

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengumpulan data dalam penelitian ini mencakup data primer dan data sekunder yang merupakan hasil dasar untuk memperoleh hasil penelitian maupun pembahasan hasil penelitian berupa evaluasi kinerja Bus Trans Jogja jalur 6B dan karakteristik serta persepsi penumpang tentang fasilitas dan pelayanan Bus Trans Jogja. Dalam evaluasi kinerja Bus Trans Jogja, akan ditinjau beberapa indikator penilaian seperti *load factor* atau faktor muat, *headway* atau waktu antara, waktu tempuh bus selama satu putaran, dan kecepatan rata-rata Bus Trans Jogja jalur 6B dalam tiap satu putaran.

4.1. Load Factor

Load factor atau faktor muat merupakan tingkat ketersediaan untuk menampung penumpang di dalam sebuah alat transportasi. Data *load factor* didapat melalui survei yang dilakukan berdasarkan naik turunnya jumlah penumpang pada Bus Trans Jogja pada satu kali putaran perjalanan dengan menggunakan ketentuan tentang jumlah tempat duduk penumpang yang diizinkan.

Data bulanan kinerja Bus Trans Jogja Jalur 6B yang didapat dari Dinas Perhubungan D.I.Yogyakarta diketahui pada Bulan Februari sampai Juni 2019 mendapatkan angka *load factor* terbesar yaitu 10,10%, sedangkan *load factor* rata-ratanya hanya sebesar 5,44%. Hal ini masih jauh dari standar peraturan yang sudah ditetapkan.

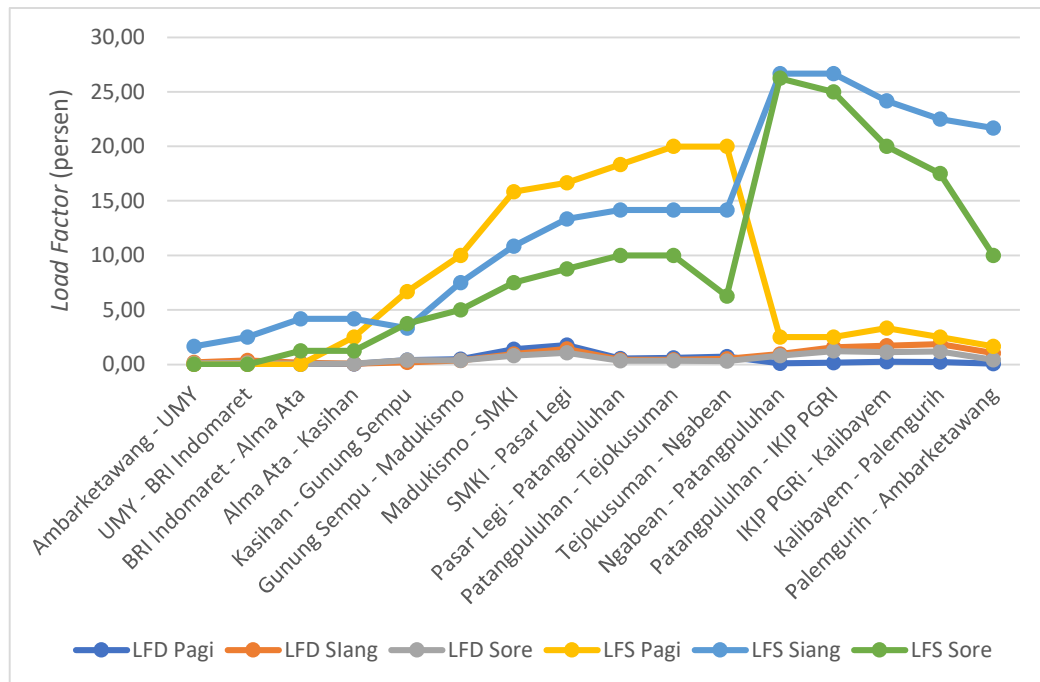
Load factor yang ditetapkan oleh Kementerian No.43 Tahun 2003 yaitu sebesar 70%, sehingga apabila *load factor* yang dihasilkan nilainya dibawah 70% berarti kinerja pelayanan oleh Bus Trans Jogja terhadap pengguna masih belum memenuhi standar yang telah ditetapkan.

Data *load factor* yang ada dalam penelitian ini mencakup dua jenis *Load factor* yaitu *load factor* dinamis dan *load factor* statis. *Load factor* dinamis adalah persentase sisa penumpang pada jarak dari halte asal ke halte tujuan di satu rute dalam kapasitas bus tertentu dan dibebankan pada total jarak pada rute tersebut. Sedangkan *load factor* statis adalah persentase sisa penumpang pada jarak dari

halte asal ke halte tujuan di satu rute dalam kapasitas bus tertentu dan dibebankan pada jarak pada satu halte ke halte berikutnya. Berikut adalah data *load factor* dinamis dan statis :

Tabel 4.1 *Load Factor* pada hari Minggu 7 Agustus 2019

No	Ruas	Jarak (m)	Minggu					
			<i>LF</i> Dinamis(%)			<i>LF</i> Statis(%)		
			Pagi 06.00- 08.00	Siang 12.00- 14.00	Sore 16.00- 18.00	Pagi 06.00- 08.00	Siang 12.00- 14.00	Sore 16.00- 18.00
1	Ambarketawang-UMY	2400	0,09	0,00	0,00	0,83	0,00	1,67
2	UMY-BRI Indomaret	600	0,47	0,00	0,18	3,33	0,00	3,33
3	BRI Indomaret-Alma Ata	300	0,12	0,00	0,04	3,33	0,00	3,33
4	Alma Ata-Kasihah	1000	0,06	0,00	0,02	3,33	0,00	3,33
5	Kasihah-Gunung Sempu	800	0,35	0,05	0,07	5,83	0,83	3,33
6	Gunung Sempu-Madukismo	1500	0,28	0,16	0,06	5,83	3,33	2,50
7	Madukismo-SMKI	1800	1,26	0,44	0,11	14,17	5,00	2,50
8	SMKI-Pasar Legi	500	2,31	0,98	0,13	21,67	9,17	1,67
9	Pasar Legi-Patangpuluhan	500	0,67	0,30	0,18	22,50	10,00	5,00
10	Patangpuluhan- Tejokusuman	600	0,67	0,30	0,18	22,50	10,00	5,00
11	Tejokusuman-Ngabean	600	0,80	0,36	0,22	22,50	10,00	5,00
12	Ngabean-Patangpuluhan	1000	0,03	0,83	0,80	0,83	23,33	23,33
13	Patangpuluhan-IKIP PGRI	1200	0,05	1,38	1,33	0,83	23,33	23,33
14	IKIP PGRI-Kalibayem	1400	0,06	1,66	1,60	0,83	23,33	22,50
15	Kalibayem-Palemgurih	800	0,07	1,66	1,86	0,83	20,00	25,00
16	Palemgurih-Ambarketawang	1900	0,04	0,91	1,07	0,83	19,17	21,67
Jumlah		16900	7,31	9,00	7,87			
Rata-rata		1056,25				8,13	9,84	9,53



Gambar 4.1 Grafik *Load Factor* pada hari Minggu 7 Agustus 2019

Berdasarkan Gambar 4.1 dapat diketahui bahwa *load factor* pada hari Minggu 7 Agustus 2019 didapatkan nilai tertinggi pada sore hari pukul 16.00 sampai 18.00 tepatnya pada ruas Kalibayem sampai Palembang yaitu sebesar 25%. Hal ini disebabkan ruas Kalibayem sampai Palembang melewati lokasi-lokasi tujuan perjalanan penumpang pada sore itu seperti kawasan sekolah, lingkungan kampus dan perumahan warga. Sedangkan *load factor* paling rendah didapatkan pada ruas Ambarketawang menuju UMY sebesar 0% pada siang hari pukul 12.00 sampai 14.00.

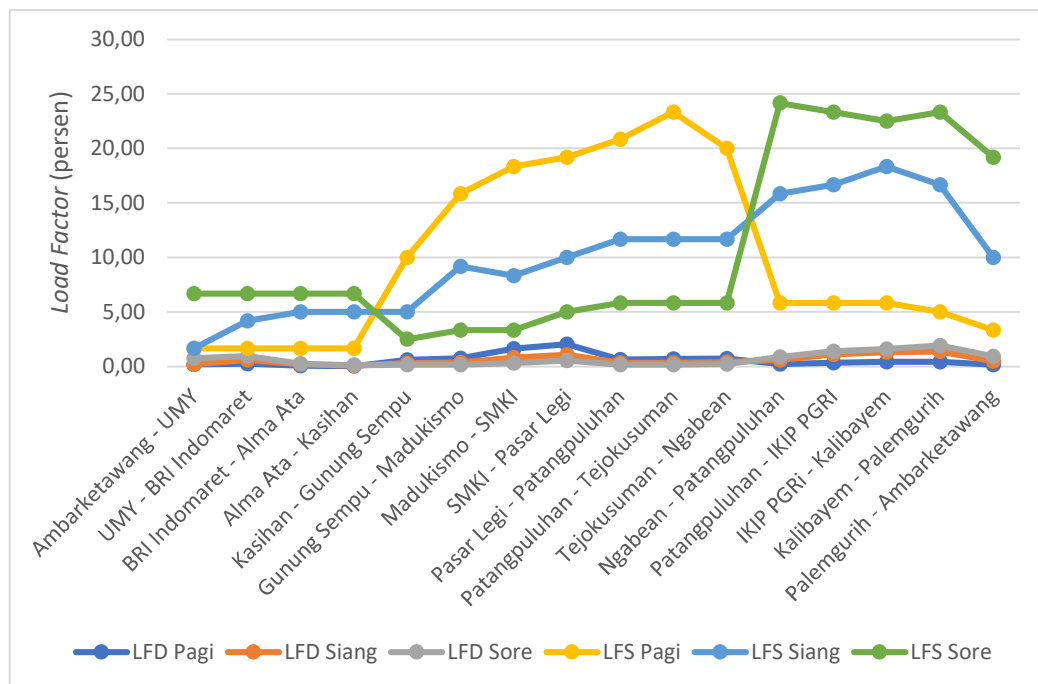
Dibandingkan dari nilai *load factor* terbesar pada bulan Februari sampai Juni 2019 yaitu sebesar 10,10%, nilai *load factor* terbesar kali ini sudah mengalami peningkatan. Walaupun mengalami peningkatan, hasil ini masih sangat jauh dari standar yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, dengan standar nilai *load factor* yang ditetapkan sebesar >70%. Berdasarkan hasil analisis ini dapat disimpulkan bahwa nilai *load factor* tidak didapatkan angka yang memenuhi *load factor* standar yang sudah ditetapkan yaitu 70%.

Dilihat berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan bahwa pada pagi hari mulai pukul 06.00 sampai 08.00 didapatkan pola perjalanan yang

didominasi oleh ibu-ibu rumah tangga dan juga pedagang pasar yang akan belanja dan berdagang di Pasar Gamping dan Pasar Legi. Siang harinya pukul 12.00 sampai 14.00 terjadi kenaikan jumlah penumpang yang didominasi oleh pelajar yang pulang sekolah dan pedagang yang pulang dari pasar. Sore harinya dimulai pukul 16.00 sampai 18.00 terjadi penurunan jumlah penumpang dibandingkan dengan siang hari yang didominasi oleh pekerja maupun pedagang yang pulang dari bekerja.

Tabel 4.2 *Load Factor* pada hari Selasa 9 Agustus 2019

No	Ruas	Jarak (m)	Selasa					
			<i>LF</i> Dinamis(%)			<i>LF</i> Statis(%)		
			Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
			06.00-08.00	12.00-14.00	16.00-18.00	06.00-08.00	12.00-14.00	16.00-18.00
1	Ambarketawang-UMY	2400	0,00	0,19	0,09	0,00	1,67	0,00
2	UMY-BRI Indomaret	600	0,00	0,36	0,12	0,00	2,50	0,00
3	BRI Indomaret-Alma Ata	300	0,00	0,15	0,06	0,00	4,17	1,25
4	Alma Ata-Kasihian	1000	0,04	0,07	0,07	2,50	4,17	1,25
5	Kasihian-Gunung Sempu	800	0,39	0,20	0,39	6,67	3,33	3,75
6	Gunung Sempu-Madukismo	1500	0,47	0,36	0,36	10,00	7,50	5,00
7	Madukismo-SMKI	1800	1,41	0,96	0,81	15,83	10,83	7,50
8	SMKI-Pasar Legi	500	1,78	1,42	1,07	16,67	13,33	8,75
9	Pasar Legi-Patangpuluhan	500	0,54	0,42	0,32	18,33	14,17	10,00
10	Patangpuluhan-Tejokusuman	600	0,59	0,42	0,32	20,00	14,17	10,00
11	Tejokusuman-Ngabean	600	0,71	0,50	0,30	20,00	14,17	6,25
12	Ngabean-Patangpuluhan	1000	0,09	0,95	0,80	2,50	26,67	26,25
13	Patangpuluhan-IKIP PGRI	1200	0,15	1,58	1,23	2,50	26,67	25,00
14	IKIP PGRI-Kalibayem	1400	0,24	1,72	1,12	3,33	24,17	20,00
15	Kalibayem-Palemgurih	800	0,21	1,86	1,17	2,50	22,50	17,50
16	Palemgurih-Ambarketawang	1900	0,08	1,03	0,43	1,67	21,67	10,00
Jumlah		16900	6,70	12,17	8,67			
Rata-rata		1056,25				7,66	13,23	9,53



Gambar 4.2 Grafik *Load Factor* pada hari Selasa 9 Agustus 2019

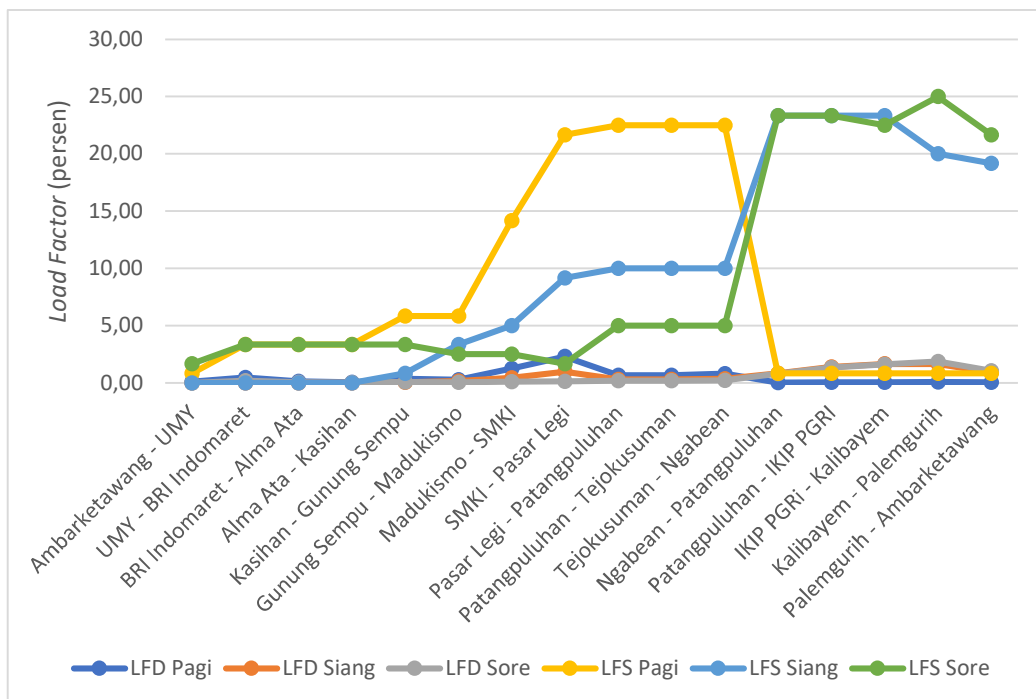
Berdasarkan Gambar 4.2 diketahui bahwa *Load factor* pada hari Selasa 9 Agustus 2019 didapatkan nilai tertinggi pada sore hari pukul 16.00 sampai 18.00 tepatnya pada ruas Ngabean menuju IKIP PGRI yaitu sebesar 26,67%. Hal ini disebabkan ruas Ngabean sampai IKIP PGRI melewati lokasi-lokasi tujuan perjalanan penumpang pada sore itu seperti Terminal Ngabean, lingkungan kampus dan perumahan warga. Sedangkan *load factor* paling rendah didapatkan pada ruas Ambarketawang menuju UMY sebesar 0% pada pagi hari pukul 06.00 sampai 08.00.

Dibandingkan dari nilai *load factor* terbesar pada bulan Februari sampai Juni 2019 yaitu sebesar 10,10%, nilai *load factor* pada penelitian kali ini sudah mengalami peningkatan. Walaupun sudah mengalami peningkatan, hasil ini masih sangat jauh dari standar yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, standar nilai *load factor* ditetapkan sebesar >70%. Pada ruas-ruas yang lain juga didapatkan nilai-nilai yang lebih rendah dibanding ruas Ngabean menuju IKIP PGRI. Berdasarkan analisis *load factor* keseluruhan, tidak didapatkan nilai yang memenuhi standar yaitu 70%.

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan yang dilakukan pada pukul 06.00 sampai 08.00 di pagi hari didapatkan pola perjalanan yang didominasi oleh ibu-ibu rumah tangga dan pedagang pasar yang akan belanja dan berdagang di Pasar Gamping dan Pasar Legi. Siang harinya pukul 12.00 sampai 14.00 terjadi kenaikan jumlah penumpang dibandingkan dengan pagi hari dengan penumpang adalah pelajar pulang sekolah, pedagang pasar, dan pekerja yang pulang dari bekerja. Sore harinya dimulai pukul 16.00 sampai 18.00, terjadi penurunan jumlah penumpang dibandingkan dengan siang harinya dan penumpang pada saat sore hari adalah pekerja maupun pedagang yang pulang dari bekerja dan pelajar yang baru saja pulang dari sekolah.

Tabel 4.3 *Load Factor* pada hari Kamis 11 Agustus 2019

No	Ruas	Jarak (m)	Kamis					
			<i>LF</i> Dinamis (%)			<i>LF</i> Statis(%)		
			Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
			06.00- 08.00	12.00- 14.00	16.00- 18.00	06.00- 08.00	12.00- 14.00	16.00- 18.00
1	Ambarketawang – UMY	2400	0,19	0,19	0,75	1,67	1,67	6,67
2	UMY - BRI Indomaret	600	0,24	0,59	0,95	1,67	4,17	6,67
3	BRI Indomaret - Alma Ata	300	0,06	0,18	0,24	1,67	5,00	6,67
4	Alma Ata – Kasihan	1000	0,03	0,09	0,12	1,67	5,00	6,67
5	Kasihan - Gunung Sempu	800	0,59	0,30	0,15	10,00	5,00	2,50
6	Gunung Sempu – Madukismo	1500	0,75	0,36	0,16	15,83	9,17	3,33
7	Madukismo – SMKI	1800	1,63	0,81	0,30	18,33	8,33	3,33
8	SMKI - Pasar Legi	500	2,04	1,07	0,53	19,17	10,00	5,00
9	Pasar Legi – Patangpuluhan	500	0,62	0,35	0,17	20,83	11,67	5,83
10	Patangpuluhan – Tejokusuman	600	0,69	0,35	0,17	23,33	11,67	5,83
11	Tejokusuman – Ngabean	600	0,71	0,38	0,21	20,00	11,67	5,83
12	Ngabean – Patangpuluhan	1000	0,21	0,59	0,86	5,83	15,83	24,17
13	Patangpuluhan - IKIP PGRI	1200	0,35	1,08	1,38	5,83	16,67	23,33
14	IKIP PGRI – Kalibayem	1400	0,41	1,30	1,60	5,83	18,33	22,50
15	Kalibayem – Palembang	800	0,41	1,38	1,93	5,00	16,67	23,33
16	Palembang – Ambarketawang	1900	0,16	0,47	0,91	3,33	10,00	19,17
	Jumlah	16900	9,08	9,48	10,41			
	Rata-rata	1056,25				10,00	10,05	10,68



Gambar 4.3 Grafik *Load Factor* pada hari Kamis 11 Agustus 2019

Berdasarkan Gambar 4.3 diketahui bahwa *load factor* pada hari Kamis 11 Agustus 2019 didapatkan nilai tertinggi pada sore hari pukul 16.00 sampai 18.00 tepatnya pada ruas Ngabean menuju Patangpuluhan yaitu sebesar 24,17%. Hal ini disebabkan ruas Ngabean menuju Patangpuluhan melewati lokasi-lokasi tujuan perjalanan penumpang pada sore itu seperti kawasan sekolah, perumahan warga, dan Halte Ngabean (tempat transit penumpang). Sedangkan *load factor* paling rendah didapatkan pada ruas Palembang menuju Ambarketawang sebesar 1,67% pada pagi hari pukul 06.00 sampai 08.00.

Dibandingkan dari nilai *load factor* terbesar pada bulan Februari sampai Juni 2019 yaitu sebesar 10,10%, nilai *load factor* pada penelitian kali ini sudah mengalami peningkatan. Walaupun sudah mengalami peningkatan, hasil ini masih sangat jauh dari standar yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, standar nilai *load factor* ditetapkan sebesar >70%. Pada ruas-ruas yang lain juga didapatkan nilai-nilai yang lebih rendah dibanding ruas Ngabean menuju IKIP PGRI. Berdasarkan analisis *load factor* keseluruhan, tidak didapatkan nilai yang memenuhi standar yaitu 70%.

Dibandingkan dari nilai *load factor* terbesar pada bulan Februari sampai Juni 2019 yaitu sebesar 10,10%, nilai *load factor* pada penelitian kali ini sudah mengalami peningkatan. Walaupun sudah mengalami peningkatan, hasil ini masih sangat jauh dari standar yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, standar nilai *load factor* ditetapkan sebesar >70%. Pada ruas-ruas yang lain juga didapatkan nilai-nilai yang lebih rendah dibanding ruas Kalibayem menuju Palembang. Berdasarkan hasil analisis ini dapat disimpulkan bahwa nilai *load factor* tidak didapatkan angka yang memenuhi *Load factor* standar yang sudah ditetapkan yaitu 70%.

Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada pagi hari mulai pukul 06.00 sampai 08.00 didapatkan pola perjalanan yang didominasi oleh ibu-ibu rumah tangga dan pedagang pasar yang akan melakukan kegiatan jual-beli di Pasar Gamping dan Pasar Legi. Siang harinya pukul 12.00 sampai 14.00 nilai *Load factor* yang diperoleh hampir sama dengan yang didapatkan pada pagi hari. Penumpang pada siang hari adalah pelajar yang baru saja pulang sekolah, pedagang pasar dan pekerja yang pulang dari bekerja. Sore harinya dimulai pukul 16.00 sampai 18.00 terjadi kenaikan jumlah penumpang dibanding siang harinya. Penumpang pada saat sore didominasi oleh pekerja maupun pedagang yang pulang dari bekerja, juga ada pelajar yang baru saja pulang sekolah.

Dari data yang didapatkan melalui observasi lapangan yang dilakukan pada tanggal 7, 9, dan 11 Agustus 2019 didapatkan hasil rata-rata *load factor* tertinggi sebesar 25,28%. Hasil ini masih sangat jauh dari standar yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dengan standar nilai *load factor* ditetapkan sebesar >70%. Hal ini dikarenakan kurangnya minat masyarakat sekitar pada jalur 6B untuk menggunakan angkutan umum Trans Jogja.

4.2. Headway

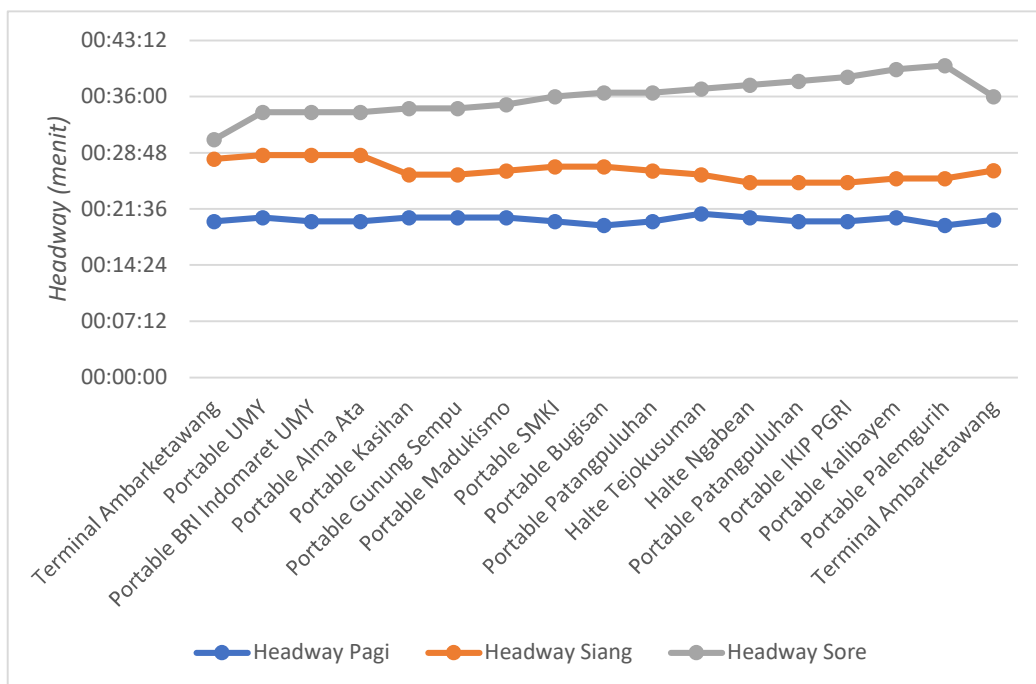
Nilai standar waktu *headway* yang ditentukan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah 15 menit. Hasil analisis *headway* dari penelitian ini diperoleh dari data sekunder sebagai acuan dasar dan data primer sebagai pembanding. Data sekunder *headway*

diperoleh dari data bulanan Dinas Perhubungan DIY pada bulan Februari sampai Juni 2019 berdasarkan waktu tiba di halte Terminal Ambarketawang (Gamping) dalam waktu normal adalah 19 menit. Dalam survei yang dilakukan pada tanggal 7,9, dan 11 Agustus 2019 dapat diketahui bahwa waktu tunggu yang didapatkan mengalami penurunan kinerja pada rata-rata setiap armada Bus Trans Jogja Jalur 6B yaitu 24 menit 28 detik waktu normal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang menyebabkan keterlambatan seperti kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan raya, kurang disiplinnya sopir maupun kondektur Trans Jogja itu sendiri, Untuk lebih jelasnya, bisa dilihat pada penjelasan sebagai berikut :

1) *Headway* hari Minggu 7 Agustus 2019 (*Weekend*)

Tabel 4.4 *Headway* hari Minggu Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Halte/Portabel	Headway		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Terminal Ambarketawang	00:20:00	00:28:00	00:30:30
Portable UMY	00:20:30	00:28:30	00:34:00
Portable BRI Indomaret UMY	00:20:00	00:28:30	00:34:00
Portable Alma Ata	00:20:00	00:28:30	00:34:00
Portable Kasihan	00:20:30	00:26:00	00:34:30
Portable Gunung Sempu	00:20:30	00:26:00	00:34:30
Portable Madukismo	00:20:30	00:26:30	00:35:00
Portable SMKI	00:20:00	00:27:00	00:36:00
Portable Bugisan	00:19:30	00:27:00	00:36:30
Portable Patangpuluhan	00:20:00	00:26:30	00:36:30
Halte Tejokusuman	00:21:00	00:26:00	00:37:00
Halte Ngabean	00:20:30	00:25:00	00:37:30
Portable Patangpuluhan	00:20:00	00:25:00	00:38:00
Portable IKIP PGRI	00:20:00	00:25:00	00:38:30
Portable Kalibayem	00:20:30	00:25:30	00:39:30
Portable Palembang	00:19:30	00:25:30	00:40:00
Terminal Ambarketawang	00:20:11	00:26:32	00:36:00
Rata-rata	00:20:11	00:26:32	00:36:00
Rata-rata total		00:27:34	



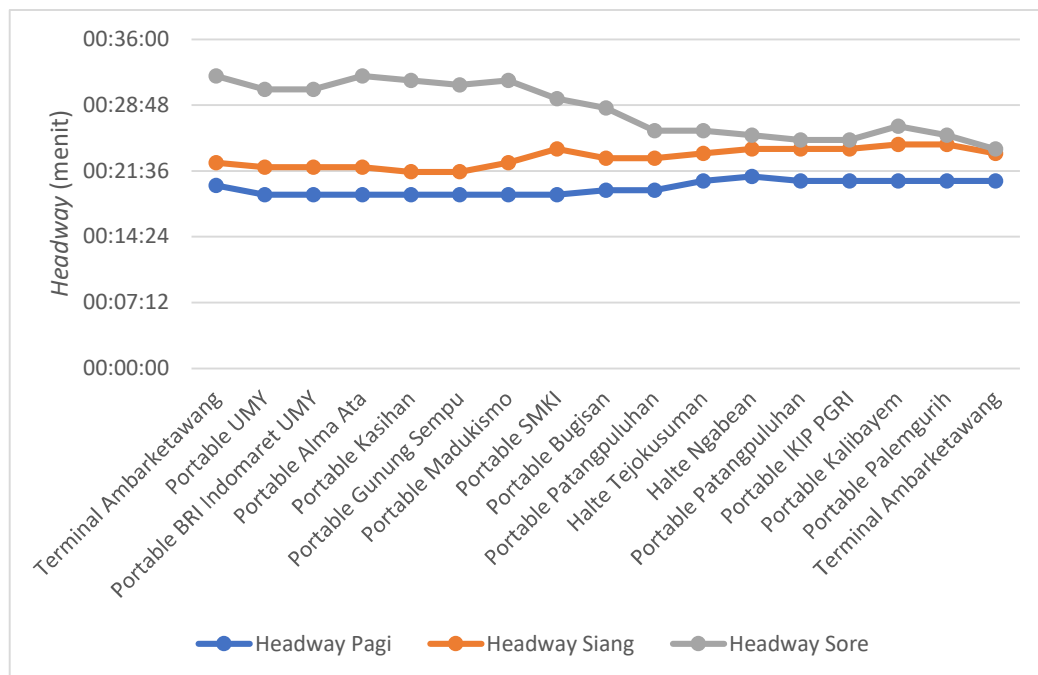
Gambar 4.4 Grafik *Headway* hari Minggu Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Berdasarkan Gambar 4.4 *headway* rata-rata total yang diperoleh pada hari Minggu 7 Agustus 2019 sebesar 27 menit 34 detik. Dari hasil itu didapatkan waktu antara yang mengalami keterlambatan rata-rata sebesar 8 menit 34 detik dari data *headway* rata-rata Bulan Februari sampai Juni 2019 dari Dinas Perhubungan DIY yaitu 19 menit. Apabila dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah 15 menit, maka keterlambatan rata-rata menjadi sebesar 12 menit 34 detik.

Keterlambatan paling lama sebesar 21 menit terjadi pada saat sore hari pukul 16.00 sampai 18.00 sebesar dimana terjadi kemacetan yang diakibatkan oleh jam pulang kerja berdasarkan pengamatan di lapangan. Hal ini mengakibatkan transportasi seperti Bus Trans Jogja terjebak dalam kemacetan. Kemacetan juga diakibatkan oleh banyaknya arus perjalanan pada sore hari di ruas jalan yang sempit tepatnya di ruas Palembang menuju Ambarketawang ditambah dengan waktu tunggu dari lampu lalu lintasnya.

2) *Headway* hari Selasa, 9 Agustus 2019Tabel 4.5 *Headway* hari Selasa Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Halte/Portabel	Headway		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Terminal Ambarketawang	00:22:30	00:31:00	00:17:30
Portable UMY	00:21:00	00:31:00	00:17:00
Portable BRI Indomaret UMY	00:23:00	00:31:00	00:17:00
Portable Alma Ata	00:23:00	00:31:00	00:17:00
Portable Kasihan	00:23:30	00:30:30	00:17:30
Portable Gunung Sempu	00:24:00	00:30:30	00:17:00
Portable Madukismo	00:23:30	00:31:00	00:17:00
Portable SMKI	00:23:00	00:31:00	00:17:30
Portable Bugisan	00:24:30	00:32:00	00:17:30
Portable Patangpuluhan	00:24:30	00:31:30	00:18:00
Halte Tejokusuman	00:24:30	00:32:00	00:18:00
Halte Ngabean	00:24:30	00:33:00	00:18:00
Portable Patangpuluhan	00:24:00	00:33:00	00:17:00
Portable IKIP PGRI	00:24:30	00:31:30	00:16:30
Portable Kalibayem	00:24:00	00:31:30	00:16:00
Portable Palembang	00:24:30	00:32:00	00:15:30
Terminal Ambarketawang	00:23:00	00:31:30	00:15:00
Rata-rata	00:23:37	00:31:28	00:17:00
Rata-rata total		00:24:02	



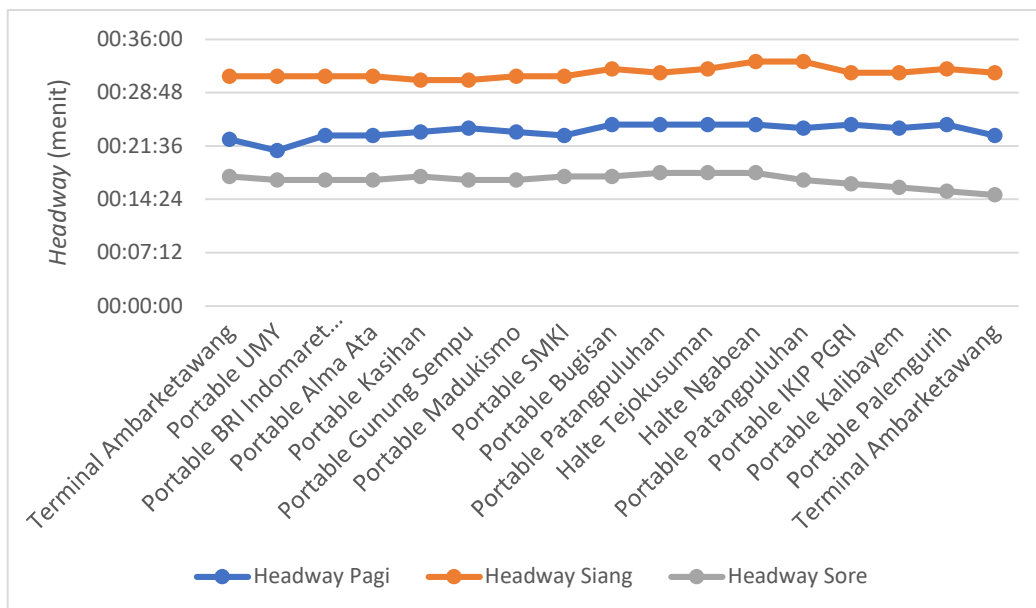
Gambar 4.5 Grafik *Headway* hari Selasa Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Berdasarkan Gambar 4.5 rata-rata total *headway* yang diperoleh pada hari Selasa 9 Agustus 2019 sebesar 24 menit 02 detik. Dari hasil itu didapatkan waktu antara yang mengalami keterlambatan rata-rata sebesar 5 menit 02 detik dari data *headway* rata-rata Bulan Februari sampai Juni 2019 dari Dinas Perhubungan DIY yaitu 19 menit. Apabila dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah 15 menit, maka keterlambatan rata-rata menjadi sebesar 9 menit 02 detik.

Keterlambatan rata-rata paling lama sebesar 16 menit 28 detik terjadi pada saat siang hari pukul 12.00 sampai 14.00 dimana terjadi kemacetan yang diakibatkan oleh jam pulang sekolah dan pedagang pulang dari pasar berdasarkan hasil pengamatan lapangan. Hal ini mengakibatkan transportasi seperti Bus Trans Jogja terjebak dalam kemacetan. Kemacetan juga diakibatkan oleh banyaknya arus perjalanan pada siang hari di ruas jalan yang sempit tepatnya di ruas Palembang menuju Ambarketawang ditambah dengan waktu tunggu dari lampu lalu lintasnya.

3) *Headway* hari Kamis, 11 Agustus 2019 (*Weekdays*)Tabel 4.6 *Headway* hari Kamis Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Halte/Portabel	Headway		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Terminal Ambarketawang	00:20:00	00:22:30	00:32:00
Portable UMY	00:19:00	00:22:00	00:30:30
Portable BRI Indomaret UMY	00:19:00	00:22:00	00:30:30
Portable Alma Ata	00:19:00	00:22:00	00:32:00
Portable Kasihan	00:19:00	00:21:30	00:31:30
Portable Gunung Sempu	00:19:00	00:21:30	00:31:00
Portable Madukismo	00:19:00	00:22:30	00:31:30
Portable SMKI	00:19:00	00:24:00	00:29:30
Portable Bugisan	00:19:30	00:23:00	00:28:30
Portable Patangpuluhan	00:19:30	00:23:00	00:26:00
Halte Tejokusuman	00:20:30	00:23:30	00:26:00
Halte Ngabean	00:21:00	00:24:00	00:25:30
Portable Patangpuluhan	00:20:30	00:24:00	00:25:00
Portable IKIP PGRI	00:20:30	00:24:00	00:25:00
Portable Kalibayem	00:20:30	00:24:30	00:26:30
Portable Palembang	00:20:30	00:24:30	00:25:30
Terminal Ambarketawang	00:20:30	00:23:30	00:24:00
Rata-rata	00:19:46	00:23:04	00:28:16
Rata-rata total		00:23:42	



Gambar 4.6 Grafik *Headway* hari Kamis Bus Trans Jogja Jalur 6B di Terminal Ambarketawang

Berdasarkan Gambar 4.6 rata-rata total *headway* yang diperoleh pada hari Kamis 11 Agustus 2019 sebesar 23 menit 42 detik. Dari hasil itu didapatkan waktu antara yang mengalami keterlambatan rata-rata sebesar 4 menit 42 detik dari waktu yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan DIY yaitu 19 menit.

Keterlambatan rata-rata paling lama sebesar 13 menit 16 detik terjadi pada saat sore hari dimana terjadi kemacetan yang diakibatkan oleh jam pulang kerja dan aktivitas di parkir ngabean oleh wisatawan pelajar (*study tour*). Hal ini mengakibatkan transportasi sebesar Bus Trans Jogja tidak bisa melaju dengan kecepatan seperti biasanya. Ruas Halte Palembang sampai Halte Ambarketawang juga mengalami kemacetan yang diakibatkan oleh banyaknya arus perjalanan sore hari pada saat jam pulang kerja di ruas jalan yang sempit.

4.3. Waktu Tempuh

Waktu tempuh akan ditinjau berdasarkan data sekunder yaitu data dari pihak Dinas Perhubungan DIY tentang kinerja Trans Jogja dari Bulan Februari sampai Juni yaitu 1 jam, sedangkan dan data primer yaitu waktu tempuh yang diperoleh melalui hasil survei *on the bus*. Analisis seperti ini dilakukan untuk memudahkan menganalisa faktor keterlambatan dari hasil data survei yang didapatkan. Analisis data waktu tempuh dapat dilihat pada uraian berikut ini.

1) Waktu Tempuh Minggu 7 Agustus 2019

Tabel 4.7 Waktu Tempuh 1 Putaran Bus Trans Jogja Jalur 6B

RUAS	Minggu		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Ambarketawang – UMY	00:05:40	00:10:00	00:09:40
UMY – BRI Indomaret	00:01:24	00:01:05	00:01:03
BRI Indomaret – Alma Ata	00:01:00	00:01:00	00:01:00
Alma Ata – Kasihan	00:02:20	00:02:00	00:02:20
Kasihan – Gunung Sempu	00:01:02	00:02:00	00:02:00
Gunung Sempu – Madukismo	00:02:40	00:03:00	00:03:22
Madukismo – SMKI	00:04:28	00:06:00	00:05:20
SMKI – Pasar Legi	00:02:25	00:01:00	00:02:02
Pasar Legi – Patangpuluhan	00:01:22	00:03:11	00:01:44
Patangpuluhan – Tejokusuman	00:02:20	00:02:00	00:02:20
Tejokusuman – Ngabean	00:01:40	00:01:00	00:04:00
Ngabean – Patangpuluhan	00:03:35	00:06:16	00:07:22
Patangpuluhan – IKIP PGRI	00:03:00	00:07:00	00:07:20
IKIP PGRI – Kalibayem	00:02:40	00:03:00	00:03:42
Kalibayem – Palembang	00:01:40	00:01:00	00:01:23
Palembang – Ambarketawang	00:04:10	00:08:00	00:07:22
TOTAL	00:41:26	00:57:32	1:01:59

Berdasarkan Tabel 4.7 diketahui waktu tempuh rata-rata 1 putaran Bus Trans Jogja jalur 6B pada hari Minggu 7 Agustus 2019 di pagi hari adalah 53 menit 39 detik yang berarti sudah memenuhi angka standar yang sudah ditetapkan, pada siang hari waktu tempuh yang didapatkan adalah 57 menit 32 detik yang berarti sudah memenuhi angka standar yang ditetapkan, sedangkan pada sore hari mencapai 1 jam 1 menit 59 detik yang berarti mengalami keterlambatan 2 menit dari standar peraturan yang telah ditetapkan.

2) Waktu Tempuh Selasa 9 Agustus 2019

Waktu tempuh 1 putaran Bus Trans Jogja jalur 6B pada hari Selasa 9 Agustus 2019 pada pagi hari adalah 36 menit 10 detik, pada siang hari adalah 49 menit 15 detik, sedangkan pada sore hari mencapai 58 menit 2 detik. Waktu tempuh pada hari Selasa 9 Agustus dari pagi, siang, sampai sore tidak ada yang

mengalami keterlambatan. Untuk penjelasan datanya bisa dilihat pada Tabel 4.8 di bawah ini.

Tabel 4.8 Waktu Tempuh 1 Putaran Bus Trans Jogja Jalur 6B Hari Selasa

Ruas	Selasa		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Ambarketawang – UMY	00:04:00	00:05:20	00:05:40
UMY - BRI Indomaret	00:01:00	00:01:01	00:01:00
BRI Indomaret - Alma Ata	00:01:20	00:01:24	00:01:02
Alma Ata – Kasihan	00:02:03	00:02:04	00:03:02
Kasihan - Gunung Sempu	00:01:45	00:01:41	00:01:44
Gunung Sempu - Madukismo	00:03:24	00:03:48	00:03:41
Madukismo - SMKI	00:04:26	00:08:48	00:09:22
SMKI - Pasar Legi	00:01:22	00:01:44	00:02:01
Pasar Legi - Patangpuluhan	00:01:02	00:03:06	00:02:02
Patangpuluhan - Tejokusuman	00:01:23	00:02:00	00:02:00
Tejokusuman - Ngabean	00:01:00	00:02:00	00:02:42
Ngabean - Patangpuluhan	00:02:59	00:04:25	00:03:35
Patangpuluhan - IKIP PGRI	00:02:20	00:03:20	00:04:03
IKIP PGRI - Kalibayem	00:03:22	00:03:24	00:04:45
Kalibayem - Palembang	00:01:02	00:01:26	00:01:23
Palembang - Ambarketawang	00:03:42	00:03:45	00:10:00
TOTAL	00:36:10	00:49:15	00:58:02

Berdasarkan Tabel 4.8 diketahui waktu tempuh rata-rata 1 putaran Bus Trans Jogja jalur 6B pada hari Selasa 9 Agustus 2019 di pagi hari adalah 46 menit 26 detik yang berarti sudah memenuhi angka standar yang sudah ditetapkan, pada siang hari waktu tempuh yang didapatkan adalah 57 menit 32 detik yang berarti masih memenuhi angka standar yang ditetapkan, sedangkan pada sore hari mencapai 1 jam 1 menit 59 detik. Waktu tempuh pada pagi hari dan siang hari tidak mengalami keterlambatan, sedangkan pada sore hari mengalami keterlambatan 2 menit.

3) Waktu Tempuh Kamis 11 Agustus 2019

Waktu tempuh 1 putaran Bus Trans Jogja jalur 6B pada hari Kamis 11 Agustus 2019 pada pagi hari adalah 41 menit 10 detik, pada siang hari adalah 42 menit 34 detik, sedangkan pada sore hari mencapai 54 menit 56 detik. Waktu

tempuh pada hari Kamis 11 Agustus dari pagi, siang, sampai sore tidak ada yang mengalami keterlambatan. Untuk penjelasan datanya bisa dilihat pada Tabel 4.9 di bawah ini.

Tabel 4.9 Waktu Tempuh 1 Putaran Bus Trans Jogja Jalur 6B Hari Kamis

RUAS	Kamis		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Ambarketawang – UMY	00:04:00	00:04:20	00:09:00
UMY – BRI Indomaret	00:01:00	00:01:03	00:01:00
BRI Indomaret – Alma Ata	00:01:00	00:01:02	00:02:00
Alma Ata – Kasihan	00:01:20	00:02:40	00:01:40
Kasihan – Gunung Sempu	00:01:48	00:02:23	00:01:43
Gunung Sempu – Madukismo	00:03:05	00:03:44	00:03:41
Madukismo – SMKI	00:05:03	00:06:02	00:06:00
SMKI – Pasar Legi	00:01:23	00:01:41	00:03:05
Pasar Legi – Patangpuluhan	00:02:23	00:01:01	00:02:41
Patangpuluhan – Tejokusuman	00:02:42	00:02:40	00:01:20
Tejokusuman – Ngabean	00:01:24	00:01:42	00:02:20
Ngabean – Patangpuluhan	00:03:18	00:02:51	00:03:37
Patangpuluhan – IKIP PGRI	00:03:00	00:03:22	00:03:01
IKIP PGRI – Kalibayem	00:04:00	00:02:20	00:04:41
Kalibayem – Palembang	00:01:01	00:01:01	00:01:42
Palembang – Ambarketawang	00:04:43	00:04:41	00:07:25
TOTAL	0:41:10	0:42:34	0:54:56

4.4. Kecepatan Rata-Rata

Kecepatan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan pada waktu puncak maksimal 30 km/jam dan waktu non puncak maksimal 50 km/jam. Dari peraturan ini dapat diketahui bahwa kecepatan rata-rata yang aman paling tinggi adalah 50 km/jam.

Data primer tentang kecepatan rata-rata diperoleh melalui hasil survei *on the bus* yang dilakukan pada tanggal 7, 9, dan 11 Agustus 2019. Setelah itu data primer akan dibandingkan dengan peraturan yang telah ditetapkan. Analisis data kecepatan rata-rata dapat dilihat pada uraian berikut ini.

1) Kecepatan rata-rata pada hari Minggu 7 Agustus 2019

Tabel 4.10 Kecepatan rata-rata hari Minggu, 7 Agustus 2019

RUAS	Minggu		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Ambarketawang – UMY	20,27	26,60	13,06
UMY – BRI Indomaret	114,03	144,00	137,31
BRI Indomaret – Alma Ata	36,00	36,00	36,00
Alma Ata – Kasihan	8,00	6,86	8,00
Kasihan – Gunung Sempu	57,91	49,76	30,00
Gunung Sempu – Madukismo	18,67	14,44	14,59
Madukismo – SMKI	20,32	14,44	17,50
SMKI – Pasar Legi	46,29	47,55	65,68
Pasar Legi – Patangpuluhan	24,72	19,84	23,14
Patangpuluhan – Tejokusuman	16,67	25,00	13,33
Tejokusuman – Ngabean	24,00	21,00	16,40
Ngabean – Patangpuluhan	10,16	9,16	4,96
Patangpuluhan – IKIP PGRI	20,00	17,33	8,21
IKIP PGRI – Kalibayem	28,00	25,58	20,71
Kalibayem – Palembang	65,33	78,91	69,13
Palembang – Ambarketawang	12,09	9,42	6,90
Rata-rata	32,65	34,12	30,31

Berdasarkan Tabel 4.10 diketahui kecepatan rata-rata pada waktu pagi 32,65 km/jam, kecepatan rata-rata pada waktu siang adalah 34,12 km/jam, dan kecepatan rata-rata waktu sore adalah 30,31 km/jam. Dari hasil tersebut kecepatan rata-rata pada Hari Minggu 7 Agustus telah memenuhi nilai standar peraturan.

2) Kecepatan rata-rata pada hari Selasa 9 Agustus 2019

Tabel 4.11 Kecepatan rata-rata hari Selasa 9 Agustus 2019

Ruas	Selasa		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00- 08:00	12:00- 14:00	16:00- 18:00
Ambarketawang – UMY	29,77	21,53	20,27
UMY - BRI Indomaret	144,00	141,71	144,00
BRI Indomaret - Alma Ata	30,00	28,29	34,91
Alma Ata – Kasihan	10,79	8,71	6,46
Kasihan - Gunung Sempu	43,59	39,76	37,77

Lanjutan Tabel 4.11

Gunung Sempu - Madukismo	14,41	12,82	13,28
Madukismo - SMKI	20,50	10,47	9,63
SMKI - Pasar Legi	87,23	70,36	53,56
Pasar Legi - Patangpuluhan	28,91	10,40	17,56
Patangpuluhan - Tejokusuman	24,07	18,33	15,00
Tejokusuman - Ngabean	36,00	18,00	14,93
Ngabean - Patangpuluhan	12,65	8,88	11,72
Patangpuluhan - IKIP PGRI	26,67	18,33	15,42
IKIP PGRI - Kalibayem	23,43	21,44	15,33
Kalibayem - Palembang	81,85	63,46	67,58
Palemngurih - Ambarketawang	13,22	13,61	4,83
Rata-rata	39,19	31,63	30,14

Berdasarkan Tabel 4.11 kecepatan rata-rata pada waktu pagi sebesar 39,19 km/jam, kecepatan rata-rata pada waktu siang adalah 31,63 km/jam, dan kecepatan rata-rata waktu sore adalah 30,14 km/jam. Dari hasil tersebut kecepatan rata-rata pada Hari Selasa 9 Agustus telah memenuhi nilai standar peraturan.

3) Kecepatan rata-rata pada hari Kamis 11 Agustus 2019

Tabel 4.12 Kecepatan rata-rata hari Kamis 11 Agustus 2019

RUAS	Kamis		
	Pagi	Siang	Sore
	06:00-08:00	12:00-14:00	16:00-18:00
Ambarketawang – UMY	29,77	26,60	13,03
UMY – BRI Indomaret	144,00	136,62	144,00
BRI Indomaret – Alma Ata	36,00	35,08	27,00
Alma Ata – Kasihan	15,00	7,00	12,00
Kasihan – Gunung Sempu	37,25	26,16	37,65
Gunung Sempu – Madukismo	15,54	13,60	13,28
Madukismo – SMKI	17,84	15,65	16,25
SMKI – Pasar Legi	88,62	83,87	37,86
Pasar Legi – Patangpuluhan	13,01	29,38	21,65
Patangpuluhan – Tejokusuman	12,22	11,67	25,00
Tejokusuman – Ngabean	28,55	23,71	16,00
Ngabean – Patangpuluhan	11,74	12,90	11,21

Lanjutan Tabel 4.12

Patangpuluhan – IKIP PGRI	20,00	18,12	19,93
IKIP PGRI – Kalibayem	18,00	32,00	16,77
Kalibayem – Palembang	82,25	82,25	64,23
Palembang – Ambarketawang	10,30	10,64	6,67
Rata-rata	36,26	35,33	30,16

Berdasarkan Tabel 4.12 diketahui kecepatan rata-rata pada waktu pagi 36,26 km/jam, kecepatan rata-rata pada waktu siang adalah 35,33 km/jam, dan kecepatan rata-rata waktu sore adalah 30,16 km/jam. Dari hasil tersebut kecepatan rata-rata pada Hari Kamis 11 Agustus telah memenuhi nilai standar peraturan.

4.5. Karakteristik Penumpang

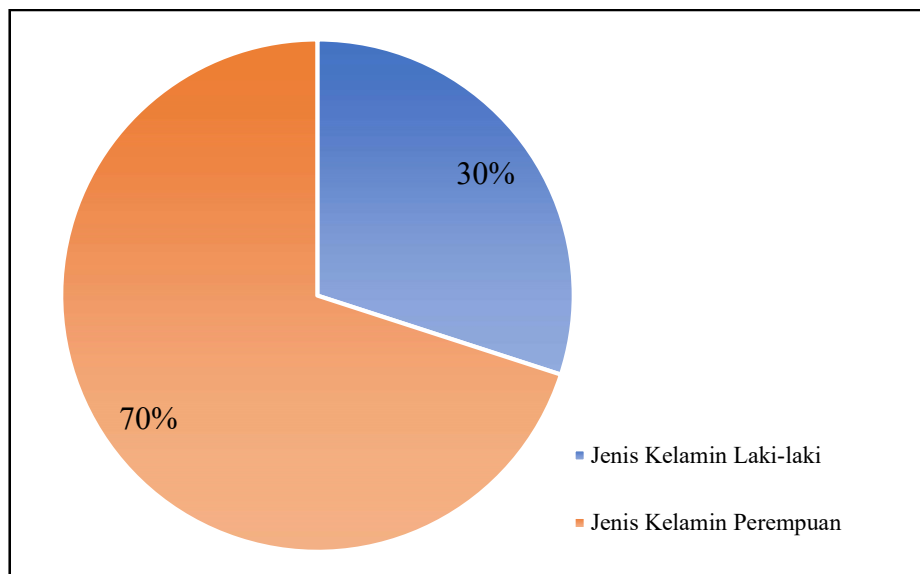
Penelitian kali ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik penumpang Bus Trans Jogja dan persepsi penumpang tentang pelayanan dan fasilitas Bus Trans Jogja. Pada penelitian kali ini didapatkan 200 responden untuk memenuhi batas minimal sesuai populasi dari penumpang Bus Trans Jogja selama 3 hari penelitian. Berikut adalah karakteristik penumpang Bus Trans Jogja.

4.5.1. Jenis Kelamin Penumpang Bus Trans Jogja

Dari penelitian kali ini didapatkan data karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelaminnya sebagai berikut ini.

Tabel 4.13 Jenis Kelamin Penumpang Bus Trans Jogja

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Jenis Kelamin	Laki-laki	30,0	60
	Perempuan	70,0	140



Gambar 4.7 Grafik Lingkaran Jenis Kelamin Penumpang Bus Trans Jogja

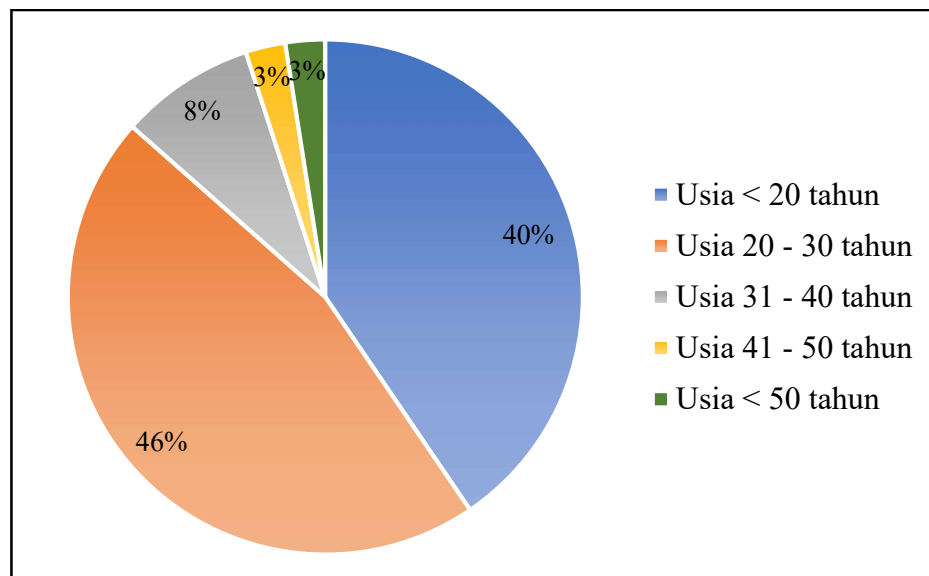
Berdasarkan Gambar 4.7 pengguna angkutan umum Bus Trans Jogja jalur 6B dari hasil penelitian yang dilakukan dengan jumlah 200 responden diketahui bahwa persentase jumlah penumpang wanita lebih banyak daripada penumpang pria yaitu penumpang wanita sebesar 70 persen, sedangkan penumpang pria sebesar 30 persen. Hal ini dikarenakan beberapa faktor yang memengaruhi banyak penumpang wanita memilih transportasi trans jogja yaitu dari segi kenyamanan, keamanan, dan ekonomis. Penelitian terdahulu pun telah menunjukkan bahwa penumpang wanita selalu lebih banyak dari pria.

4.5.2. Usia Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Dari penelitian kali ini didapatkan data karakteristik penumpang berdasarkan usianya sebagai berikut ini.

Tabel 4.14 Usia Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Usia	< 20 tahun	40	81
	20 - 30 tahun	46,0	92
	31 - 40 tahun	8	17
	41 - 50 tahun	3	5
	< 50 tahun	3	5



Gambar 4.8 Grafik Lingkaran Usia Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Penumpang yang memilih menggunakan angkutan umum bus biasanya mempertimbangkan kenyamanan dan keamanan sesuai dengan usianya. Alat Transportasi seperti Bus Trans Jogja relatif cocok hampir untuk seluruh kalangan usia karena aman dan nyaman. Dengan adanya kondektur dalam bus, maka penumpang dengan usia yang sudah renta akan lebih terbantu dengan bantuan kondektur dalam pelayanannya.

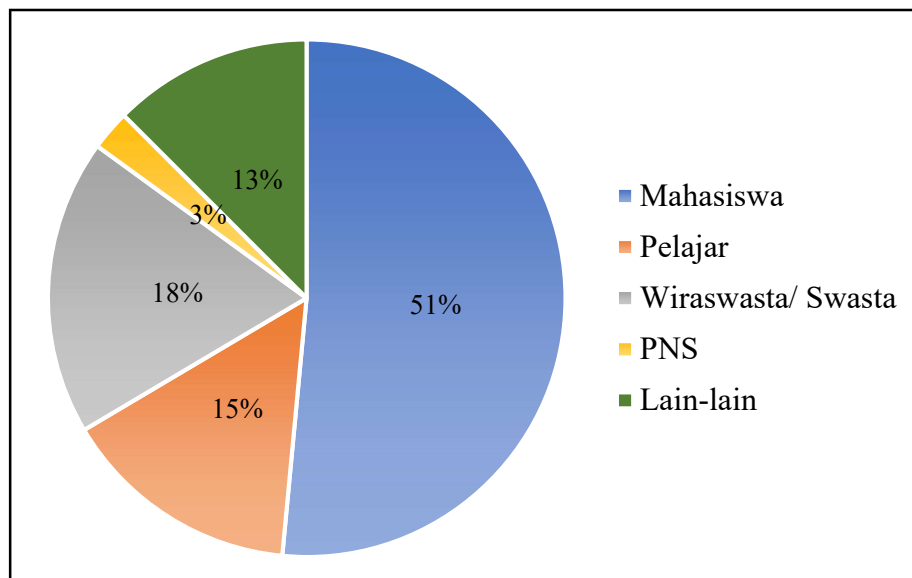
Berdasarkan Gambar 4.8 jumlah paling banyak didapatkan pada usia kurang dari 20 tahun yaitu 40 persen dan usia 21 sampai 30 tahun yaitu 46 persen. Dimana kebanyakan dari rentan usia tersebut adalah pelajar, mahasiswa, dan pegawai atau pedagang.

4.5.3. Profesi Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Dari penelitian kali ini didapatkan data karakteristik penumpang berdasarkan profesi penumpang sebagai berikut ini.

Tabel 4.15 Profesi Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Profesi	Mahasiswa	51	103
	Pelajar	15,0	30
	Wiraswasta/ Swasta	18	37
	PNS	3	5
	Lain-lain	13	25



Gambar 4.9 Grafik Lingkaran Profesi Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Berdasarkan Gambar 4.9 profesi penumpang Bus Trans Jogja dalam penelitian ini didominasi oleh Mahasiswa dengan persentase sebesar 51 persen. Kedua adalah profesi sebagai wiraswasta atau pegawai swasta sebesar 18 persen. Pelajar mendapatkan persentase sebesar 15 persen. Profesi lain-lain yang mencakup di dalamnya guru honorer, petani, pegawai, dan ibu rumah tangga sebesar 13 persen. Dan sisanya adalah profesi PNS mendapat persentase sebesar 3 persen.

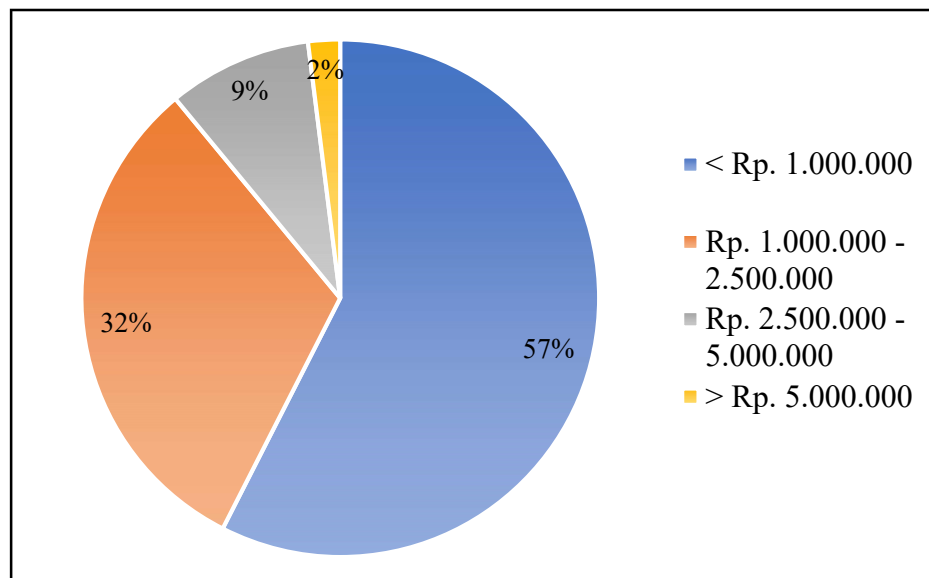
Suatu profesi dituntut untuk profesional dalam pekerjaannya, disiplin dalam pekerjaan dan juga dapat memanajemen keuangannya. Hal ini berarti sangat memperhatikan waktu dan biaya.

4.5.4. Penghasilan Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Dari penelitian kali ini didapatkan data karakteristik penumpang berdasarkan penghasilan penumpang per bulan sebagai berikut ini.

Tabel 4.16 Penghasilan Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Penghasilan per bulan	< Rp. 1.000.000	57	115
	Rp. 1.000.000 - 2.500.000	32	63
	Rp. 2.500.000 - 5.000.000	9,0	18
	> Rp. 5.000.000	2,0	4



Gambar 4.10 Grafik Lingkaran Penghasilan Penumpang Bus Trans Jogja Jalur 6B

Berdasarkan Gambar 4.10 diketahui penghasilan penumpang Bus Trans Jogja yang paling banyak ada pada kisaran nilai dibawah Rp 1.000.000 yang pada hal ini kebanyakan adalah mahasiswa dan pelajar. Setelah itu kedua terbesar ada di kisaran Rp. 1.000.000 sampai Rp 2.500.000 sebesar 32 persen yaitu dari kalangan yang berprofesi sebagai pegawai dan pedagang.

4.6. Persepsi Penumpang tentang Pelayanan dan Fasilitas bus Trans Jogja

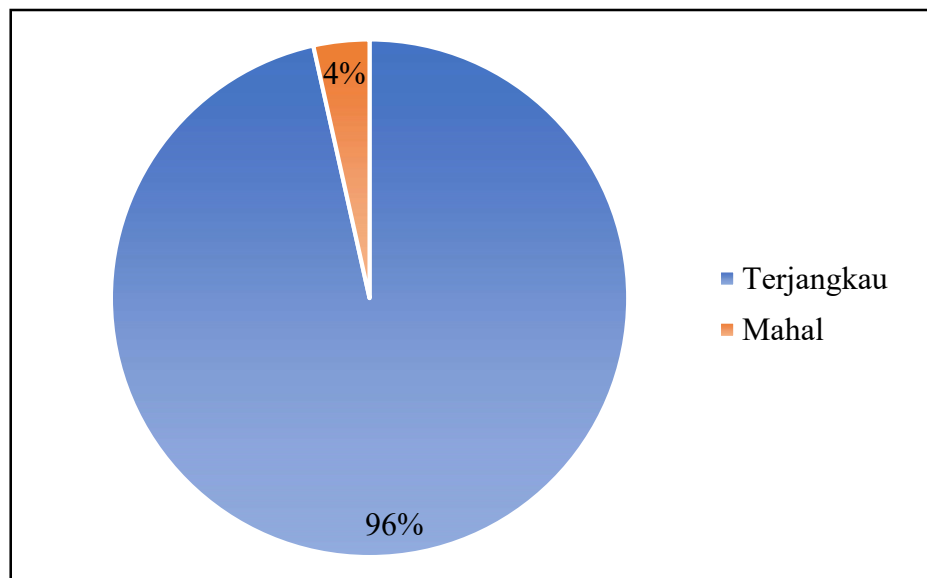
Penelitian tentang persepsi penumpang tentang pelayanan dan fasilitas Bus Trans Jogja didapatkan uraian persepsinya sebagai berikut :

4.6.1. Tarif Perjalanan Bus Trans Jogja Jalur 6B

Tarif yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan DIY untuk angkutan umum Bus Trans Jogja sebesar Rp 3.500,- (tiga ribu lima ratus rupiah) untuk *single trip* atau umum. Tarif untuk kartu berlangganan umum sebesar Rp 2700,- (dua ribu tujuh ratus rupiah) dan untuk tarif regular pelajar Rp 1.800,- (seribu delapan ratus rupiah). Dari data tarif tersebut didapatkan persepsi tarif oleh penumpang sebagai berikut ini.

Tabel 4.17 Persepsi Tarif Bus Trans Jogja

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Tarif Perjalanan	Terjangkau	96	193
	Mahal	4	7



Gambar 4.11 Grafik Lingkaran Persepsi Tarif Bus Trans Jogja

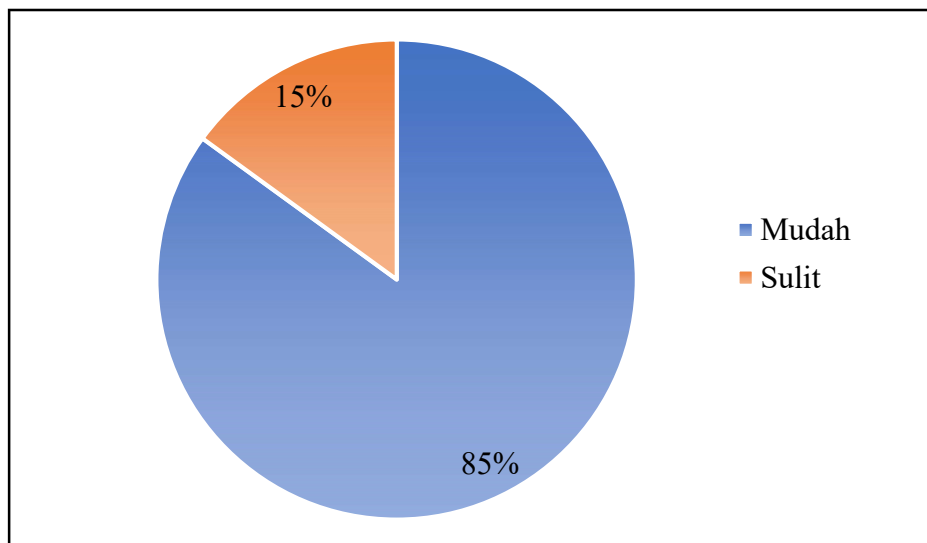
Berdasarkan Gambar 4.11 diketahui persepsi tarif oleh pengguna Bus Trans Jogja menunjukkan bahwa tarif yang ditetapkan sudah terjangkau sebesar 96 persen dan yang masih berpersepsi mahal sebesar 4 persen. Hal ini menunjukkan bahwa tarif yang ditetapkan untuk Bus Trans Jogja sudah bisa dibilang terjangkau.

4.6.2. Kemudahan Akses Menaiki Bus Trans Jogja Jalur 6B

Akses adalah bagian penting dalam sebuah sistem transportasi yang diperlukan sebagai kemudahan dalam menggunakan alat transportasi yang akan digunakan. Mudah atau tidaknya akses dalam angkutan umum Bus Trans Jogja bisa ditinjau dari jarak halte dari tempat tinggal, tingkat strategisnya halte tempat berhentinya angkutan umum, dan juga transportasi pendukung untuk menggunakan Bus Trans Jogja. Berikut ini adalah persepsi kemudahan akses menaiki Bus Trans Jogja.

Tabel 4.18 Persepsi Kemudahan Akses Menaiki Bus Trans Jogja

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Kemudahan akses	Mudah	85,0	170
	Sulit	15,0	30



Gambar 4.12 Grafik Lingkaran Persepsi Kemudahan Akses Menaiki Bus Trans Jogja

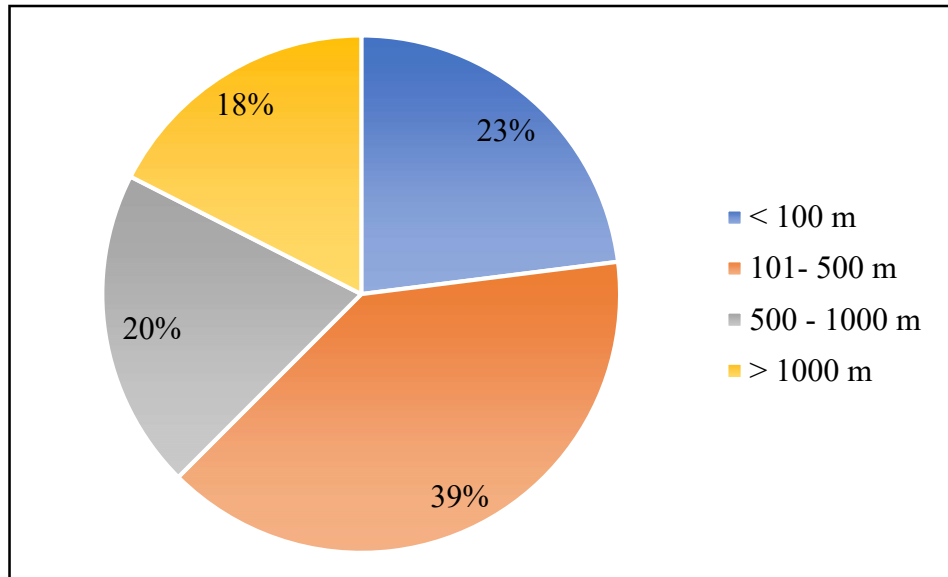
Berdasarkan Gambar 4.12 diketahui persepsi masyarakat tentang kemudahan akses Bus Trans Jogja sebesar 85 persen memilih mudah, sedangkan sebesar 15 persen memilih sulit. Hasil ini menunjukkan bahwa akses untuk menaiki Bus Trans Jogja sudah cukup mudah.

4.6.3. Jarak Halte dari Tempat Tinggal Penumpang

Semakin dekat tempat tinggal pelanggan dari halte angkutan umum, maka semakin besar potensi untuk menggunakan angkutan umum sebagai alternatif transportasi sehari-hari. Penelitian kali ini mendapatkan data tentang persepsi jarak halte dari tempat tinggal penumpang sebagai berikut :

Tabel 4.19 Jarak Halte dari Tempat Tinggal Penumpang

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Jarak tempat tinggal ke halte terdekat	< 100 m	23,0	46
	101- 500 m	39	79
	500 - 1000 m	20,0	40
	> 1000 m	18	35



Gambar 4.13 Grafik Lingkaran Persepsi Jarak Halte dari Tempat Tinggal Penumpang

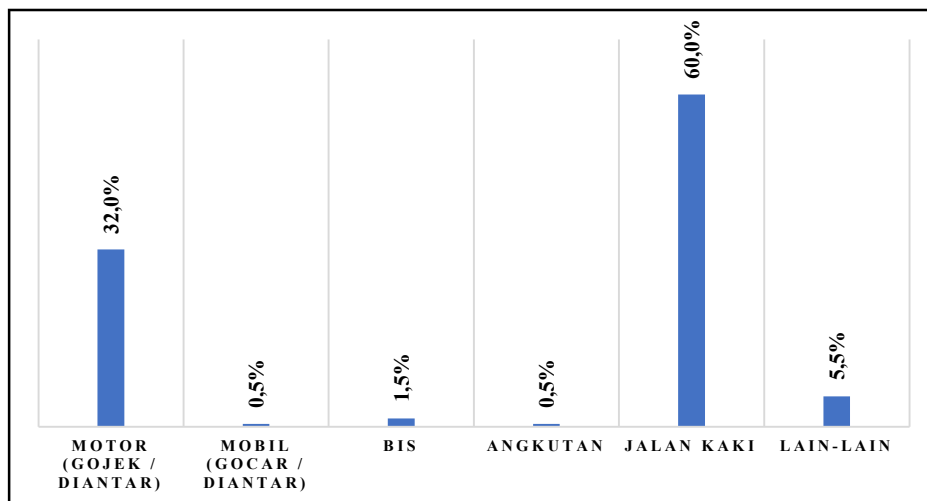
Dari data yang ditunjukkan oleh Gambar 4.13 didapatkan jarak tempat tinggal penumpang Bus Trans Jogja dengan halte terdekat paling banyak ada di kisaran 101 sampai 500 m.

4.6.4. Pemilihan Moda Transportasi Sebelum Menaiki Bus Trans Jogja

Sebelum menaiki Trans Jogja, penumpang biasanya menyusun strategi dengan pemilihan moda yang efektif agar tidak banyak mengeluarkan biaya. Adapun rincian pemilihan moda transportasi sebelum menaiki Bus Trans Jogja sebagai berikut :

Tabel 4.20 Pemilihan Moda Sebelum Menaiki Bus Trans Jogja

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Pemilihan Moda Sebelum Menaiki Bus Trans Jogja	Motor (gojek / diantar)	32,0%	64
	Mobil (gocar/diantar)	0,5%	1
	Bis	1,5%	3
	Angkutan	0,5%	1
	Jalan kaki	60,0%	120
	Lain-lain	5,5%	11



Gambar 4.14 Grafik Batang Pemilihan Moda Sebelum Menaiki Bus Trans Jogja

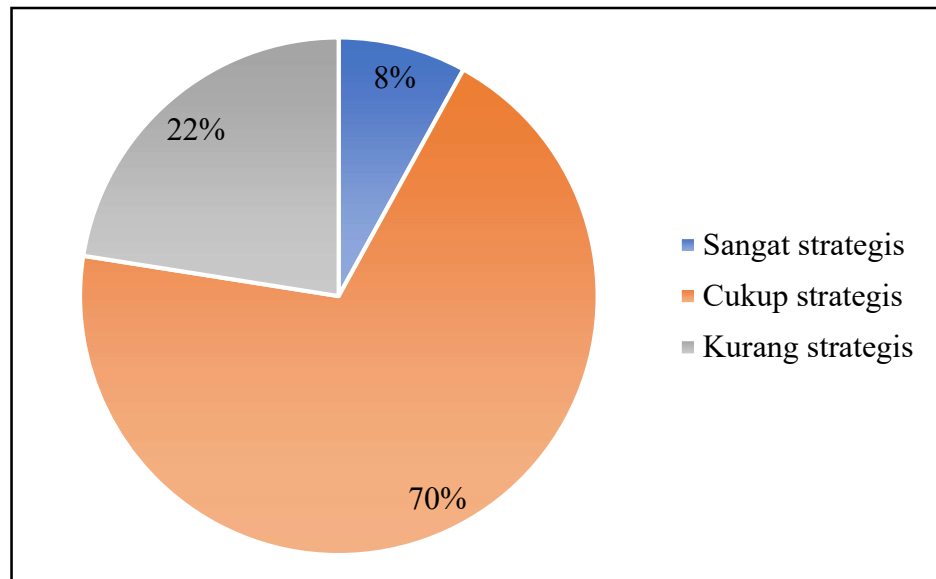
Berdasarkan Gambar 4.14 diketahui sebanyak 60 persen dari total responde penumpang memilih untuk berjalan kaki sebelum menaiki Bus Trans Jogja. Hal ini dikarenakan jarak dari tempat tinggal menuju halte tidak terlalu jauh dan dapat menghemat biaya perjalanan yang dikeluarkan.

4.6.5. Penempatan Halte Bus Trans Jogja

Penempatan halte menjadi aspek penting dalam memudahkan penumpang untuk menjangkau angkutan umum Bus Trans Jogja. Kemudahan ini sebagai salah satu alasan masyarakat untuk memilih Trans Jogja sebagai transportasi alternatif. Dari penelitian kali ini didapatkan data tentang persepsi penempatan halte Bus Trans Jogja sebagai berikut :

Tabel 4.21 Persepsi Penempatan Halte

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Penempatan Halte	Sangat strategis	8,0	16
	Cukup strategis	70	139
	Kurang strategis	22	45



Gambar 4.15 Grafik Lingkaran Persepsi Penempatan Halte

Berdasarkan Gambar 4.15 persepsi penempatan halte menghasilkan data paling besar yaitu 70 persen memilih cukup strategis. Adapun sisanya adalah sangat strategis sebesar 8 persen dan kurang strategis sebesar 22 persen.

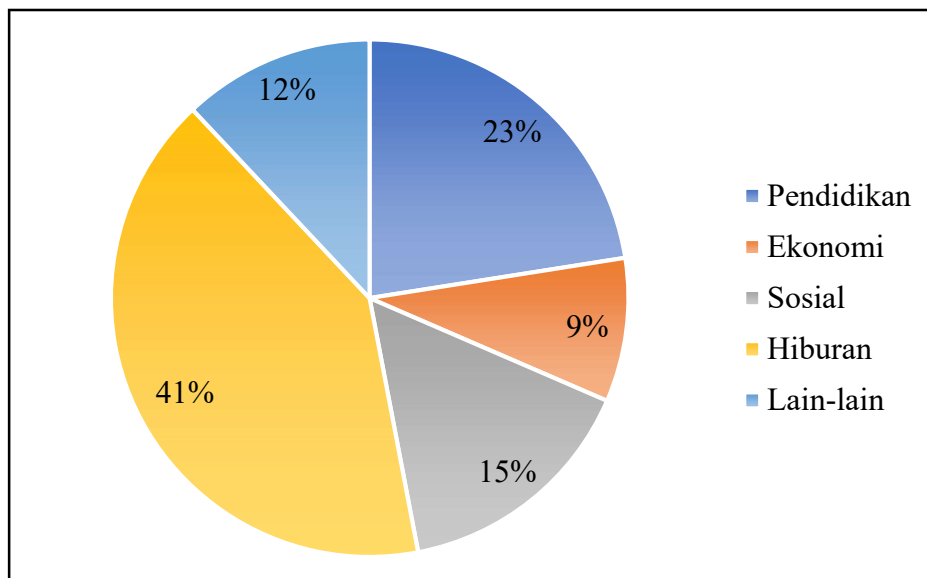
Halte yang berada di tempat-tempat strategis seperti di wilayah kampus, pasar, sekolah, terminal, maupun tempat-tempat umum yang lain lebih berpotensi untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak. Hal ini dikarenakan tempat-tempat itu adalah titik berkumpulnya orang-orang melangsungkan berbagai macam kegiatan.

4.6.6. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan terbanyak penumpang pada angkutan umum Trans Jogja akan membantu pihak Trans Jogja untuk menempatkan halte-halte pada posisi yang strategis sesuai dengan kebutuhan penumpang. Pada penelitian kali ini didapatkan rincian tentang tujuan perjalanan penumpang sebagai berikut :

Tabel 4.22 Tujuan Perjalanan Penumpang

	Kategori	Persen	Orang
Persepsi Responden	Pendidikan	22,5%	45
	Ekonomi	9,0%	18
	Sosial	15,5%	31
	Hiburan	41,0%	82
	Lain-lain	12,0%	24



Gambar 4.16 Grafik Lingkaran Tujuan Perjalanan Penumpang

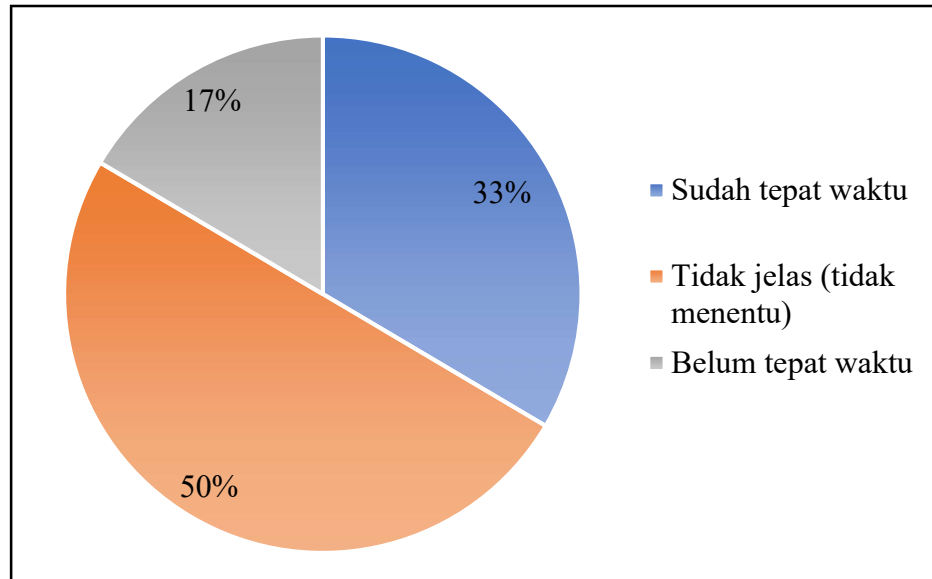
Berdasarkan Gambar 4.16 tentang tujuan perjalanan penumpang didapatkan tujuan perjalanan paling banyak adalah ke tempat hiburan sebesar 41 persen dari total responden.

4.6.7. Ketepatan Waktu Kedatangan (10-15 menit)

Nilai standar waktu yang ditentukan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 tahun 2013 mengenai waktu tunggu adalah 15 menit. Hal ini disesuaikan dengan jarak satu perjalanan dalam satu rute dan jumlah armada yang beroperasi. Dari penelitian kali ini didapatkan persepsi penumpang tentang ketepatan waktu kedatangan Bus Trans Jogja sebagai berikut ini.

Tabel 4.23 Ketepatan Waktu Kedatangan Bus Trans Jogja

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Waktu Tunggu	Sudah tepat waktu	33,5%	67
	Tidak jelas (tidak menentu)	50,0%	100
	Belum tepat waktu	16,5%	33



Gambar 4.17 Grafik Lingkaran Ketepatan Waktu Kedatangan Bus Trans Jogja

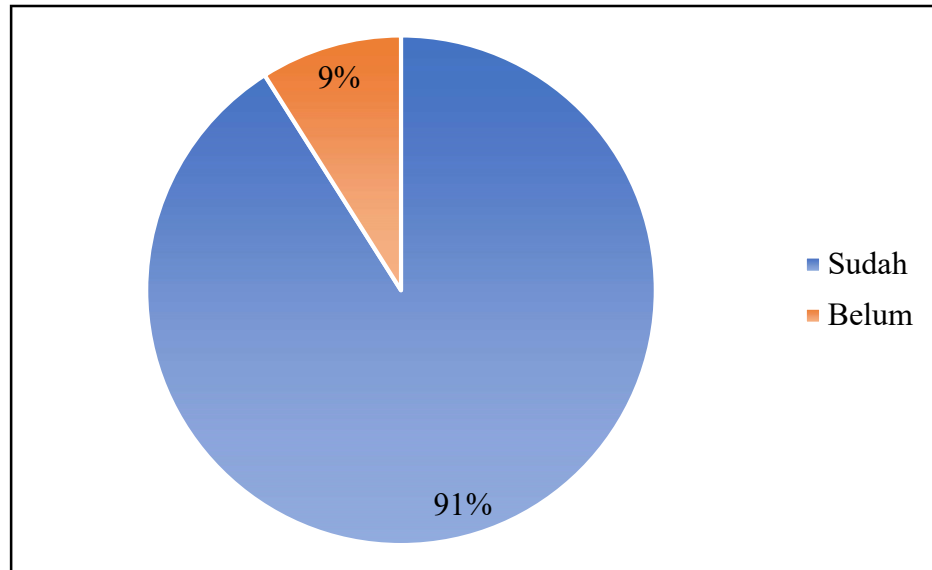
Berdasarkan Gambar 4.17 didapatkan data waktu tunggu Bus Trans Jogja yang masih tidak jelas atau tidak menentu sebesar 50 persen dari total responden. Sisanya memilih sudah tepat waktu sebanyak 33 persen dan 17 persen memilih belum tepat waktu.

4.6.8. Kebersihan dan Kenyamanan

Kebersihan dan kenyamanan dalam perjalanan sangat berpengaruh untuk penumpang agar tertarik untuk menggunakan transportasi angkutan umum kembali. Kebersihan dan kenyamanan akan menjadi pengalaman perjalanan yang berkesan baik atau sebaliknya. Oleh dari itu, angkutan umum seperti Trans Jogja harus memberikan jaminan kebersihan dan kenyamanan penumpang. Berikut ini adalah persepsi kebersihan dan kenyamanan Bus Trans Jogja menurut penumpang.

Tabel 4.24 Kebersihan dan Kenyamanan Penumpang

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Kebersihan kenyamanan	Sudah	91,0%	182
	Belum	9,0%	18



Gambar 4.18 Grafik Lingkaran Kebersihan dan Kenyamanan Penumpang

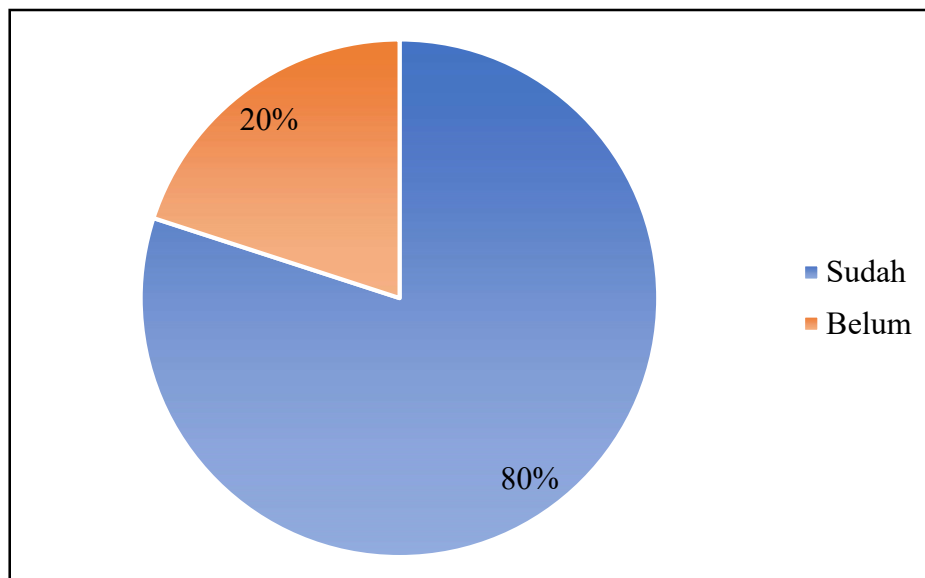
Berdasarkan Gambar 4.18 diketahui bahwa Trans Jogja sudah memberikan kepuasan bagi sebagian besar penumpangnya dalam hal kebersihan dan kenyamanan, yaitu sebesar 96 persen dari total responden. Adapun sisanya yang memilih kurang bersih dan nyaman memberikan masukan berupa penyediaan tempat sampah di bus dan mengharapkan di dalam bus agar memilih pengharum yang tidak terlalu menyengat.

4.6.9. Keamanan Halte dan Bus Trans Jogja

Keamanan adalah hal yang terpenting yang harus diperhatikan dalam penyediaan layanan. Dari hasil penelitian kali ini didapatkan data tentang persepsi keamanan halte dan Bus Trans Jogja sebagai berikut ini.

Tabel 4.25 Keamanan Halte dan Bus Trans Jogja

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Keamanan	Sudah	80,0%	160
	Belum	20,0%	40



Gambar 4.189 Grafik Lingkaran Keamanana Halte dan Bus Trans Jogja

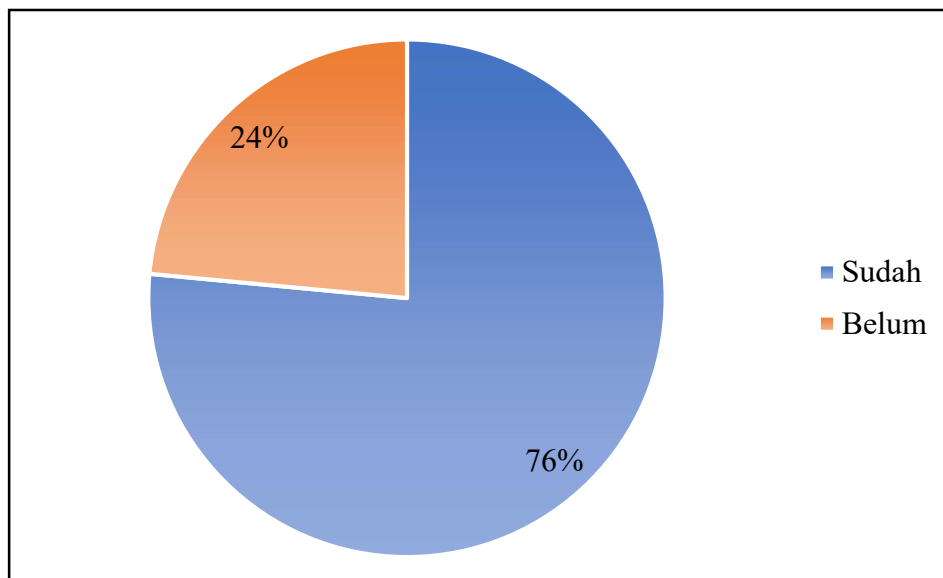
Dari Gambar 4.19 diketahui bahwa keamanan dalam pelayanan Trans Jogja dirasa sudah aman menurut sebagian besar responden penumpang yang berjumlah 80 persen dari total responden. Dan sisanya sebesar 20 persen memberikan masukan yaitu tidak terburu-buru dalam menaik turunkan penumpang, laki-laki dan perempuan ada jarak atau batas, seperti laki-laki duduk di kursi bagian depan dan perempuan duduk di kursi bagian belakang agar meminimalisir tindak pelecehan yang sedang marak terjadi.

4.6.10. Fasilitas Bus Trans Jogja

Fasilitas pada angkutan umum merupakan suatu hal yang tak boleh dihilangkan dalam penilaian kepuasan pengguna Bus Trans Jogja. Fasilitas merupakan pendorong untuk meningkatkan nilai dari Bus Trans Jogja agar menjadi angkutan umum yang memuaskan pelanggan. Dalam hal ini persepsi pengguna tentang fasilitas sangat berguna untuk evaluasi dan juga penambahan fasilitas yang mungkin kurang dan sangat dibutuhkan. Persepsi kelengkapan fasilitas yang diberikan Trans Jogja kepada penumpangnya dapat dilihat melalui penjelasan berikut ini.

Tabel 4.26 Presepsi Kelengkapan Fasilitas Bus Trans Jogja

Karakteristik Responden	Kategori	Persen	Orang
Kelengkapan Fasilitas	Sudah	76	153
	Belum	24	47



Gambar 4.19 Grafik Lingkaran Presepsi Kelengkapan Fasilitas Bus Trans Jogja

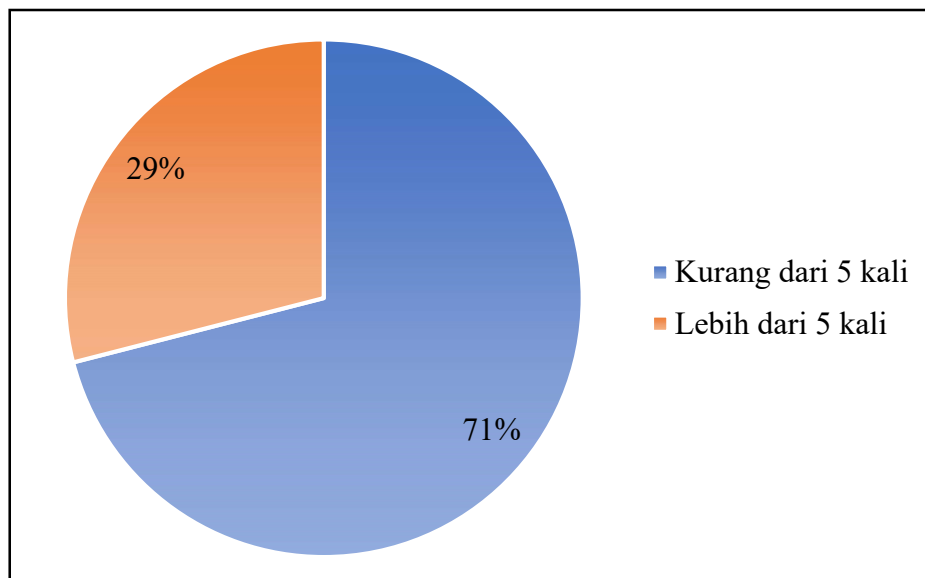
Berdasarkan Gambar 4.19 tentang kelengkapan fasilitas Bus Trans Jogja menunjukkan kalau fasilitas Bus Trans Jogja sudah lengkap sebesar 76 persen, adapun sisanya yang masih memilih belum atau kurang lengkap sebesar 24 persen. Dari yang memilih kurang ada beberapa masukan diantaranya adalah penyediaan tempat sampah, peta rute yang jelas, dan speaker pemberitahuan untuk memperingatkan penumpang apabila jarak pemberhentian di halte selanjutnya sudah dekat.

4.6.11. Frekuensi Penggunaan Bus Trans Jogja Selama 1 Minggu

Frekuensi penggunaan Bus Trans Jogja pada penelitian kali ini untuk melihat seberapa banyak pengguna yang menggunakan Bus Trans Jogja untuk kebutuhan sehari-hari. Selain itu, untuk melihat seberapa besar minat masyarakat terhadap alat transportasi umum seperti Bus Trans Jogja. Penelitian kali ini didapatkan data tentang frekuensi penggunaan Bus Trans Jogja selama 1 minggu sebagai berikut ini.

Tabel 4.27 Frekuensi Penggunaan Bus Trans Jogja Selama 1 Minggu

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Frekuensi penggunaan trans jogja selama 1 minggu	Kurang dari 5 kali	71,0%	142
	Lebih dari 5 kali	29,0%	58



Gambar 4.20 Grafik Lingkaran Frekuensi Penggunaan Bus Trans Jogja Selama 1 Minggu

Berdasarkan Gambar 4.20 diketahui sebanyak 71 persen responden menggunakan Bus Trans Jogja kurang dari 5 kali dalam seminggu, lebih banyak daripada pengguna yang menggunakan Bus Trans Jogja lebih dari 5 kali dalam seminggu yaitu sebesar 29 persen.

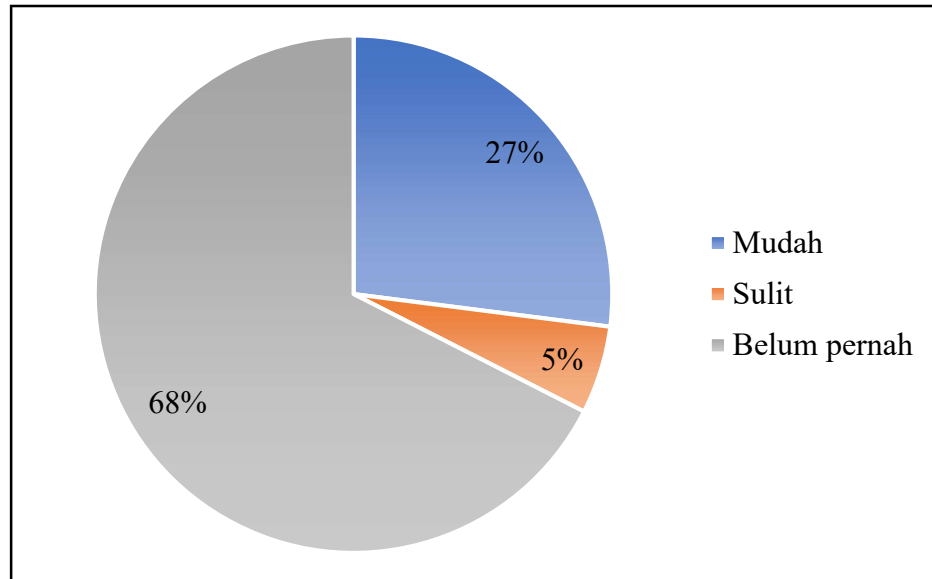
Pengguna Bus Trans Jogja memang biasanya lebih banyak pada hari-hari libur ketimbang hari-hari biasa atau kerja. Pada hari libur Bus Trans Jogja banyak diminati oleh sebagian besar anak muda yang masih berstatus pelajar maupun mahasiswa yang ingin pergi ke tempat-tempat hiburan dengan beramai-ramai.

4.6.12. Kemudahan Menyampaikan Kritik dan Saran

Dalam evaluasi kinerja maupun fasilitas angkutan umum pasti diperlukan adanya kritik dan saran yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja dan juga fasilitas angkutan umum tersebut. Penelitian kali ini mendapatkan data tentang persepsi kemudahan dalam penyampaian kritik dan saran kepada pihak Trans Jogja sebagai berikut ini.

Tabel 4.28 Kemudahan Penyampaian Kritik dan Saran

Persepsi Responden	Kategori	Persen	Orang
Kemudahan kritik dan saran	Mudah	27	54
	Sulit	5	11
	Belum pernah	68	135



Gambar 4.21 Kemudahan Penyampaian Kritik dan Saran

Berdasarkan Gambar 4.21 tentang kemudahan penyampaian kritik dan saran diketahui masih banyak sekali pengguna Bus Trans Jogja yang belum pernah menyampaikan kritik dan saran kepada pihak Trans Jogja yaitu sebesar 67,5 persen. Padahal pada penelitian lewat wawancara dan kuisisioner, didapati kritik dan saran oleh pengguna untuk pihak Trans Jogja masih sangat banyak. Bahkan hampir semua responden menyampaikan atau menulis kritik maupun saran.