%	3.8%									
4	Analisis Data	24	18.5%							9.2%	9.2%								
5	Pembahasan	20	15.4%								7.7%								
6	Analisis Hasil Penelitian	24	18.5%									7.7%							
7	Persiapan Kesimpulan dan Saran	10	7.7%										4.6%	4.6%	4.6%	4.6%			
	Total	130	100%	6	6	7	7	11	10	17	22	16	6	6	8	2	2	2	2
	Mingguan			5%	5%	5.4%	5.4%	8.5%	7.7%	13.1%	16.9%	12.3%	4.6%	4.6%	6.2%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
	Kumulatif			5%	9%	14.6%	20.0%	28.5%	36.2%	49.2%	66.2%	78.5%	83.1%	87.7%	93.8%	95.4%	96.9%	98.5%	100%

