



**KAJIAN KINERJA OPERASIONAL
BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI (AKDP)
KELAS EKONOMI DAN KELAS EKSEKUTIF TRAYEK MALANG - SURABAYA**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



Disusun Oleh :

INTAN SULISTYO WARNI
SYELA ANGELA FEBRIANI

115060101111015-61
115060101111010-61

**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2015**



LEMBAR PERSETUJUAN

**KAJIAN KINERJA OPERASIONAL
BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI (AKDP)
KELAS EKONOMI DAN KELAS EKSEKUTIF TRAYEK MALANG - SURABAYA**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



Disusun oleh :

**INTAN SULISTYO WARNI
SYELA ANGELA FEBRIANI**

**115060101111015-61
115060101111010-61**

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Dr. Ir. M. Zainul Arifin, MT.

NIP. 19590813 198601 1 005

Hendi Bowoputro, ST, MT

NIP. 19750910 200012 1 002

**LEMBAR PENGESAHAN****KAJIAN KINERJA OPERASIONAL****BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI (AKDP)****KELAS EKONOMI DAN KELAS EKSEKUTIF TRAYEK MALANG - SURABAYA****SKRIPSI**

Diajukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik

Disusun oleh :

INTAN SULISTYO WARNI

115060101111015-61

SYELA ANGELA FEBRIANI

115060101111010-61

Skripsi ini telah diuji dan dinyatakan lulus pada

Tanggal 19 Agustus 2015

Penguji

Penguji

Dr. Ir. M. Zainul Arifin, MT.

Hendi Bowoputro, ST, MT

NIP. 19590813 198601 1 005

NIP. 19750910 200012 1 002

Penguji

Prof. Ir. Harnen S., M.Sc, Ph.D

NIP. 19570527 198403 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi S1

Dr. Eng. Indradi W. ST., M.Eng (Prac.)

NIP. 19810220 200604 1 002



PERNYATAAN
ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang sepengetahuan saya, di dalam naskah SKRIPSI ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah SKRIPSI ini dapat dibuktikan unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia SKRIPSI ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (SARJANA TEKNIK) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003 Pasal 25 Ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, 19 Agustus 2015

Syela Angela Febriani
115060101111010



**PERNYATAAN
ORISINALITAS SKRIPSI**

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang sepengetahuan saya, di dalam naskah SKRIPSI ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah SKRIPSI ini dapat dibuktikan unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia SKRIPSI ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (SARJANA TEKNIK) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003 Pasal 25 Ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, 19 Agustus 2015

Intan Sulistyio Warni
115060101111015

RINGKASAN

Intan Sulistyono Warni dan Syela Angela Febriani, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya, Agustus 2015, Kajian Kinerja Operasional Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi Dan Kelas Eksekutif Trayek Malang - Surabaya, Dosen pembimbing: **M. Zainul Arifin dan Hendi Bowoputro**.

Transportasi merupakan alat untuk mempermudah manusia berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, alat transportasi darat adalah alat transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat. Salah alat transportasi yang biasa digunakan adalah angkutan penumpang bus. Dimana angkutan penumpang bus terdiri 2 kelas yaitu kelas ekonomi dan eksekutif. Perbedaan diantara keduanya adalah tarif yang harus dibayarkan dan pelayanan yang disediakan. Namun saat ini armada bus kelas ekonomi mengalami peningkatan pelayanan yang tidak jauh beda dengan bus Eksekutif. Hal ini terlihat dari tersedianya armada bus yang baru dan terdapat alat pengatur suhu udara didalamnya. Dari hal tersebut maka perlu diadakan suatu kajian untuk dapat diketahui besaran tarif yang sesuai dengan kemauan dan kemampuan daya beli penumpang.

Pada kajian ini yang dikaji adalah angkutan bus ekonomi AC dan Eksekutif Trayek Malang – Surabaya. Dengan jumlah sampel 400 responden yang didapatkan dari rumus slovin, dan untuk pengambilan sampel menggunakan metode *random sampling*. Data yang digunakan dalam kajian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari data hasil kuisioner dan wawancara pada penumpang bus yang dilakukan di Terminal Arjosari pada bulan Juni-Juli tahun 2015, selain itu data primer juga diperoleh dari wawancara operator bus untuk mengetahui BOK, sedangkan untuk data sekunder diperoleh dari literatur, internet, dan dokumen perusahaan. Analisis data yang digunakan dalam kajian ini adalah *Importance-Performance Analysis* (IPA) untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan, Biaya Operasional Kendaraan untuk mengetahui berapa biaya yang dikeluarkan terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal, *Ability To Pay* (ATP) untuk mengetahui kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan dan *Willingness To Pay* (WTP) untuk mengetahui kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterima.

Dari hasil kajian untuk metode IPA terdapat atribut pelayanan yang dianggap memiliki tingkat kebutuhan yang tinggi namun kinerjanya masih kurang memenuhi. Hal tersebut dapat diketahui dari atribut apa saja yang terdapat pada kuadran I. Untuk bus ekonomi AC terdapat 5 atribut yang berada di kuadran I diantaranya: (1) Asuransi kecelakaan, (2) Rak bagasi, (3) Bagasi bawah, (4) Kaca film, (5) Kelistrikan untuk *audio visual*. Sedangkan untuk bus eksekutif terdapat 6 atribut diantaranya: (1) Pegangan tangan (*Hand grip*), (2) Kelistrikan memenuhi SNI, (3) Rak bagasi, (4) Bagasi bawah, (5) Kaca film, (6) Kelistrikan untuk *audio visual*. Berdasarkan analisis BOK diperoleh tarif untuk bus ekonomi AC sebesar Rp. 12.679,56 sedangkan untuk bus eksekutif sebesar Rp. 23.099,23. Berdasarkan analisis ATP diperoleh nilai rata – rata kemauan penumpang membayar sebesar Rp. 4.193,00 untuk bus ekonomi nilai ini diperoleh dari persamaan regresi $Y = 0,0011x + 1082,7$ dan untuk nilai rata – rata kemauan penumpang untuk bus eksekutif sebesar Rp. 11.098,00, nilai ini juga diperoleh dari persamaan regresi $Y = 0,0029x - 4034,4$. Sedangkan untuk analisis WTP diperoleh nilai rata – rata kemampuan penumpang bus ekonomi AC sebesar Rp. 13.273,00 diperoleh dari persamaan regresi $Y = 0,0003x + 11182$ dan nilai rata – rata kemampuan penumpang bus eksekutif sebesar Rp. 19.330,00 juga diperoleh dari persamaan regresi $Y = 0,001x + 11766$. Dari analisis ATP dan WTP akan diperoleh tarif baru yang didapat dari analisis kesesuaian sebesar Rp. 13.500,00 untuk tarif bus ekonomi AC, dimana tarif ini berada dibawah tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp.



15.000,00. Dan untuk kelas eksekutif diperoleh tarif sebesar Rp. 16.500,00, tarif ini juga berada dibawah tarif yang belaku saat ini sebesar Rp. 25.000,00.

Kata Kunci: Pelayanan, Tarif, Bus Ekonomi, Bus Eksekutif, Malang – Surabaya, IPA, BOK, ATP, WTP.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul:

Kajian Kinerja Operasional Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi Dan Kelas Eksekutif Trayek Malang - Surabaya.

Studi ini merupakan bentuk implementasi bidang keahlian transportasi. Tugas akhir ini disusun guna memenuhi persyaratan akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik (ST) di Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Brawijaya.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ir. Sugeng P. Budio, MS., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
2. Dr.Eng. Indradi W., ST.,M.Eng. (Prac), selaku ketua program studi SI Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
3. Dr. Ir. M. Zainul Arifin, MT, selaku dosen pembimbing I
4. Hendi Bowoputro, ST, MT, Selaku Dosen Pembimbing II
5. Pegawai administrasi jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
6. Rekan-rekan mahasiswa dan semua pihak yang telah membantu dalam kelancaran penyusunan tugas akhir ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu

Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan, khususnya bagi rekan-rekan mahasiswa sebagai tambahan ilmu pengetahuan. Apabila terdapat kekurangan pada penulisan tugas akhir ini, penulis mohon maklum dan maaf.

Terima Kasih,

Malang, Agustus 2015

Penulis

**DAFTAR ISI****LEMBAR PERETUJUAN****LEMBAR PENGESAHAN****PERNYATAAN ORISINALITAS****ABSTRAK**.....i**KATA PENGANTAR**.....iii**DAFTAR ISI**.....iv**DAFTAR GAMBAR**.....vii**DAFTAR TABEL**.....ix**BAB I PENDAHULUAN**

1.1. Latar Belakang Masalah.....1

1.2. Identifikasi Masalah.....2

1.3. Rumusan Masalah.....3

1.4. Batasan Masalah.....4

1.5. Tujuan Kajian.....4

1.6. Manfaat Kajian.....4

BAB II LANDASAN TEORI

2.1. Angkutan Kota.....5

2.2. Tarif Angkutan.....6

2.3. Sistem Jaringan Rute.....10

2.4. Angket atau Kuisisioner.....11

2.5. Populasi dan Sampel.....12

2.6. Metode *Importance-Performance Analysis (IPA)*.....12

2.7. Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....14

2.8. Daya Beli Penumpang (*Ability To Pay dan Willingness To Pay*).....19

2.9. Penelitian Sebelumnya.....21

BAB III METODE KAJIAN

3.1. Diagram Alir Kajian.....23

3.2. Penjelasan Diagram Alir Kajian.....24

3.2.1. Studi Literatur.....24

3.2.2. Rumusan Masalah.....24

3.2.3. Survei Pendahuluan.....24

3.2.3.1. Survei Bus yang Beroperasi.....24



4.7. Interpretasi dari Metode <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA).....	57
4.7.1. Kuadran 1.....	57
4.7.2. Kuadran 2.....	64
4.7.3. Kuadran 3.....	66
4.7.4. Kuadran 4.....	67
4.8. Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....	68
4.9. Analisa <i>Willingness To Pay Dan Ability To Pay</i>	69
4.9.1. Analisa <i>Ability To Pay</i> Penumpang Bus Antar Kota Dalam Propinsi Rute Malang-Surabaya.....	69
4.9.2. Analisa <i>Willingness To Pay</i> Penumpang Bus Antar Kota Dalam Propinsi Rute Malang-Surabaya.....	76
4.9.3. Hubungan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP.....	80
4.10. Pembahasan.....	84
BAB V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan.....	86
5.2. SARAN.....	96
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Keseimbangan biaya transportasi dan volume perjalanan.....	6
Gambar 2.2 Struktur Tarif Seragam.....	7
Gambar 2.3 Struktur Tarif Berdasarkan Jarak (Kilometer).....	8
Gambar 2.4 Struktur Tarif Bertahap.....	8
Gambar 2.5 Struktur Tarif Zona.....	9
Gambar 2.6 Diagram kartesius analisis kepentingan dan kinerja.....	14
Gambar 2.7 Kurva ATP dan WTP.....	20
Gambar 3.1 Diagram Alir Kajian.....	24
Gambar 3.2 Analisa Data IPA.....	27
Gambar 3.3 Penentuan tarif berdasarkan BOK.....	30
Gambar 3.4 Penentuan ATP dan WTP.....	32
Gambar 4.1 Jenis Kelamin.....	50
Gambar 4.2. Usia.....	51
Gambar 4.3. Pekerjaan.....	51
Gambar 4.4. Maksud Perjalanan.....	52
Gambar 4.5. Pendidikan.....	53
Gambar 4.6. Status Dalam Keluarga.....	53
Gambar 4.7. Kendaraan yang digunakan.....	54
Gambar 4.8. Alasan memilih menggunakan bus.....	54
Gambar 4.9. Pendapatan.....	55
Gambar 4.10. Analisis IPA Bus Ekonomi.....	56
Gambar 4.12. Analisis IPA Bus Eksekutif.....	57
Gambar 4.13. Bagasi bawah Bus Ekonomi.....	58
Gambar 4.14. Rak Bagasi Bus Ekonomi.....	59
Gambar 4.15. Kaca Film Bus Ekonomi.....	60
Gambar 4.16. Kelistrikan Audio Visual Bus Ekonomi.....	60
Gambar 4.17. Kelistrika Audio Visual Bus Eksekutif.....	61
Gambar 4.18. Pegangan Tangan Bus Eksekutif.....	61
Gambar 4.19. Rak Bagasi Bus Eksekutif.....	62
Gambar 4.20. Kaca Film Bus Eksekutif.....	63
Gambar 4.21. Kelistrikan Memenuhi SNI Bus Eksekutif.....	63
Gambar 4.22. Bagasi Bawah Bus Eksekutif.....	64

**DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Tarif Dasar dan Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi dan Eksekutif.....	10
Tabel 2.2 Prosentase Tingkat Kesesuaian Responen.....	13
Tabel 3.1 Indikator Kualitas Pelayanan.....	28
Table 4.1 Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi.....	36
Table 4.2 Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif.....	37
Table 4.3 Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi.....	39
Table 4.4 Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif.....	40
Table 4.5 Tingkat Kesesuaian Bus Ekonomi.....	42
Table 4.6 Tingkat Kesesuaian Bus Eksekutif.....	43
Tabel 4.7 Uji Validasi Bus Ekonomi.....	45
Tabel 4.8 Uji Validasi Bus Eksekutif.....	46
Table 4.9 Uji Reabilitasi Bus Ekonomi.....	48
Table 4.10 Uji Reabilitas Bus Eksekutif.....	49
Table 4.11 Atribut Tiap Kuadran Bus Ekonomi.....	56
Table 4.12 Atribut Tiap Kuadran Bus Eksekutif.....	57
Tabel 4.13 Perhitungan BOK Bus Antar Kota Dalam Provinsi Kelas Ekonomi AC dan Kelas Eksekutif.....	69
Tabel 4.14 Data Hasil Kuesioner.....	70
Tabel 4.15 Contoh perhitungan ATP responden.....	71
Tabel 4.16 ATP Bus Ekonomi Trayek Malang - Surabaya.....	71
Tabel 4.17 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai ATP rata-rata Bus Ekonomi.....	72
Tabel 4.18 ATP Bus Eksekutif Trayek Malang - Surabaya.....	74
Tabel 4.19 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai ATP rata-rata Bus Eksekutif.....	75
Tabel 4.20 WTP Bus Ekonomi Trayek Malang-Surabaya.....	76
Tabel 4.21 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai WTP rata-rata Bus Ekonomi.....	77
Tabel 4.22 WTP Bus Eksekutif Trayek Malang-Surabaya.....	78
Tabel 4.23 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai WTP rata-rata Bus Eksekutif.....	79
Tabel 4.24 Rekap Hasil Analisis.....	85



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan alat untuk mempermudah manusia berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dibagi menjadi 3 jenis yaitu transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut. Dari ketiga jenis transportasi ini memiliki kelebihan dan kekurangan masing – masing. Dimana dalam melakukan suatu perjalanan harus memilih moda yang mempertimbangkan aspek keselamatan, kenyamanan, keamanan dan biaya yang dikeluarkan (tarif). Jenis transportasi darat masih menjadi primadona yang dipilih masyarakat untuk melakukan pergerakan. Selain nyaman, aman dan tingkat keselamatan yang lebih tinggi, tarif yang lebih ekonomis juga menjadi salah satu alasan memilih transportasi darat.

Salah satu transportasi darat yang cukup banyak diminati masyarakat adalah angkutan penumpang bus. Angkutan penumpang bus dibagi menjadi 2 yaitu angkutan penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Untuk angkutan penumpang AKDP merupakan angkutan yang melayani trayek dalam provinsi, sedangkan untuk angkutan penumpang AKAP melayani trayek lintas provinsi. Selain mempermudah melakukan pergerakan adanya angkutan penumpang juga untuk meningkatkan perekonomian daerah. Pertumbuhan suatu daerah ditandai dari peningkatan aktifitas serta pergerakan masyarakatnya, sehingga penyediaan fasilitas-fasilitas transportasi diperlukan untuk melayani aktifitas dan pergerakan masyarakat tersebut.

Kota Malang misalnya kota yang memiliki tingkat pergerakan yang cukup tinggi ini. Dimana Malang merupakan kota besar kedua setelah Surabaya di Jawa Timur. Selain itu Malang yang disebut juga sebagai kota pendidikan, karena banyaknya sekolah dan universitas yang ada. Hal tersebut merupakan salah satu alasan tingginya tingkat pergerakan di kota Malang. Untuk menunjang pergerakan tersebut diperlukan adanya alat transportasi. Angkutan penumpang bus merupakan salah satu pilihan angkutan umum yang nyaman dan ekonomis dibandingkan angkutan umum yang lain, selain itu banyaknya armada yang beroperasi sehingga masyarakat dapat memilih armada yang sesuai keinginan. Sehingga keberadaan angkutan penumpang bus sangat penting dan diperlukan suatu pengaturan agar dapat melayani penumpang secara maksimal.



Angkutan penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) merupakan angkutan penumpang bus yang menyediakan paling banyak armada. Untuk angkutan penumpang AKDP terdapat 2 kelas, dimana terdapat kelas ekonomi dan eksekutif. Mengingat perannya yang sangat penting maka angkutan penumpang AKDP membutuhkan perhatian sehingga kegiatan pengangkutan penumpang berjalan dengan baik. Untuk mencapai tujuan tersebut harus memenuhi beberapa hal yaitu fasilitas sarana prasarana dan profesionalisme Sumber Daya Manusia (SDM). Peran Pemerintah dalam masalah ini yaitu melakukan pengawasan pelayanan dan menetapkan tarif atas dan bawah untuk angkutan penumpang AKDP. Penentuan tarif angkutan penumpang khususnya AKDP oleh pemerintah harus dilakukan dengan arif agar bisa menjembatani antara penumpang sebagai konsumen dan pemilik armada/ pengusaha bus. Untuk menjaga kelangsungan usaha angkutan penumpang perlu penentuan tarif, selain itu juga mempertimbangkan kemauan dan kemampuan daya beli penumpang.

Pengusaha angkutan penumpang AKDP kelas ekonomi dan eksekutif sangat dipengaruhi berbagai kebijakan pemerintah terutama harga bahan bakar minyak. Perubahan harga bahan bakar akan berpengaruh terhadap kenaikan tarif angkutan penumpang khususnya AKDP. Tetapi ada banyak hal yang perlu diperhatikan dengan adanya kenaikan bahan bakar dimana akan berpengaruh terhadap kenaikan harga komponen kendaraan. Hal tersebut akan mempengaruhi Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Dengan adanya perubahan tarif ini juga harus diselaraskan dengan fasilitas yang memadai.

Angkutan penumpang AKDP untuk kelas ekonomi AC fasilitas yang disediakan hampir menyerupai fasilitas yang ada di angkutan penumpang eksekutif khususnya untuk trayek Malang-Surabaya. Hal ini yang membuat masyarakat lebih tertarik menggunakan angkutan penumpang kelas ekonomi AC, selain fasilitas yang hampir menyerupai eksekutif tarif yang dibebankan lebih murah. Dari hal tersebut maka perlu diadakan kajian mengenai Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay*, *Willingness To Pay* sehingga dapat diketahui besaran tarif yang sesuai, kemauan dan kemampuan daya beli penumpang.

1.2. Identifikasi Masalah

Adapun masalah yang perlu untuk diidentifikasi dalam kajian ini adalah :

1. Adanya kenaikan tarif Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), sehingga perlu adanya evaluasi untuk meningkatkan fasilitas yang ada guna mempengaruhi kemauan



membayar konsumen *Willingness To Pay (WTP)* berdasarkan pendapatan yang dialokasikan untuk biaya transportasi.

2. Tarif merupakan salah satu instrument penting dalam meningkatkan keuntungan dari sistem transportasi publik, selain itu juga mempengaruhi jumlah penumpang dan pendapatan dari sistem transportasi tersebut. Perencanaan tarif angkutan umum haruslah berdasarkan BOK, *ATP* dan *WTP*. Untuk perhitungan BOK menggunakan metode Departemen Perhubungan, dan perhitungan *WTP* berdasarkan persepsi fasilitas eksisting.
3. Fasilitas yang memadai merupakan salah satu yang mempengaruhi kemauan dan kemampuan daya beli penumpang. Adanya peningkatan fasilitas yang dilakukan oleh angkutan penumpang kelas ekonomi AC mempengaruhi daya beli penumpang terhadap angkutan penumpang eksekutif. Selain itu tarif yang lebih murah juga menjadi alasan masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan penumpang kelas ekonomi AC. Maka angkutan penumpang eksekutif harus bisa lebih meningkatkan fasilitas yang ada.
4. Peningkatan fasilitas yang dilakukan oleh Perusahaan Otobus (PO) untuk memenuhi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Dimana standar pelayanan minimal diantaranya meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

1.3. Rumusan Masalah

Dalam kajian ini dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah yaitu :

1. Apakah tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan umum khususnya angkutan penumpang Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) trayek Malang-Surabaya kelas ekonomi AC dan kelas eksekutif telah sesuai dengan analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)?
2. Apakah tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan pengguna jasa angkutan penumpang Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Malang-Surabaya berdasarkan *Willingness To Pay (WTP)* dan *Ability To Pay (ATP)*.
3. Apakah tingkat kepentingan dan kinerja angkutan penumpang Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Malang – Surabaya sudah memenuhi standar pelayanan berdasarkan *Importance Performance Analysis (IPA)*.



1.4. Batasan Masalah

Agar kajian tidak terlalu luas dan tidak menyimpang dari rumusan masalah yang ditinjau, batasan-batasan yang diambil dalam kajian ini adalah sebagai berikut :

1. Angkutan umum yang diamati adalah angkutan bus kelas ekonomi AC dan kelas eksekutif trayek Malang-Surabaya.
2. Untuk mengetahui kinerja pelayanan menggunakan Metode *Importance Performance Analysis (IPA)*, karena metode ini menghasilkan diagram kartesius yang berupa kuaran berisikan faktor/atribut yang menjadi prioritas utama untuk perbaikan.
3. Metode Biaya Operasional Kendaraan (BOK) digunakan untuk mengetahui biaya yang dikeluarkan operator.
4. Metode *Willingness To Pay (WTP)* dan *Ability To Pay (ATP)* digunakan untuk mengetahui daya beli penumpang.
5. Kajian dilakukan saat harga solar Rp. 6.900,- per liter.

1.5. Tujuan Kajian

1. Mengetahui apakah tarif yang berlaku sekarang dapat memenuhi pendapatan pengusaha angkutan penumpang Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Malang-Surabaya berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK),
2. Mengetahui apakah tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan pengguna jasa berdasarkan *Willingness To Pay (WTP)* dan *Ability To Pay (ATP)*.
3. Mengetahui apakah tingkat kepentingan dan kinerja angkutan penumpang Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Malang – Surabaya sudah memenuhi standar pelayanan berdasarkan *Importance Performance Analysis (IPA)*.

1.6. Manfaat Kajian

1. Manfaat bagi Akademis.
Sebagai bahan tinjauan pustaka untuk kajian selanjutnya
2. Manfaat bagi Pemerintah.
Sebagai bahan pertimbangan pemerintah provinsi Jawa Timur khususnya Departemen Perhubungan.
3. Manfaat bagi Operator.
Sebagai bahan evaluasi kinerja perusahaan khususnya mengenai perbaikan fasilitas yang berpengaruh kepada kemauan dan kemampuan daya beli penumpang.



BAB II LANDASAN TEORI

2.1. Angkutan Kota

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990).

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah bus, mini bus, mikrolet, kereta api, angkutan air dan angkutan darat. Tujuan umum keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Warpani : 1990)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

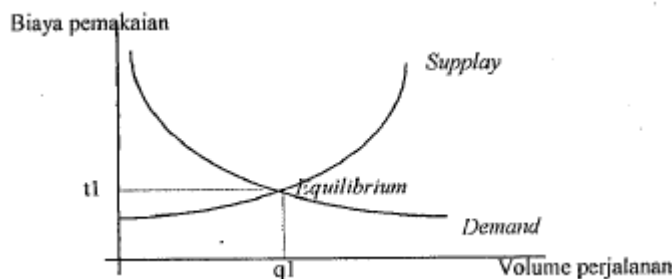
Di dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum menjelaskan bahwa angkutan kota merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dengan trayek. Sedangkan angkutan kota dalam propinsi (AKDP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten / kota dalam satu daerah propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terkait dalam trayek.

Morlok, Edward.K. (1988) dalam buku *Pengantar dan Perencanaan Transportasi* menyatakan bahwa Manajemen dari usaha angkutan menghadapi pilihan yang sangat luas dalam hal penentuan harga dan rencana operasi. Pilihan-pilihan ini antara lain ialah operasi pada rute yang tetap atau tidak, operasi dengan penjadwalan yang tetap atau tergantung pada kebutuhan, ukuran kendaraan yang akan dioperasikan, jenis lalu lintas yang akan dilayani, dan harga atau tarif yang akan ditarik.

Morlok. Edward.K. (1988) juga menyatakan permintaan atas jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan barang atau jasa lainnya. Pada dasarnya permintaan jasa transportasi diturunkan dari :

- a. Kebutuhan seseorang untuk berpergian dari satu tempat ke lokasi lain untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja, rekreasi dan sekolah)
- b. Permintaan akan angkutan barang agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Teori ekonomi mengenai keseimbangan pasar berlaku pula pada permintaan jasa transportasi. Seperti terlihat pada gambar 2.1 permintaan jasa transportasi akan seimbang apabila fungsi penawaran sama dengan fungsi permintaan. Artinya biaya pemakaian/biaya yang dikeluarkan seimbang dengan kemampuan membayar tarif. Apabila terjadi kenaikan biaya akan terjadi penurunan volume perjalanan, begitu pula sebaliknya. (Sumina, 2002)



Gambar 2.1 Keseimbangan biaya transportasi dan volume perjalanan

Sumber : Sumina (2002)

Tujuan keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, murah dan cepat. Selain itu keberadaan angkutan umum penumpang membuka lapangan kerja. Jadi, dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor, seperti maksud perjalanan, jarak dan waktu tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan serta keselamatan. (Tamin, 2000).

2.2. Tarif Angkutan

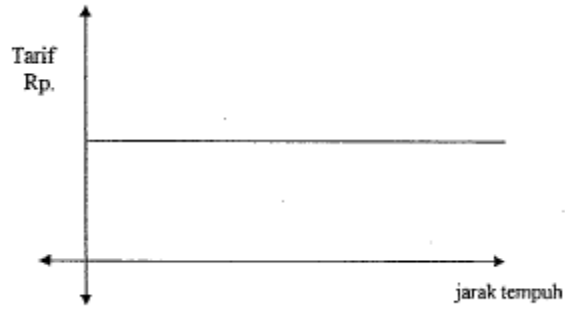
Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau penumpang per km. sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada pengusaha angkutan umum penumpang dengan penempatan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan pertimbangan lintas yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat. (Warpani : 2002).

Santono (1996) menyatakan bahwa dalam menentukan dasar dan struktur tarif faktor yang perlu diperhatikan ialah besarnya biaya operasional kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut. Faktor ini harus diperhatikan karena keuntungan yang diperoleh operator sangat tergantung kepada besarnya tarif yang ditetapkan dan biaya operasional kendaraan. Struktur tarif merupakan cara bagaimana tarif tersebut dibayarkan dibedakan menjadi empat yaitu :

1. Tarif seragam (*Flat Fare*)

Tarif seragam adalah tarif yang dikenakan tanpa memperhatikan jarak yang dilalui. Tarif seragam menawarkan sejumlah keuntungan yang telah dikenal secara luas terutama kemudahan dalam pengumpulan ongkos didalam kendaraan. Struktur ini memungkinkan transaksi yang cepat, terutama dalam kendaraan yang ukuran besar dan dioperasikan oleh satu orang dan secara umum pengumpulan tarifnya sederhana.

Kerugian utama dari tarif ini adalah tidak diperhitungkan kemungkinan untuk menarik penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek dengan membuat perbedaan tarif. Sebaliknya penumpang yang melakukan perjalanan jarak panjang menikmati keuntungan. Struktur tarif bermanfaat apabila ditetapkan pada daerah yang pelayanan sebagai besar terletak melingkar mengelilingi pusat kota.

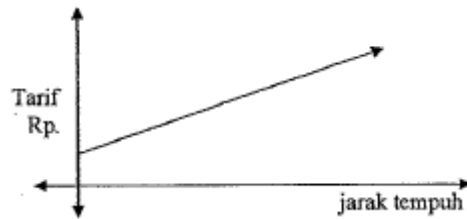


Gambar 2.2 Struktur Tarif Seragam

Sumber : Santono (1996)

2. Tarif berdasarkan jarak (*Distance Fare*)

Struktur tarif ini sangat bergantung pada jarak yang ditempuh. Penempatan besarnya tarif dilakukan dengan cara pengalihan ongkos tetap perkilometer dengan panjang perjalanan yang ditempuh oleh setiap penumpangnya. Kesulitan dari pengguna sistem tarif ini karena sebagaian penumpang melakukan perjalanan relatif pendek. Tarif kilometer cocok untuk angkutan perkotaan.



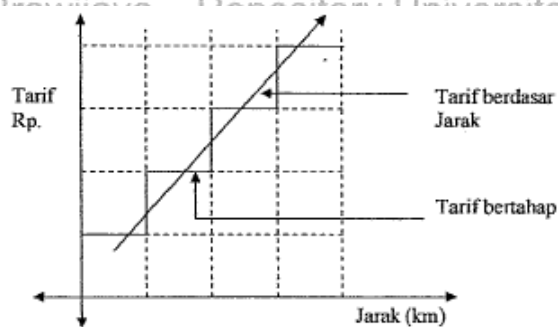
Gambar 2.3 Struktur Tarif Berdasarkan Jarak (Kilometer)

Sumber : Santono (1996)

3. Tarif Bertahap

Struktur tarif dihitung berdasarkan jarak yang ditempuh oleh penumpang.

Tahapan adalah suatu penggal dari rute yang jaraknya antara satu atau lebih tempat perhentian sebagai perhitungan sebagai dasar perhitungan dasar tarif dimana jarak antar perhentian secara kasar dihitung sama. Titik perubahan tahapan harus mudah dikenali dan cukup spesifik. Tarif bertahap mencerminkan penggabungan secara wajar keinginan penumpang dan pertimbangan biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan operator.

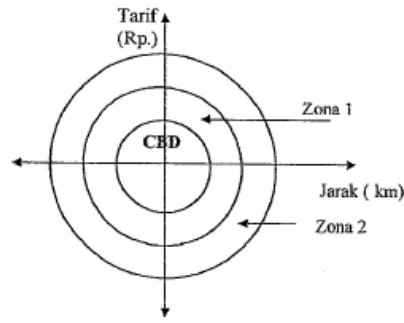


Gambar 2.4 Struktur Tarif Bertahap

Sumber : Santono (1996)

4. Tarif Zona

Struktur tarif ini merupakan bentuk penyederhanaan dari tarif bertahap jika daerah pelayanan perangkutan dibagi menjadi ke dalam zona-zona. Pusat kota merupakan zona terdalam dan dikelilingi oleh daerah-daerah lain yang lebih kecil. Daerah pelayanan perangkutan juga dapat dibagi ke dalam zona-zona yang berdekatan. Jika terdapat jalan melintang dan melingkar, panjang jalan ini harus dibatasi dengan membagi ke dalam sektor-sektor. Kerugian akan terjadi bagi penumpang yang hanya melakukan suatu perjalanan jarak pendek didalam dua zona. Kerugian ini dapat diimbangi dengan memberlakukan zona tumpang tindih atau skala tarif yang dapat dipakai untuk dua zona. Seperti tarif bertahap batas tertinggi tarif dapat ditetapkan dengan membuat pembagian zona yang terlalu banyak. Pengelompokan dari beberapa zona juga mungkin untuk dilakukan.



Gambar 2.5 Struktur Tarif Zona

Sumber : Santono (1996)

Menurut Peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 74 Tahun 2014 tentang Tarif Dasar dan Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi Menggunakan Mobil Bus Umum.

Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi. Kebijakan tarif angkutan dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. *Cost Of Service Pricing*

Tarif didasarkan pada besarnya biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa ditambah dengan tingkat keuntungan yang wajar.

2. *Value Of Service Pricing*

Tarif didasarkan pada besarnya nilai jasa angkutan yang diberikan oleh pemakai jasa angkutan

3. *Charging What The Traffic Will Bear*

Tarif angkutan didasarkan pada penentuan sedemikian rupa sehingga dengan volume angkutan tertentu akan dapat menghasilkan penerimaan bersih yang paling menguntungkan.

Tabel 2.1 Tarif Dasar dan Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi Dan Eksekutif

DAFTAR TARIF ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROVINSI (AKDP) DASAR : PERATURAN GUBERNUR JAWA TIMUR NO. 74 TAHUN 2014				
BIS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI (AKDP)				
EKONOMI			EKSEKUTIF / NON EKONOMI	
TRAYEK	TARIF (Rp.)		TRAYEK	TARIF (Rp.)
	ATAS	BAWAH		
SBY - JBR - BWI	53.500	33.200	SBY - PROBOLINGGO	
SBY - JEMBER	32.600	20.300	SBY - JEMBER	
SBY - SITUBONDO	35.200	21.900	SBY - BONDOWOSO	
SBY - ST. BONDO - BWI	50.500	31.400	SBY - SITUBONDO	
SBY - BESUKI - BD. WOSO	41.500	25.800	SBY - ST. BONDO - BWI	
SBY - PROBOLINGGO	18.100	10.000	SBY - MALANG	
SBY - KENCONG - JEMBER	38.800	22.800	SBY - JOMBANG	
SBY - LMJ - KENCONG - AMBULU	39.600	24.600	SBY - KEDIRI	
SBY - MALANG	14.800	9.200	SBY - PONOROGO	
SBY - MALANG - DAMFIT	21.800	13.600	SBY - PARE - BLITAR	
SBY - MALANG - KEPANJEN	19.200	11.900	SBY - TULUNGAGUNG	
SBY - BLITAR	35.700	22.200	SBY - TRENGGALEK	
SBY - JOMBANG	12.600	7.800	SBY - MADIUN	
SBY - PARE - KEDIRI	20.600	12.800	SBY - TUBAN	
SBY - KT. SONO - T. GALEK	34.700	21.600	SBY - SAMPANG	
SBY - KT. SONO - T. AGUNG	28.900	18.000	SBY - PAMEKASAN	
SBY - MADIUN	28.800	17.900	SBY - SUMENEP	
SBY - MAGETAN	33.500	20.800	SBY - PARE	
SBY - PONOROGO	34.000	21.100		
SBY - PACITAN	50.900	31.600		
SBY - SAMPANG	18.900	11.700		
SBY - PAMEKASAN	23.900	14.900		
SBY - SAMPANG - KALIANGET	35.700	22.200		
SBY - SUMENEP	33.800	21.000		
SBY - PASURUAN	9.800	6.100		
SBY - MOJOKERTO	7.400	4.600		

2.3. Sistem Jaringan Rute

Menurut Sugiono (2005) ditinjau dari sistem pengoprasian angkutan umum, jaringan rute adalah sekumpulan lintasan rute, titik pemberhentian dan terminal sehingga terjadinya pergerakan penumpang. Sistem jaringan rute ada dalam suatu perkotaan biasanya dapat dibagi menjadi dua kelompok yaitu :

1. Jaringan rute yang terbentuk secara *evolutive*

Jaringan rute yang terbentuk secara *evolutive* yaitu suatu jaringan rute yang dibentuk oleh operator secara individual. Karena dibentuk secara *individual* atau perseorangan jaringan

rute ini tidak terkoordinasi. Lintasan rute hanya terkonsentrasi pada jalan-jalan arteri, secara geometrik mempunyai kapasitas lalu lintas yang besar dan mempunyai demand tinggi.

2. Jaringan rute yang terbentuk secara simultan dan menyeluruh

Jaringan rute ini dibentuk oleh pengelola angkutan umum baik swasta ataupun pemerintah secara simultan dengan perencanaan matang. Jaringan rute seperti ini memudahkan penumpang melakukan mobilitas. Pembentukan jaringan rute secara keseluruhan didasarkan pada kondisi tata guna lahan secara keseluruhan.

2.4. Angket atau Kuisisioner

Menurut Arikunto dalam Pongrekun (2004), Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden, dalam arti laporan pribadinya atau hal-hal yang ia ketahui. Kuisisioner dibedakan atas beberapa jenis, dari cara menjawab maka ada :

- a. Kuisisioner terbuka, yang memberikan kesempatan kepada responden untuk menjawab dengan kalimatnya sendiri, dan
- b. Kuisisioner tertutup, sudah disediakan jawabannya, responden tinggal memilih.

Menurut Supranto (1997), untuk membuat butir-butir pertanyaan dalam kuisisioner hendaknya memperhatikan hal-hal berikut :

- a. Harus relevan dan sesuai dengan yang kita ukur, butir yang tidak terlihat mengukur sesuatu yang relevan pada barang atau jasa akan membingungkan responden
- b. Butir-butir harus ringkas, jika terlalu panjang akan menyebabkan daftar pertanyaan menjadi panjang dan sukar dibaca,
- c. Butir-butir tidak boleh membingungkan
- d. Butir yang bagus hanya memuat satu pemikiran
- e. Butir yang baik tidak memuat dua hal negatif.

Kemudian langkah selanjutnya adalah menentukan format jawaban. Menurut Supranto terdapat dua format jawaban yaitu format *check list* dan format *tipe likert*.

- a. format *check list*

Dalam setiap butir pertanyaan disediakan dua pilihan jawaban ya atau tidak. Kemudian responden memilih jawaban sesuai pengetahuannya.

- b. format *tipe likert*

format ini dirancang untuk memungkinkan responden menjawab dengan beberapa tingkat kepuasan/kepentingan dalam setiap butir pertanyaan. Keunggulan menggunakan format ini

yaitu tercermin dalam keragaman skor yang biasa berkisar antara 1 sampai 5 jika dibandingkan dengan format *check list* yang hanya memberikan jawaban ya atau tidak.

2.5. Populasi dan Sampel

Sugiyono (2009), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Sampel merupakan sebagian dari seluruh elemen yang menjadi objek kajian.

Manfaat yang diharapkan dengan melakukan sampling menurut Sugiyono (2009):

- a. Biaya lebih hemat artinya jika data yang didapat berasal dari sebagian kecil populasi, maka biaya akan lebih sedikit daripada melakukan penelitian seluruh elemen populasi
- b. Proses lebih cepat karena data yang dikumpulkan sebagian saja, maka prosesnya lebih cepat.
- c. Akurasi lebih tinggi karena volume pekerjaan, kelelahan, kejenuhan akan berkurang.
- d. Minimalkan resiko maksudnya pada penelitian yang bersifat merusak dengan meneliti pada sampel maka dapat meminimalkan kerusakan atau resiko.
- e. Jika populasinya terlalu besar atau sulit dijangkau, maka dikhawatirkan ada data yang terlewat, sehingga dengan sampling persoalan seperti ini dapat diatasi.

2.6. Metode *Importance-Performance Analysis* (IPA)

Untuk mengetahui seberapa besar tingkat kepuasan pelanggan terhadap kinerja suatu barang dan jasa maka menurut Martila dan James dalam Supranto (1997) dapat digunakan *Importance-performance analysis* (IPA) atau Analisis Tingkat Kepentingan dan Kinerja/Kepuasan Pelanggan. Dalam metode ini data yang digunakan adalah persepsi masyarakat mengenai kinerja suatu barang atau jasa dan tingkat kepentingan dari indikator penilaian terhadap barang/jasa yang telah ditetapkan.

Beraskan hasil penilaian tingkat kepentingan dan hasil penilaian terhadap kinerja, maka akan dihasilkan suatu perhitungan mengenai tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan pelaksanaannya. Tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor kinerja dan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan (Supranto, 1997). Dalam metode ini digunakan dua buah variabel yaitu tingkat kepuasan pelanggan terhadap kinerja dari suatu jasa yang diwakilkan oleh huruf X dan tingkat kepentingan pelanggan yang diwakilkan oleh huruf Y.

Rumus yang digunakan adalah :

$$Tki = \frac{x_i}{y_i} \times 100\% \quad (2-1)$$

Dengan

Tki = tingkat kesesuaian responden

X_i = skor penilaian kerja

Y_i = skor penilaian kepentingan pelanggan

Tingkat kesesuaian responden menunjukkan tingkat kepuasan responden terhadap pelayanan dan diukur berdasarkan prosentase berikut :

Tabel 2.2 Prosentase Tingkat Kesesuaian Responden

Prosentase Tingkat Kesesuaian	Kategori
0% - 20%	Sangat Tidak Memuaskan
21% - 40%	Tidak Puas
41% - 60%	Cukup Puas
61% - 80%	Puas
81% - 100%	Sangat Puas

Sumber : Riduwan (2009 : 15)

Selanjutnya sumbu mendatar (X) akan diisi oleh skor tingkat pelaksanaan, sedangkan sumbu tegak (Y) akan diisi oleh skor tingkat kepentingan. Dalam penyederhanaan rumus, maka untuk setiap faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan dengan :

$$x' = \frac{\sum x_i}{n} \quad y' = \frac{\sum y_i}{n} \quad (2-2)$$

Dengan

x' = skor rata-rata tingkat pelaksanaan

y' = skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden

Dalam diagram kartesius selanjutnya dibagi 4 kuadran yang dibatasi oleh garis-garis yang berpotongan pada titik-titik (x'' , y''), dimana x'' adalah rata-rata dari nilai skor rata-rata tingkat pelaksanaan dengan dibagi oleh seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan. Rumus yang digunakan yaitu :

$$x'' = \frac{\sum x'_k}{k} \quad y'' = \frac{\sum y'_k}{k} \quad (2-3)$$



Dengan
 k = jumlah indikator

Diagram kartesius tersebut dapat dilihat pada gambar berikut ini :



Gambar 2.6 Diagram kartesius analisis kepentingan dan kinerja

Sumber : Supranto (1997)

Pengertian kuadran tersebut menurut Supranto (1997) adalah :

- Kuadran 1 menunjukkan faktor yang dianggap mempengaruhi kepuasan pelanggan, sehingga merupakan prioritas utama yang perlu ditingkatkan.
- Kuadran 2 menunjukkan unsur jasa pokok yang telah berhasil dilaksanakan, untuk itu wajib dipertahankan.
- Kuadran 3 menunjukkan faktor yang kurang penting dan kurang memuaskan bagi pelanggan.
- Kuadran 4 menunjukkan faktor yang kurang penting tapi cenderung berlebihan dilakukan oleh penyedia jasa.

2.7. Metode Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan (BOK) adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Biaya operasi

kendaraan di definisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu.

Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara besarnya tarif (penerimaan). Dalam hal ini pengusaha mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat

menjamin kelangsungan serta perkembangan usaha jasa angkutan umum yang dikelolanya. (Rahmatang Rahman, 2012)

Tjokroadiredjo (1990), Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaran yang memakai jalan yang dinilai, termasuk yang dimaksud dan tujuan dari perjalanan itu (*trip classification*). Selain itu BOK juga dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan, bila melalui jalan dengan banyaknya tanjakan terjal, pemakaian bahan bakar akan lebih banyak, jadi BOK akan lebih tinggi.

Lembaga Penelitian ITB (1997) menmengemukakan bahwa rumus untuk menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah sebagai berikut:

$$\text{BOK (Rp / hari)} = \text{BT} / (12 \times 25) + \text{BV} \times \text{J} \quad (2-4)$$

$$\text{BT (Rp / tahun)} = \text{UP} + \text{ADM} + \text{IN} + \text{AS} + \text{BM} \quad (2-5)$$

$$\text{BV (Rp / km)} = (\text{BBM} + \text{MP} + \text{BN} + \text{MN} + \text{DEP} + \text{TPR} + \text{SC}) / \text{J} \quad (2-6)$$

$$\text{OV (Rp / hari)} = 10\% \times \text{BOK} \quad (2-7)$$

$$\text{K (Rp / tahun)} = 10\% \times \text{P} \quad (2-8)$$

$$\text{BOK TOTAL (Rp / hari)} = \text{BOK} + \text{K} / (12 \times 25) + \text{OV} + \text{TG} \quad (2-9)$$

dimana:

BT = Biaya tetap (Rp / tahun)

BV = Biaya variabel (Rp / km)

UP = Upah pengemudi dan kondektur (Rp / tahun)

ADM = Biaya administrasi (Rp / tahun)

IN = Biaya angsuran kendaraan (Rp / tahun)

AS = Biaya asuransi (Rp / tahun)

BM = Biaya bunga modal (Rp / tahun)

BBM = Biaya bahan bakar (Rp / hari)

MP = Biaya minyak pelumas (Rp / hari)

MN = Biaya pemeliharaan kendaraan (Rp / hari)

BN = Biaya pemakaian ban (Rp / hari)

DEP = Depresiasi (Rp / hari)

TPR = Biaya retribusi (Rp / hari)

SC = Biaya penggantian suku cadang (Rp / hari)

OV = Biaya overhead (Rp / hari)



K = Keuntungan (Rp//tahun)

TG = Biaya tidak terduga (Rp/ hari)

P = Harga kendaraan baru (Rp)

J = Jarak yang ditempuh kendaraan per hari

a. Upah pengemudi dan kondektur/kernet

Upah pengemudi dan kondektur/kernet didapat dari sisa pendapatannya setiap hari setelah dikurangi setoran, biaya pemakaian bahan bakar, dan biaya retribusi.

b. Biaya Administrasi

Biaya Administrasi terdiri dari biaya STNK, KIR, Ijin Usaha, Ijin Trayek, dan Organda. Besarnya berbeda-beda untuk masing-masing jenis kendaraan. Biaya

STNK adalah biaya yang dikeluarkan untuk membayar pajak atas kendaraan. Biaya

KIR adalah biaya yang dikeluarkan untuk pemeriksaan kendaraan secara teknis dapat layak atau tidaknya beroperasi di jalan. KIR dilaksanakan setiap 6 bulan. Biaya Ijin

Usaha adalah biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh ijin dalam pengusahaan

kendaraan angkutan umum. Ijin usaha berlaku selama 5 tahun. Biaya Ijin Trayek

adalah biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh ijin pengoperasian kendaraan untuk melayani suatu trayek tertentu. Ijin trayek berlaku selama 1 tahun.

c. Biaya Asuransi

Biaya Asuransi terdiri dari Biaya Asuransi Kendaraan dan Asuransi Jasa Rahaja.

Dengan membayar asuransi, maka kendaraan terlepas dari resiko membayar akibat tabrakan atau kehilangan kendaraan, dan untuk awak kendaraan apabila

terjadi kecelakaan akan mendapat ganti rugi pengobatan dan santunan bagi keluarga

bila awak kendaraan meninggal dunia. Besar biaya asuransi kendaraan berbeda-

beda untuk setiap jenis kendaraan.

d. Biaya Bunga Modal dan Angsuran Pinjaman

Yang dimaksud dengan Biaya Bunga Modal dan Angsuran Pinjaman disini adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar pinjaman dan bunga bank.

Bunga modal yang berlaku adalah bunga modal kredit, yaitu sebesar 20% per tahun. Asumsi-asumsi yang digunakan dalam analisa ini adalah :

- Pemilik kendaraan membeli kendaraan dengan menggunakan modal yang dipinjam seluruhnya dari bank.
- Pinjaman tersebut beserta bunganya harus dibayarkan dalam jangka waktu 5 tahun.

Jika pemilik kendaraan membeli kendaraan dengan uangnya sendiri, dalam arti tidak secara kredit, maka tidak ada biaya bunga modal dan angsuran pinjaman yang harus dikeluarkan. Tetapi si pemilik memiliki biaya tambahan yang harus ia dapatkan sebagai pengganti bunga yang akan ia dapatkan jika uangnya disimpan di bank. Biaya ini adalah biaya investasi. Karena biaya investasi ini jumlahnya lebih rendah daripada biaya bunga modal dan angsuran maka pada analisa ini dianggap bahwa pemilik membeli kendaraannya secara kredit. Dengan rumus:

$$B_{BMAP} = \left[\frac{n+1}{2} \times \frac{H \times S}{t} \right] + \frac{H}{t} \quad (2-10)$$

Dimana:

B_{BMAP} = Biaya bunga modal dan angsuran pinjaman

n = Tahun yang diperhitungkan

H = Harga kendaraan baru

S = Besar suku bunga (20%)

t = jangka waktu suku bunga

e. Biaya Bahan Bakar

Biaya Bahan Bakar yaitu biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar bensin atau solar. Besarnya biaya ini tergantung dari jumlah pemakaian bahan bakar per kilometer, dimana jumlah pemakaian bahan bakar tersebut berbeda-beda untuk masing-masing jenis kendaraan. Biaya ini didapat dari survey primer.

f. Biaya Minyak Pelumas

Biaya Minyak Pelumas adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian oli atau minyak pelumas, misalnya olimesin, gemuk, oli gardan. Besarnya biaya ini juga berbeda-beda untuk masing-masing jenis kendaraan. Biaya ini didapat dari survey primer.

g. Biaya Pemakaian Ban

Biaya Pemakaian Ban adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian ban. Besarnya biaya ini tergantung pada banyak faktor, seperti teknik mengemudi, iklim, kualitas ban, kondisi kendaraan, *load factor*, kondisi permukaan jalan. Kecepatan kendaraan, serta gradien dan *curvature*. Biaya ini didapat dari survey primer.

h. Biaya Pemeliharaan

Biaya Pemeliharaan adalah biaya servis kendaraan dan biaya turun mesin. Kegiatan pemeliharaan tersebut dilakukan setiap kendaraan menempuh jarak tertentu. Biaya ini didapat dari survei primer.

i. Biaya Penggantian Suku Cadang

Biaya Penggantian Suku Cadang ini dikeluarkan jika suku cadang tersebut telah mencapai masa layannya atau jika terjadi kerusakan. Biaya ini didapat dari survey primer.

j. Biaya Retribusi

Biaya Retribusi adalah biaya yang dipungut oleh Dinas Pendapatan Daerah (DISPENDA) setiap kali kendaraan angkutan umum memasuki terminal. Biaya retribusi terminal ini dikenakan setiap kali kendaraan memasuki terminal.

k. Biaya Depresiasi

Biaya Depresiasi adalah biaya yang dikeluarkan atas penyusutan nilai kendaraan karena berkurangnya umur ekonomis. Metoda untuk menentukan besarnya biaya penyusutan adalah Metoda Garis Lurus (*Straight Line Method*). Metoda ini menganggap bahwa harga dari suatu fasilitas berkurang sebanding dengan umur layannya. Besarnya penyusutan ini dibebankan sama besarnya pada setiap satuan waktu, dengan rumus:

$$d = (P - S) / n \quad (2-11)$$

dimana:

d = depresiasi tahunan

P = harga pembelian kendaraan

S = nilai sisa (*residual value*) kendaraan

N = umur layan dari fasilitas

l. Biaya Overhead

Biaya *overhead* disini mencakup biaya-biaya gaji dan tunjangan pegawai staf administrasi, teknik, dan direksi, serta biaya pengelolaan administrasi perusahaan, dan biaya-biaya lainnya yang tidak tercakup dalam komponen-komponen biaya tetap dan biaya variabel diatas. Besar biaya *overhead* ditetapkan sebesar 10% dari jumlah biaya variabel dan biaya tetap diatas.

m. Keuntungan

Yang dimaksud dengan keuntungan disini adalah keuntungan bagi pemilik kendaraan. Biaya ini ditetapkan sebesar 20% per tahun dari harga kendaraan.

Untuk menghitung nilai tarif digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Tarif (Rp / Pnp)} = \frac{\text{BOK TOTAL (Rp / hari)}}{[\text{Jpu}(\text{pnp / hari}) + y \times \text{Jpp}(\text{pnp / hari})]} \quad (2-12)$$

dimana:

Jpu = jumlah penumpang umum

Jpp = jumlah penumpang pelajar

y = perbandingan antara tarif penumpang pelajar dan umum = 1/3

2.8. Daya Beli Penumpang (*Ability To Pay dan Willingness To Pay*)

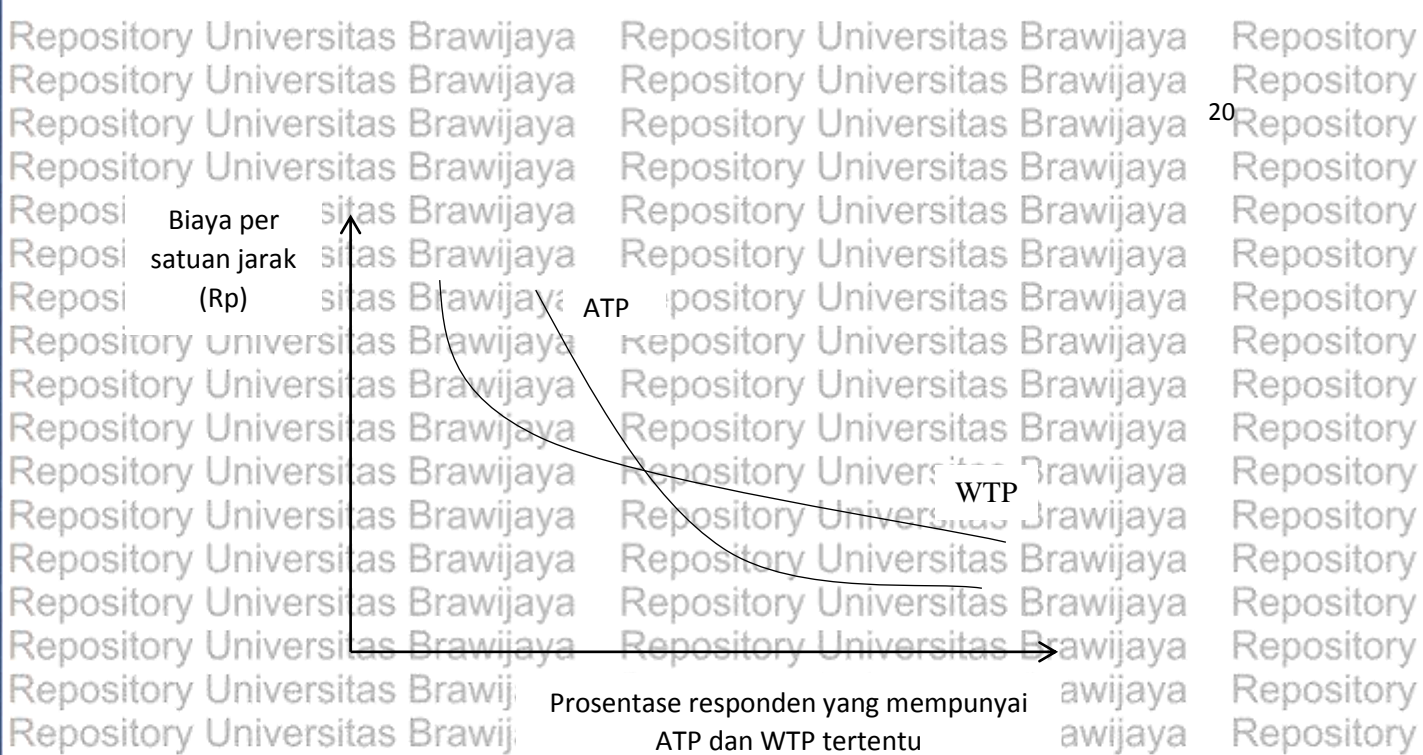
Menurut Taty (2009), Ability To Pay (ATP) adalah kemauan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP antara lain :

- Besarnya penghasilan
- Presentase untuk transportasi dari penghasilan
- Presentase alokasi biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya transportasi
- Intensitas perjalanan

Willingness To Pay (WTP) adalah kemauan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya. Pendekatan yang dikeluarkan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Faktor yang mempengaruhi antara lain:(Taty , 2009)

- ✓ Persepsi pengguna terhadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengusaha
- ✓ Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut

Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut digambarkan seperti gambar 2.7 di bawah ini,



Gambar 2.7 Kurva ATP dan WTP

Sumber : Taty (2009)

- ✓ ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

- ✓ ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi yang diutarakan sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini mungkin terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

- ✓ ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa tersebut adalah sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Rekomendasi kebijakan menentukan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan penerapan prinsip berikut ini, yaitu:

✓ Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih dibawah ATP maka masih dimungkinkan menaikkan nilai tarif perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.

✓ Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran.

✓ Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum maksimum sama dengan nilai ATP.

Penentuan/penyesuaian tarif dianjurkan sebagai berikut:

✓ Tidak melebihi ATP

✓ Berada antara ATP dan WTP bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan

✓ Bila tarif yang diajukan berada dibawah peritunagn tarif, namun berada diatas nilai ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban yang harus ditanggung oleh pemerintah.

✓ Bila perhitungan tarif pada suatu jeniskendaraan berada jauh dibawah ATP dan WTP maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang terhadap jenis kendaraan lain yang kondisi perhiyungan tarifnya diatas ATP.

2.9. Penelitian Sebelumnya

Taty Yuniarti (2009), mengadakan penelitian tentang analisis tarif angkutan umum berdasarkan BOK, ATP dan WTP dengan studi kasus PO. ATMO trayek Palur-Kartasura di Surakarta, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah tarif yang ditetapkan oleh pemerintah dapat memenuhi biaya operasional kendaraan dan masih bisa menguntungkan perusahaan angkutan umum bus, serta masih sesuai dengan daya beli masyarakat. Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan, didapatkan kesimpulan besarnya BOK PO. ATMO sebesar Rp. 2930,98 besarnya nilai ATP pada hari kerja yaitu Rp. 2349,66 untuk kategori umum dan Rp. 1162,67 untuk kategori pelajar. Sedangkan hari libur yaitu Rp. 2378,34 untuk kategori umum dan Rp. 1934,68 untuk kategori pelajar. Besar nya nilai WTP pada hari kerja sebesar Rp. 2322,036 untuk kategori umum dan Rp. 1148,44 untu kategori pelajar, kalau pada hari libur sebesar Rp. 2338,93 untuk kategori umum dan Rp. 1884,62 untuk kategori pelajar. Kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku masih berada diatas nilai ATP yaitu sebesar Rp. 2500, sehingga tarif yang berlaku perlu disesuaikan sehingga tidak lebih tinggi dari daya beli masyarakat dan pemerintah

mengeluarkan kebijakan untuk membatasi kepemilikan kendaraan pribadi dan memaksimalkan fungsi angkutan umum yang sudah ada.

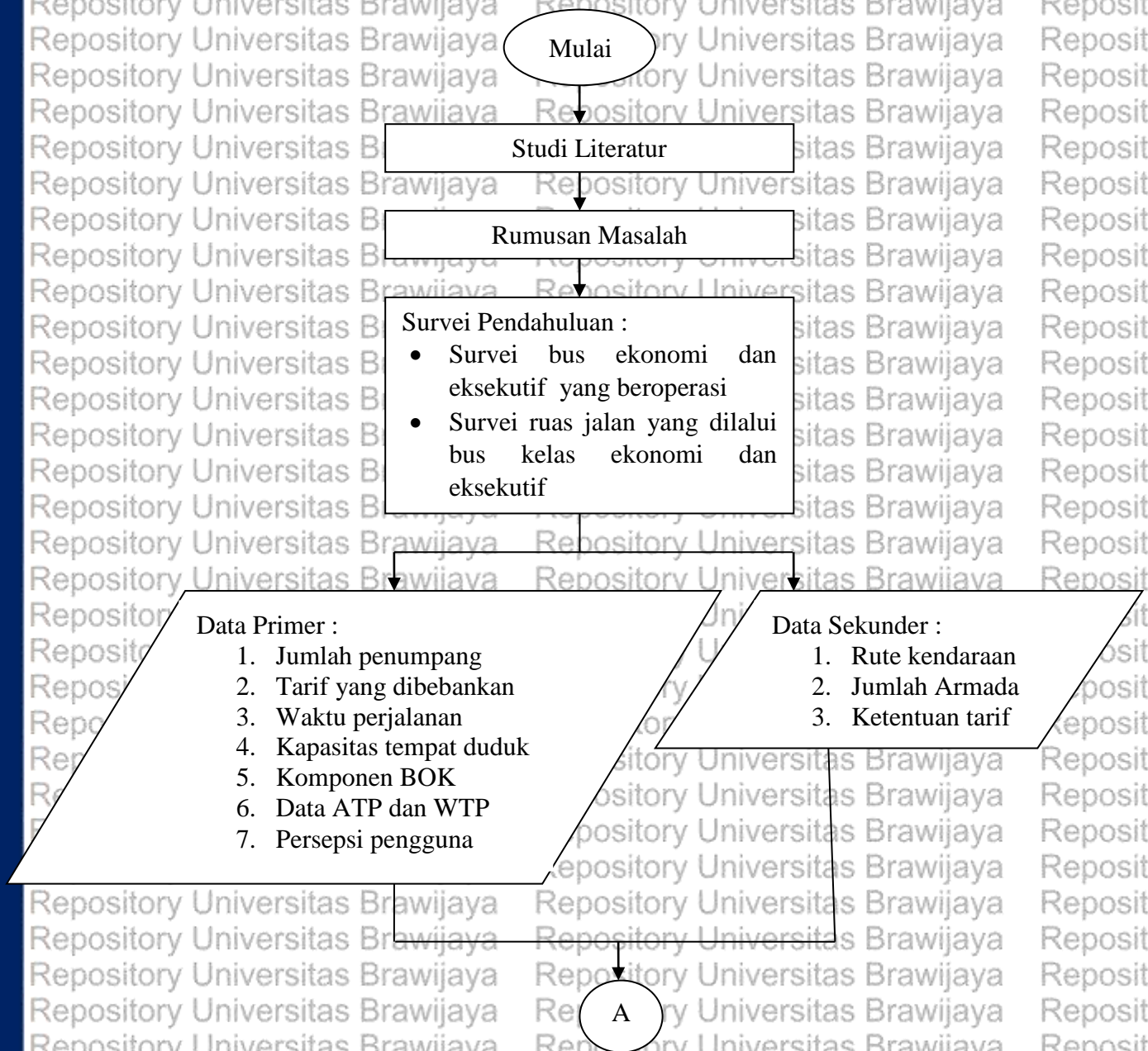
Rahmatang Rahman (2011), mengadakan penelitian tentang analisis BOK angkutan umum AKDP rute Palu-Poso, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya biaya BOK dan untuk mengetahui apakah tarif yang telah ditentukan oleh pemerintah dapat memenuhi pendapatan penyedia jasa. Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan, didapatkan kesimpulan untuk besarnya BOK bus sedang sebesar Rp. 229.372.472/tahun dan Rp. 6739,508/Km, sedangkan untuk bus kecil sebesar Rp.184.542.434/tahun dan Rp. 2719,980/Km. Pendapatan operator kendaraan bus sedang sebesar Rp. 92.487.588/tahun dan 2717,508/Km, sedang buat bus kecil pendapatan operatornya sebesar Rp. 54.917.566/ tahun dan Rp. 809,453/Km.

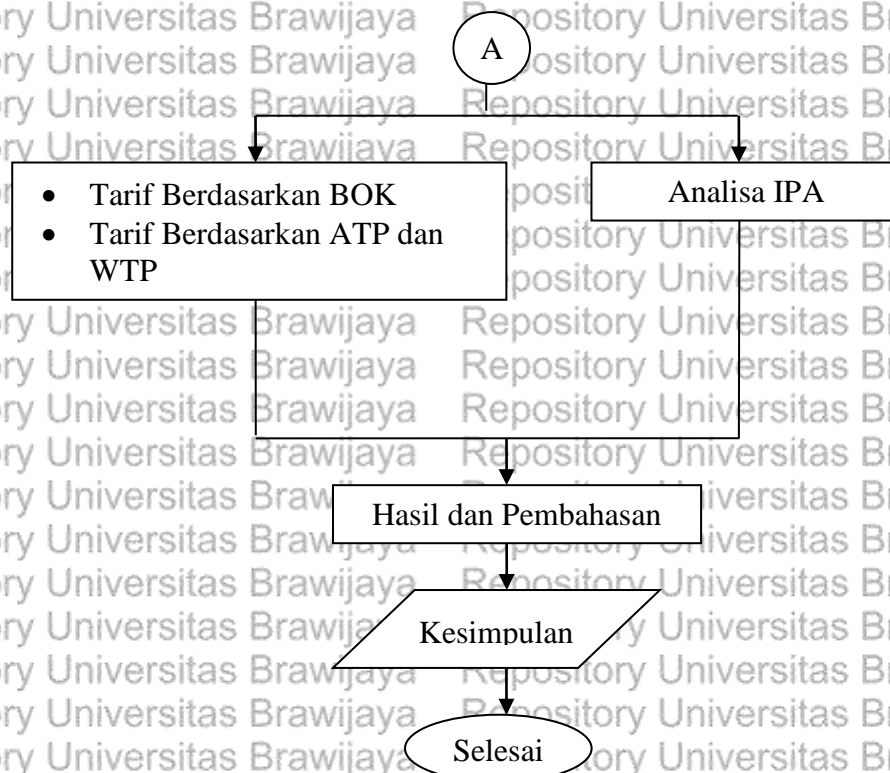


BAB III METODE KAJIAN

3.1. Diagram Alir Kajian

Pada studi ini, tahapan metode kajian digambarkan dalam diagram alir sebagai berikut:





Gambar 3.1 Diagram Alir Kajian

3.2. Penjelasan Diagram Alir Kajian

3.2.1. Studi Literatur

Untuk mendapatkan sebuah judul kajian maka sebelumnya penulis melaksanakan studi literatur. Studi literatur ini nantinya digunakan sebagai bahan untuk membantu penulis dalam melaksanakan kajian dan pengerjaan laporan.

3.2.2. Rumusan Masalah

Setelah mendapatkan topik yang akan diteliti, kemudian penulis mengangkat permasalahan – permasalahan yang ada untuk dibahas dalam pengerjaan laporan.

3.2.3. Survei Pendahuluan

3.2.3.1. Survei Bus yang Beroperasi

Jumlah keberangkatan bus yang beroperasi di terminal Arjosari trayek Malang

- Surabaya perharinya menurut data, untuk kelas ekonomi kurang lebih 79 bus dan untuk kelas eksekutif kurang lebih 31 bus dalam satu hari.

3.2.3.2. Survei Ruas Jalan yang dilalui Bus

Ruas jalan yang dilalui bus trayek Malang – Surabaya yaitu: Terminal Arjosari

- Singosari – Lawang – Purwodadi – Purwosari – Sukorejo – Suwayuwo – Pandaan – Apolo – Japaran – Porong – T. Angin – Sidoarjo – Gedangan – Waru – Surabaya – Terminal Purabaya (Bungurasih).

3.2.4. Pengumpulan Data

3.2.4.1. Teknik Sampling

Teknik sampling dilakukan karena tidak memungkinkan untuk mensurvei semua populasi yang akan ditinjau. Teknik sampling juga akan memberikan beberapa keuntungan diantaranya menghemat waktu survei, menghemat biaya dan membutuhkan lebih sedikit surveyor. Apabila sebuah kajian menggunakan sampel maka tentunya hasil yang diperoleh nantinya hanya berupa data perkiraan dengan menggunakan tingkat keandalan tertentu. Dalam kajian ini penulis menggunakan rumus yang sederhana dalam menghitung jumlah sampel, yaitu dengan menggunakan rumus slovin :

$$n = \frac{N}{\frac{N \cdot d^2}{1} + 1} \quad (3-1)$$

Dimana :

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

d = galat pendugaan

Ukuran populasi dalam kajian ini disamakan dengan jumlah seluruh penumpang bus dalam satu kali keberangkatan perhari. Digunakan asumsi tingkat keterandalan 95%, sehingga nilai galat pendugaan (d) sebesar 5% (0,05). Pada kajian ini, penulis meninjau bus kelas ekonomi dan kelas eksekutif. Dalam satu hari, kapasitas penumpang bus trayek Malang – Surabaya kelas ekonomi berjumlah 60 orang perbus dan untuk kelas eksekutif berjumlah 45 orang perbus. Sehingga total populasi menjadi 12.210 orang. Sehingga jika digunakan rumus slovin :

$$n = \frac{12210}{\frac{12210 \cdot (0,05)^2}{1} + 1} = 387 \approx 400$$

Dari rumus slovin didapat sampel sejumlah 400 orang.

3.2.4.2. Data Primer

Data primer diperoleh dengan cara melaksanakan survei terhadap angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di terminal Arjosari Malang. Dalam hal ini, teknik pengumpulan data dilaksanakan melalui 3 (tiga) jenis survei :

- Survei Dinamis (Pengamatan Langsung)

Survei ini dilaksanakan secara langsung dengan meninjau di lapangan, yaitu di terminal arjosari Malang. Dalam hal ini penulis meninjau kelas ekonomi dan kelas

ekektif yang melayani trayek Malang-Surabaya di terminal tersebut. Pengamatan langsung ini dilaksanakan terhadap masing-masing kelas dan dimaksudkan untuk memperoleh data primer meliputi tarif yang dibebankan, kapasitas kendaraan dan waktu perjalanan:

- Survei Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Survei Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dilakukan terhadap kelas ekonomi dan kelas ekektif dengan melakukan wawancara terhadap pemilik kendaraan untuk mengetahui komponen apa saja yang termasuk dalam BOK.

- Survei *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)

Survei *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) dilaksanakan untuk mendapatkan data ekonomi masyarakat yang menggunakan bus trayek Malang-Surabaya. Survei ini dilaksanakan dengan membagikan kuisioner kepada penumpang bus trayek Malang-Surabaya.

3.2.4.3. Data Sekunder

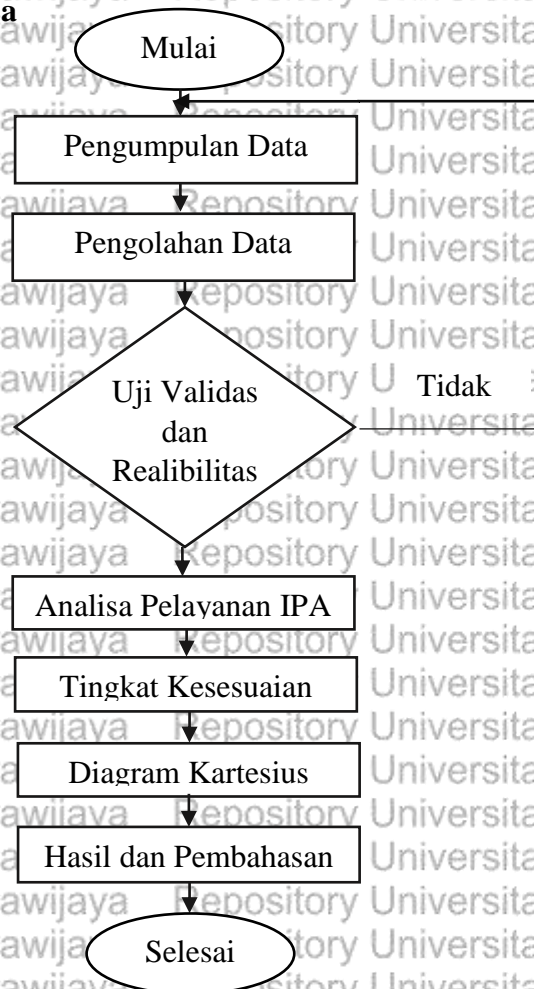
Data sekunder diperoleh dari instansi – instansi terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Malang dan Perusahaan Outobus masing – masing dengan melakukan wawancara kepada pemilik selaku operator, data-data yang diperlukan meliputi

- Data rute kendaraan
- Data jumlah armada
- Ketentuan tarif yang berlaku

3.2.5. Metode Analisis Data

3.2.5.1. Analisa *Importance-performance analysis* (IPA)

3.2.5.1.1. Daiagram analisa



Gambar 3.2 Analisa Data IPA

3.2.5.1.2. Pengolahan dan Analisis Data

1. Uji Validitas

Pengujian validitas digunakan untuk mengetahui sejauh mana alat pengukur mampu mengukur apa yang ingin diukur. Uji validitas digunakan untuk menghitung nilai korelasi (r) antara data pada masing-masing pertanyaan dengan skor total. Teknik yang dipakai untuk menguji nilai validitas kuisisioner adalah teknik korelasi *product moment* pearson. Uji validitas dalam kajian ini dilakukan dengan menggunakan Microsoft Excel. Nilai yang dihitung dinyatakan valid apabila nilai $r > 0,138$.

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah nilai yang menunjukkan konsistensi suatu alat ukur di dalam mengukur gejala yang sama. Teknik yang digunakan dalam kajian ini adalah teknik belah dua (*split half*) skor pernyataan (*statement*) bernomor ganjil genap, dengan teknik korelasi *Spearman Brown*. Uji validitas dalam kajian ini dilakukan dengan menggunakan Microsoft Excel. Nilai yang dihitung dinyatakan reliabel apabila nilai $r > 0,138$.

3. Desain Kuisiomer

Kuisiomer ini dirancang untuk mengetahui nilai tingkat kinerja dan kepentingan dari pelayanan yang diterima oleh responden penumpang Bus AKDP Trayek Malang - Surabaya. Terdapat lima skor penilaian dari tiap atribut pelayanan yang akan dinilai oleh responden. Keseluruhan atribut pelayanan dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini:

Tabel 3.1 Indikator Kualitas Pelayanan

No	Indikator
KEAMANAN	
1.	Penerangan dalam bus
KESELAMATAN	
2.	Lampu senter (lampu darurat)
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)
4.	Alat pemadam api ringan
5.	Buku panduan penumpang
6.	Fasilitas Kesehatan
7.	Pintu darurat
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup
9.	Pegangan tangan
10.	Sabuk keselamatan
11.	Kelistrikan memenuhi SNI
12.	Asuransi kecelakaan
KENYAMANAN	
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan
15.	Kenyamanan tempat duduk
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)
17.	Nomor tempat duduk
18.	Fasilitas sirkulasi udara
19.	Fasilitas pengatur suhu udara
20.	Rak bagasi
21.	Bagasi bawah
22.	Kaca film

Tabel 3.1 Indikator Kualitas Pelayanan (Lanjutan)

No	Indikator
23.	Kelistrikan untuk audio visual
24.	Rel gorden & gorden
25.	Larangan merokok
26.	Ruang khusus perokok
27.	Fasilitas kebersihan
KETERJANGKAUAN	
28.	Kemudahan akses menuju terminal
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan
KESETARAAN	
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa
KETERATURAN	
32.	Ketepatan jadwal
33.	Informasi waktu kedatangan
34.	Frekuensi keberangkatan
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut

4. Perhitungan

Dalam hal ini, digunakan skala 5 tingkat (*Likert*) yang terdiri dari sangat penting, penting, cukup penting, kurang penting dan tidak penting. Kelima penilaian tersebut diberikan bobot sebagai berikut:

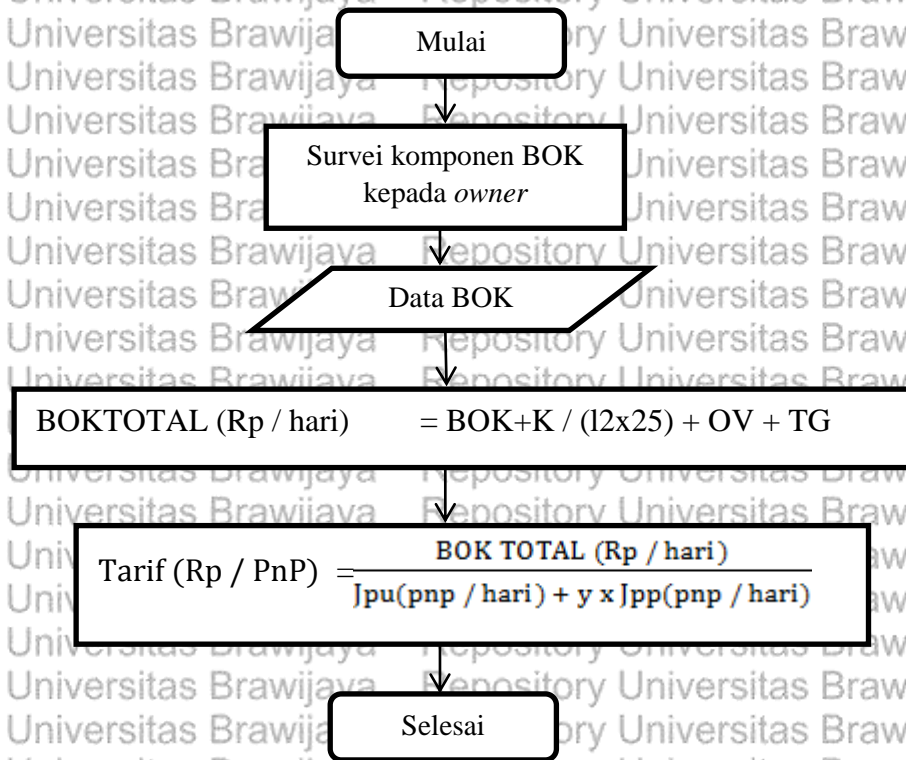
- a. Jawaban sangat penting diberi bobot 5.
- b. Jawaban penting diberi bobot 4.
- c. Jawaban cukup penting diberi bobot 3.
- d. Jawaban kurang penting diberi bobot 2.
- e. Jawaban tidak penting diberi bobot 1.

Untuk kinerja/kepuasan diberikan lima penilaian dengan bobot sebagai berikut :

- a. Jawaban sangat baik diberi bobot 5.
- b. Jawaban baik diberi bobot 4.
- c. Jawaban cukup baik diberi bobot 3.
- d. Jawaban kurang baik diberi bobot 2.
- e. Jawaban tidak baik diberi bobot 1.

3.2.5.2. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Setelah melakukan wawancara untuk mengetahui data-data yang diperlukan dalam analisa ini, maka langkah selanjutnya yaitu menghitung nilai Biaya Operasi kendaraan (BOK). Metode analisa tarif berdasarkan BOK dapat dijelaskan menggunakan diagram alir berikut:



Gambar 3.3 Penentuan tarif berdasarkan BOK

Rumus untuk perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dijabarkan seperti berikut:

$$\text{BOK (Rp / hari)} = \text{BT} / (12 \times 25) + \text{BV} \times \text{J} \quad (3-5)$$

$$\text{BT (Rp / tahun)} = \text{UP} + \text{ADM} + \text{IN} + \text{AS} + \text{BM} \quad (3-6)$$

$$\text{BV (Rp / km)} = (\text{BBM} + \text{MP} + \text{BN} + \text{MN} + \text{DEP} + \text{TPR} + \text{SC}) / \text{J} \quad (3-7)$$

$$\text{OV (Rp / hari)} = 10\% \times \text{BOK} \quad (3-8)$$

$$\text{K (Rp / tahun)} = 10\% \times \text{P} \quad (3-9)$$

$$\text{BOKTOTAL (Rp / hari)} = \text{BOK} + \text{K} / (12 \times 25) + \text{OV} \quad (3-10)$$

dimana:

BT = Biaya tetap (Rp/tahun)

BV = Biaya variabel (Rp/km)

UP = Upah pengemudi dan kondaktur (Rp/tahun)

ADM = Biaya administrasi (Rp/tahun)

IN = Biaya angsuran kendaraan (Rp/tahun)

AS = Biaya asuransi (Rp/tahun)

BM = Biaya bunga modal (Rp/tahun)

BBM = Biaya bahan bakar (Rp/hari)

MP = Biaya minyak pelumas (Rp/hari)

MN = Biaya pemeliharaan kendaraan (Rp/hari)

BN = Biaya pemakaian ban (Rp/hari)

DEP = Depresiasi (Rp/hari)

TPR = Biaya retribusi (Rp/hari)

SC = Biaya penggantian suku cadang (Rp/hari)

OV = Biaya overhead (Rp/hari)

K = Keuntungan (Rp/tahun)

P = Harga kendaraan baru (Rp)

J = Jarak yang ditempuh kendaraan per hari

Sedangkan rumus untuk menghitung tarif dijabarkan sebagai berikut:

$$\text{Tarif (Rp / PnP)} = \frac{\text{BOK TOTAL (Rp / hari)}}{\text{Jpu(pnp / hari) + y x Jpp(pnp / hari)}} \quad (3-11)$$

dimana:

Jpu = jumlah penumpang umum

Jpp = jumlah penumpang pelajar

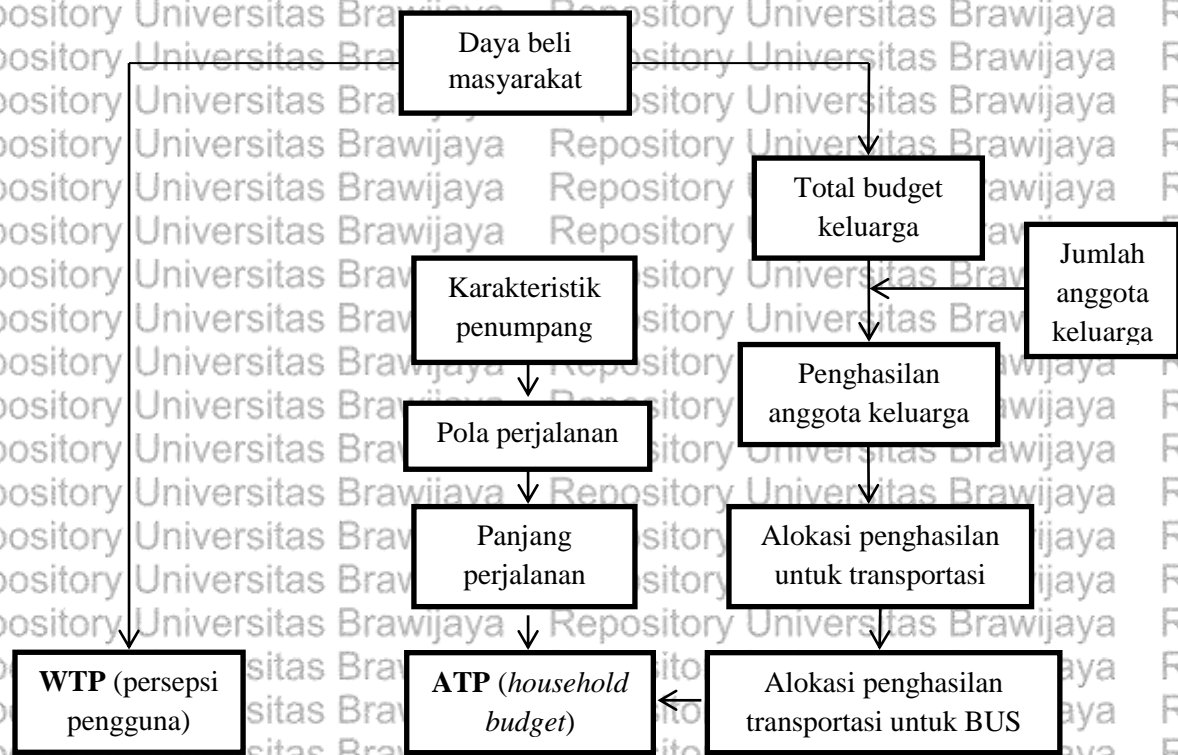
y = perbandingan antara tarif penumpang pelajar dan umum = 1/3

3.2.5.3. Berdasarkan Kemampuan (ATP) dan Kemauan (WTP)

Menurut Hamkah (2004), metode yang akan digunakan dalam analisis kemampuan membayar (daya beli) masyarakat terhadap jasa angkutan umum adalah:

- Untuk menentukan ATP digunakan pendekatan alokasi budget keluarga (*household budget*)
- Untuk menentukan WTP digunakan persepsi pengguna

Kedua metode ini dapat dijelaskan dengan menggunakan gambar berikut:



Gambar 3.4 Penentuan ATP dan WTP

1. Metode Budget Keluarga (*Household budget*)

Uli (1999) dalam Hamkah (2004) menyatakan bahwa penghasilan / pendapatan secara eksplisit berpengaruh dalam menentukan besarnya ATP. Dasar yang digunakan pada metode ini adalah penghasilan keluarga, dimana pendekatan yang digunakan untuk mengetahui besarnya penghasilan yaitu dengan mengakumulasi pengeluaran untuk kelompok makanan dan kelompok bukan makanan dari seluruh anggota keluarga.

Dalam metode budget keluarga dibahas dua besaran ATP yaitu:

- ATP professional berdasarkan jenis pekerjaan responden, dimana unit sampel yang digunakan adalah anggota keluarga yang telah mempunyai penghasilan.
- ATP umum yaitu ATP yang mewakili suatu keluarga, dengan demikian unit sampel yang digunakan adalah keluarga.

Untuk ATP berdasarkan jenis pekerjaan (*professional*), diasumsikan bahwa masing-masing penghasilan tersebut didistribusikan sama terhadap seluruh anggota keluarga.

Selanjutnya penghasilan tersebut diasumsikan didistribusikan atau dialokasikan dalam beberapa kepentingan sebagai berikut:

$$I = (C_1, C_2, C_3, \dots, C_n) \quad (3-12)$$

Dimana:

I = Jumlah total penghasilan anggota keluarga

C = Alokasi biaya berdasarkan kepentingan

1,2,3 = Merupakan tingkat kepentingan alokasi biaya

Sebagai contoh : 1 adalah kebutuhan primer, 2 adalah kebutuhan sekunder, 3 adalah kebutuhan transportasi

Selanjutnya alokasi budget transportasi untuk setiap anggota keluarga dapat digunakan pendekatan berikut:

$$C_1 = g(C_{11}, C_{12}, C_{13}, \dots, C_n) \quad (3-13)$$

Dimana:

C_1 = Jumlah total biaya transportasi tiap anggota keluarga

1,2,3,...,n = Alokasi biaya berdasarkan kepentingan, misalnya untuk kendaraan pribadi, untuk angkutan umum yang digunakan untuk bekerja, sekolah, belanja dan sebagainya.

Pendekatan yang akan digunakan untuk menghitung ATP untuk tiap anggota keluarga tersebut per satuan kilometer perjalanan yang ditempuh dapat dihitung pada persamaan berikut:

$$ATP_x = I_x \cdot P_p \cdot P_t / T_x \quad (3-14)$$

Dimana:

ATP_x = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/kilometer)

I_x = Tingkat penghasilan responden per bulan (Rp/bulan)

P_p = Presentase budget untuk transportasi per bulan dari total penghasilan

P_t = presentase alokasi biaya transport yang digunakan untuk angkutan kota

T_x = Total panjang perjalanan responden per bulan (km/bulan)

2. Metode Persepsi

Berbeda dengan metode sebelumnya, pada metode persepsi pendapatan sear implisit mempengaruhi persepsi pengguna dalam membayar tarif angkutan (Uli,1999 dalam Hamkah,2004). Pengaruh ini terjadi karena disamping penghasilan, faktor lainnya seperti utilitas pengguna, kuantitas dan kualitas jasa pelayanan yang ditawarkan sangat mempengaruhi persepsi pengguna terhadap kesediaan membayar. Metode ini menganggap setiap pengguna mempunyai persepsi dan keinginan yang berbeda untuk tarif yang berlaku/kilometer.

3.2.6. Kesimpulan

Kesimpulan berisi mengenai hasil-hasil yang diperoleh dari permasalahan-permasalahan yang dirumuskan sebelumnya. Permasalahan-permasalahan tersebut yaitu sebagai berikut :

- Berapakah tarif sebenarnya berdasarkan kemauan (WTP) dan kemampuan (ATP) membayar dari masyarakat?
- Berapakah tarif sebenarnya berdasarkan biaya operasi kendaraan (BOK)?
- Apa yang harus dilakukan PO bus eksekutif agar masyarakat tidak beralih ke bus ekonomi AC yang fasilitasnya hampir menyerupai fasilitas yang ada di bus eksekutif?

BAB IV PEMBAHASAN

4.1. Umum

Tarif merupakan biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan, maka harus adanya tarif ideal yang tidak hanya ditinjau dari sisi operator saja tetapi juga ditinjau dari sisi penumpang sebagai pengguna. Dalam pengambilan kebijakan harus memenuhi kepentingan antara operator dan pengguna angkutan umum dan tidak memihak pada salah satunya. Selain kebijakan tentang kenaikan tarif angkutan sebaiknya juga diiringi dengan kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memenuhi standar pelayanan minimal. Hal ini tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Standar pelayanan minimal meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

4.2. Pelaksanaan Survei

Survei dilakukan di Terminal Arjosari Malang, dari Bulan Mei sampai dengan Bulan Juni 2015. Survei dilakukan pada angkutan penumpang Ekonomi AC dan Eksekutif trayek Malang — Surabaya dengan pembagian sampel sesuai dengan banyaknya keberangkatan per harinya. Untuk pembagian sampel dibagi menjadi dua 200 responden untuk ekonomi AC dan 200 responden untuk eksekutif. Tercatat terdapat 157 rit per hari untuk angkutan penumpang kelas Ekonomi AC dan 62 rit per hari untuk angkutan penumpang Eksekutif. Surveyor membagikan kuisisioner kepada penumpang didalam bus sebelum keberangkatan. Kuisisioner terdiri dari tiga form yaitu pola perjalanan, ekonomi sosial dan evaluasi kinerja. Untuk form pola perjalanan dan ekonomi sosial digunakan untuk mengetahui daya beli penumpang, sedangkan untuk form evaluasi kinerja untuk mengevaluasi kinerja PO (Perusahaan Otobus) dalam melayani penumpang. Untuk mengetahui biaya operasional kendaraan dilakukan wawancara kepada pihak PO bus selaku pemilik dan awak bus. Data tentang biaya operasional kendaraan juga diperoleh dari pihak PO. Dari data tersebut kita dapat

mengetahui berapa tarif yang sesuai dan memenuhi kepentingan antara operator dan pengguna angkutan umum.

4.3. Penilaian Tingkat Kebutuhan, Kinerja Saat Ini dan Tingkat Kesesuaian Bus Rute Malang-Surabaya

4.3.1. Penilaian Tingkat Kebutuhan

Penilaian tingkat kebutuhan pengguna jasa perlu dilakukan untuk mengetahui seberapa penting kebutuhan pengguna jasa terhadap pelayanan yang diberikan penyedia jasa. Sehingga penyedia jasa bisa memberikan pelayanan sesuai yang dibutuhkan pengguna jasa. Semakin penting kebutuhan pengguna jasa, penyedia jasa semakin memprioritaskannya.

Contoh perhitungan :

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata (x)} &= ((1 \times 0) + (2 \times 0) + (3 \times 3) + (4 \times 136) + (5 \times 61)) / 200 \\ &= 858 / 200 = 4,290 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata (X)} &= (4,290 + 3,850 + 4,090 + 4,240 + 4,380 + 3,820 + 4,165 + \\ &4,170 + 3,590 + 4,225 + 2,765 + 4,055 + 4,285 + 4,555 + \\ &4,440 + 3,755 + 2,730 + 4,170 + 4,125 + 4,010 + 3,975 + \\ &3,805 + 3,560 + 4,150 + 4,475 + 3,560 + 4,150 + 4,475 + \\ &3,560 + 4,225 + 4,250 + 4,270 + 4,485 + 4,440 + 4,415 + \\ &4,410 + 4,260 + 4,385) / 35 \\ &= 4,068 \end{aligned}$$

Tabel 4.1 Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
KEAMANAN								
1.	Penerangan dalam bus	0	0	3	136	61	4,290	4,068
KESELAMATAN								
2.	Lampu senter (lampu darurat)	3	3	45	119	30	3,850	
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	1	2	41	90	66	4,090	
4.	Alat pemadam api ringan	0	0	24	104	72	4,240	
5.	Buku panduan penumpang	0	0	22	80	98	4,380	
6.	Fasilitas Kesehatan	2	4	38	140	16	3,820	
7.	Pintu darurat	0	2	32	97	69	4,165	
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0	0	27	112	61	4,170	
9.	Pegangan tangan	7	2	68	112	11	3,590	
10.	Sabuk keselamatan	0	0	16	123	61	4,225	

Tabel 4.1 Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	22	63	63	44	8	2,765	4,068
12.	Asuransi kecelakaan	0	3	26	128	43	4,055	
KENYAMANAN								
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	0	0	19	105	76	4,285	
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0	0	10	69	121	4,555	
15.	Kenyamanan tempat duduk	0	0	4	104	92	4,440	
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	7	2	55	105	31	3,755	
17.	Nomor tempat duduk	25	65	58	43	9	2,730	
18.	Fasilitas sirkulasi udara	0	0	27	112	61	4,170	
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	6	0	9	133	52	4,125	
20.	Rak bagasi	0	3	34	121	42	4,010	
21.	Bagasi bawah	1	2	41	113	43	3,975	
22.	Kaca film	4	1	58	104	33	3,805	
23.	Kelistrikan untuk audio visual	0	9	82	97	12	3,560	
24.	Rel gorden & gorden	0	3	30	101	66	4,150	
25.	Larangan merokok	1	2	19	57	121	4,475	
26.	Ruang khusus perokok	3	38	39	84	36	3,560	
27.	Fasilitas kebersihan	0	0	16	123	61	4,225	
KETERJANGKAUAN								
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0	0	13	124	63	4,250	
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0	0	17	112	71	4,270	
KESETARAAN								
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	0	2	10	77	111	4,485	
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	0	2	5	96	97	4,440	
KETERATURAN								
32.	Ketepatan jadwal	0	0	7	103	90	4,415	
33.	Informasi waktu kedatangan	0	0	10	98	92	4,410	
34.	Frekuensi keberangkatan	0	2	17	108	73	4,260	
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	0	2	8	101	89	4,385	

Tabel 4.2 Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
KEAMANAN								
1.	Penerangan dalam bus	0	0	0	41	159	4,795	4,169
KESELAMATAN								
2.	Lampu senter (lampu darurat)	1	2	36	124	37	3,970	

Tabel 4.2 Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)	
		1	2	3	4	5			
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	0	3	38	86	73	4,145	4,169	
4.	Alat pemadam api ringan	0	0	24	105	71	4,235		
5.	Buku panduan penumpang	0	0	19	67	114	4,475		
6.	Fasilitas Kesehatan	1	1	25	113	60	4,150		
7.	Pintu darurat	0	0	29	99	71	4,190		
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0	0	25	110	65	4,200		
9.	Pegangan tangan	4	1	45	93	57	3,990		
10.	Sabuk keselamatan	0	0	11	116	73	4,310		
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	8	16	27	87	62	3,895		
12.	Asuransi kecelakaan	0	1	18	111	70	4,250		
KENYAMANAN									
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	0	0	18	120	62	4,220		
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0	0	10	56	134	4,620		
15.	Kenyamanan tempat duduk	0	0	2	92	106	4,520		
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	4	2	59	99	36	3,805		
17.	Nomor tempat duduk	25	77	46	44	8	2,665		
18.	Fasilitas sirkulasi udara	0	0	20	115	65	4,225		
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	4	0	8	125	63	4,215		
20.	Rak bagasi	0	2	36	117	45	4,025		
21.	Bagasi bawah	0	0	44	111	45	4,005		
22.	Kaca film	3	0	46	107	44	3,945		
23.	Kelistrikan untuk audio visual	0	1	51	109	39	3,930		
24.	Rel gorden & gorden	0	2	23	101	74	4,235		
25.	Larangan merokok	1	0	12	48	139	4,620		
26.	Ruang khusus perokok	6	44	37	80	33	3,450		
27.	Fasilitas kebersihan	0	0	22	119	59	4,185		
KETERJANGKAUAN									
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0	0	22	121	57	4,175		
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0	0	19	114	67	4,240		
KESETARAAN									
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	0	2	16	88	94	4,370		
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	0	2	5	78	115	4,530		
KETERATURAN									
32.	Ketepatan jadwal	0	0	9	104	87	4,390		
33.	Informasi waktu kedatangan	0	0	18	96	86	4,340		
34.	Frekuensi keberangkatan	0	2	19	106	73	4,250		
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	0	1	12	104	83	4,345		

4.3.2. Kinerja Saat Ini

Penilaian kinerja penyedia jasa saat ini perlu dilakukan untuk mengetahui seberapa baik kinerja yang diberikan pengguna jasa kepada pengguna jasa. Sehingga penyedia jasa bisa mengetahui kekurangan dan kelebihan kinerja yang sudah diberikan.

Dengan mengetahui kekurangannya, penyedia jasa bisa meningkatkan pelayanannya.

Semakin baik pelayanan yang diberikan akan membuat penumpang semakin nyaman dan puas dengan pelayanannya.

Contoh perhitungan :

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata } (\bar{x}) &= ((1 \times 0) + (2 \times 4) + (3 \times 49) + (4 \times 146) + (5 \times 1)) / 200 \\ &= 744 / 200 = 3,720 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata } (X) &= (3,720 + 2,945 + 2,565 + 2,335 + 2,435 + 2,440 + 2,380 + \\ &3,420 + 2,720 + 2,500 + 2,720 + 3,420 + 3,260 + 3,415 + \\ &3,055 + 2,720 + 2,075 + 3,145 + 3,240 + 3,420 + 3,520 + \\ &3,255 + 2,985 + 3,320 + 2,820 + 2,080 + 3,045 + 3,310 + \\ &3,375 + 2,805 + 3,105 + 3,300 + 3,295 + 3,385 + 2,595) / 35 \\ &= 2,975 \end{aligned}$$

Tabel 4.3 Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi

No	Indikator	Tingkat Kinerja Saat Ini					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
KEAMANAN								
1.	Penerangan dalam bus	0	4	49	146	1	3,720	2,975
KESELAMATAN								
2.	Lampu senter (lampu darurat)	22	30	86	61	1	2,945	
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	2	110	61	27	0	2,565	
4.	Alat pemadam api ringan	31	90	61	17	1	2,335	
5.	Buku panduan penumpang	1	117	76	6	0	2,435	
6.	Fasilitas Kesehatan	31	72	78	16	3	2,440	
7.	Pintu darurat	21	103	58	15	3	2,380	
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0	33	51	115	1	3,420	
9.	Pegangan tangan	13	61	95	31	0	2,720	
10.	Sabuk keselamatan	32	76	62	20	10	2,500	
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	13	61	95	31	0	2,720	
12.	Asuransi kecelakaan	0	33	51	115	1	3,420	

Tabel 4.3 Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Indikator	Tingkat Kinerja Saat Ini					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
KENYAMANAN								
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	6	35	62	95	2	3,260	
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0	35	53	106	6	3,415	
15.	Kenyamanan tempat duduk	2	40	103	55	0	3,055	
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	13	61	95	31	0	2,720	
17.	Nomor tempat duduk	54	86	51	9	0	2,075	
18.	Fasilitas sirkulasi udara	1	42	84	73	0	3,145	
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	2	46	54	98	0	3,240	
20.	Rak bagasi	0	33	51	115	1	3,420	
21.	Bagasi bawah	5	28	47	98	22	3,520	
22.	Kaca film	5	28	90	65	12	3,255	
23.	Kelistrikan untuk audio visual	2	50	97	51	0	2,985	
24.	Rel gorden & gorden	0	40	70	76	14	3,320	
25.	Larangan merokok	11	74	61	48	6	2,820	
26.	Ruang khusus perokok	57	89	35	19	0	2,080	
27.	Fasilitas kebersihan	3	46	90	61	0	3,045	
KETERJANGKAUAN								
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0	25	88	87	0	3,310	
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0	21	84	94	1	3,375	
KESETARAAN								
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	9	70	78	37	6	2,805	
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	3	34	102	61	0	3,105	
KETERATURAN								
32.	Ketepatan jadwal	3	24	84	88	1	3,300	
33.	Informasi waktu kedatangan	3	36	64	93	4	3,295	
34.	Frekuensi keberangkatan	3	24	67	105	1	3,385	
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	11	87	76	24	2	2,595	

2,975

Tabel 4.4 Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif

No	Indikator	Kinerja Saat Ini					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
KEAMANAN								
1.	Penerangan dalam bus	0	0	17	138	45	4,140	
KESELAMATAN								
2.	Lampu senter (lampu darurat)	2	23	98	66	11	3,305	
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	17	43	94	37	9	2,890	
4.	Alat pemadam api ringan	10	42	92	56	0	2,970	

3,526

Tabel 4.4 Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

No	Indikator	Kinerja Saat Ini					Rata-Rata (x)	Rata-Rata (X)
		1	2	3	4	5		
5.	Buku panduan penumpang	6	80	49	64	1	2,870	3,526
6.	Fasilitas Kesehatan	4	65	71	57	3	2,950	
7.	Pintu darurat	6	80	49	64	1	2,870	
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0	0	25	133	42	4,085	
9.	Pegangan tangan	0	1	40	157	2	3,800	
10.	Sabuk keselamatan	0	56	54	87	3	3,185	
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	0	8	54	137	1	3,655	
12.	Asuransi kecelakaan	0	0	17	138	45	4,140	
KENYAMANAN								
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	1	10	73	114	2	3,530	
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0	25	24	146	5	3,655	
15.	Kenyamanan tempat duduk	1	8	41	133	17	3,785	
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	0	21	72	103	4	3,450	
17.	Nomor tempat duduk	38	73	59	30	0	2,405	
18.	Fasilitas sirkulasi udara	0	3	52	134	11	3,765	
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	1	9	42	134	14	3,755	
20.	Rak bagasi	0	6	36	156	2	3,770	
21.	Bagasi bawah	0	4	47	147	2	3,735	
22.	Kaca film	0	1	68	102	29	3,795	
23.	Kelistrikan untuk audio visual	0	0	61	113	26	3,825	
24.	Rel gorden & gorden	0	1	3	162	34	4,145	
25.	Larangan merokok	0	23	52	106	19	3,605	
26.	Ruang khusus perokok	4	83	58	55	0	2,820	
27.	Fasilitas kebersihan	0	1	46	144	9	3,805	
KETERJANGKAUAN								
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0	1	64	132	3	3,685	
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0	7	55	134	4	3,675	
KESETARAAN								
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	0	2	110	88	0	3,430	
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	0	1	96	96	7	3,545	
KETERATURAN								
32.	Ketepatan jadwal	0	0	63	130	7	3,720	
33.	Informasi waktu kedatangan	0	2	80	112	6	3,610	
34.	Frekuensi keberangkatan	0	15	76	103	6	3,500	
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	0	18	64	111	7	3,535	



4.3.3. Tingkat Kesesuaian

Penilaian tingkat kesesuaian perlu dilakukan karena untuk mengetahui kesesuaian antara tingkat kebutuhan masyarakat dan kinerja saat ini. Dari tabel 4.9 diketahui rata-rata tingkat kesesuaian bus ekonomi yaitu sebesar 0,74, sedangkan untuk bus eksekutif bisa dilihat di tabel 4.10 didapat sebesar 0,85 atau tingkat kesesuaian < 1. Hal ini menunjukkan kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan penyedia jasa rendah, sehingga perlu adanya peningkatan pelayanan.

Contoh perhitungan :

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%$$

$$Tki = \frac{858}{744} \times 100\% = 87\%$$

Tabel 4.5 Tingkat Kesesuaian Bus Ekonomi

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan	Rata-Rata Tingkat Kebutuhan	Kinerja Saat Ini	Rata-Rata Kinerja Saat Ini	Tingkat Kesesuaian
KEAMANAN						
1.	Penerangan dalam bus	858	4,29	744	3,72	87%
KESELAMATAN						
2.	Lampu senter (lampu darurat)	770	3,85	589	2,945	76%
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	818	4,09	513	2,565	63%
4.	Alat pemadam api ringan	848	4,24	467	2,335	55%
5.	Buku panduan penumpang	876	4,38	487	2,435	56%
6.	Fasilitas Kesehatan	764	3,82	488	2,44	64%
7.	Pintu darurat	833	4,165	476	2,38	57%
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	834	4,17	684	3,42	82%
9.	Pegangan tangan	718	3,59	544	2,72	76%
10.	Sabuk keselamatan	845	4,225	500	2,5	59%
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	553	2,765	544	2,72	98%
12.	Asuransi kecelakaan	811	4,055	684	3,42	84%
KENYAMANAN						
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	857	4,285	652	3,26	76%
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	911	4,555	683	3,415	75%
15.	Kenyamanan tempat duduk	888	4,44	611	3,055	69%

Tabel 4.5 Tingkat Kesesuaian Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan	Rata-Rata Tingkat Kebutuhan	Kinerja Saat Ini	Rata-Rata Kinerja Saat Ini	Tingkat Kesesuaian
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	751	3,755	544	2,72	72%
17.	Nomor tempat duduk	546	2,73	415	2,075	76%
18.	Fasilitas sirkulasi udara	834	4,17	629	3,145	75%
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	825	4,125	648	3,24	79%
20.	Rak bagasi	802	4,01	684	3,42	85%
21.	Bagasi bawah	795	3,975	704	3,52	89%
22.	Kaca film	761	3,805	651	3,255	86%
23.	Kelistrikan untuk audio visual	712	3,56	597	2,985	84%
24.	Rel gorden & gorden	830	4,15	664	3,32	80%
25.	Larangan merokok	895	4,475	564	2,82	63%
26.	Ruang khusus perokok	712	3,56	416	2,08	58%
27.	Fasilitas kebersihan	845	4,225	609	3,045	72%
KETERJANGKAUAN						
28.	Kemudahan akses menuju terminal	850	4,25	662	3,31	78%
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	854	4,27	675	3,375	79%
KESETARAAN						
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	897	4,485	561	2,805	63%
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	888	4,44	621	3,105	70%
KETERATURAN						
32.	Ketepatan jadwal	883	4,415	660	3,3	75%
33.	Informasi waktu kedatangan	882	4,41	659	3,295	75%
34.	Frekuensi keberangkatan	852	4,26	677	3,385	79%
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	877	4,385	519	2,595	59%
Rata-rata			4,068		2,975	74%

Table 4.6 Tingkat Kesesuaian Bus Eksekutif

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan	Rata-Rata Tingkat Kebutuhan	Kinerja Saat Ini	Rata-Rata Kinerja Saat Ini	Tingkat Kesesuaian
KEAMANAN						
1.	Penerangan dalam bus	959	4,795	828	4,14	86%
KESELAMATAN						
2.	Lampu senter (lampu darurat)	794	3,97	661	3,305	83%
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	829	4,145	578	2,89	70%
4.	Alat pemadam api ringan	847	4,235	594	2,97	70%
5.	Buku panduan penumpang	895	4,475	574	2,87	64%

Tabel 4.6 Tingkat Kesesuaian Bus Eksekutif (Lanjutan)

No	Indikator	Tingkat Kebutuhan	Rata-Rata Tingkat Kebutuhan	Kinerja Saat Ini	Rata-Rata Kinerja Saat Ini	Tingkat Kesesuaian
6.	Fasilitas Kesehatan	830	4,15	590	2,95	71%
7.	Pintu darurat	838	4,19	574	2,87	68%
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	840	4,2	817	4,085	97%
9.	Pegangan tangan	798	3,99	760	3,8	95%
10.	Sabuk keselamatan	862	4,31	637	3,185	74%
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	779	3,895	731	3,655	94%
12.	Asuransi kecelakaan	850	4,25	828	4,14	97%
KENYAMANAN						
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	844	4,22	706	3,53	84%
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	924	4,62	731	3,655	79%
15.	Kenyamanan tempat duduk	904	4,52	757	3,785	84%
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	761	3,805	690	3,45	91%
17.	Nomor tempat duduk	533	2,665	481	2,405	90%
18.	Fasilitas sirkulasi udara	845	4,225	753	3,765	89%
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	843	4,215	751	3,755	89%
20.	Rak bagasi	805	4,025	754	3,77	94%
21.	Bagasi bawah	801	4,005	747	3,735	93%
22.	Kaca film	789	3,945	759	3,795	96%
23.	Kelistrikan untuk audio visual	786	3,93	765	3,825	97%
24.	Rel gorden & gorden	847	4,235	829	4,145	98%
25.	Larangan merokok	924	4,62	721	3,605	78%
26.	Ruang khusus perokok	690	3,45	564	2,82	82%
27.	Fasilitas kebersihan	837	4,185	761	3,805	91%
KETERJANGKAUAN						
28.	Kemudahan akses menuju terminal	835	4,175	737	3,685	88%
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	848	4,24	735	3,675	87%
KESETARAAN						
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	874	4,37	686	3,43	78%
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	906	4,53	709	3,545	78%
KETERATURAN						
32.	Ketepatan jadwal	878	4,39	744	3,72	85%
33.	Informasi waktu kedatangan	868	4,34	722	3,61	83%
34.	Frekuensi keberangkatan	850	4,25	700	3,5	82%
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	869	4,345	707	3,535	81%
	Rata-rata		4,169		3,526	85%

4.4. Uji Validitas dan Realibilitas

4.4.1. Uji Validitas

Validitas secara umum adalah mengukur apa yang seharusnya diukur. Secara khusus validitas mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu instrumen pengukur (tes) dalam melakukan fungsi ukurnya. Pada kajian ini validitas dilakukan pada 400 responden setelah dilakukan survei. Dimana 200 responden penumpang bus ekonomi AC dan 200 untuk bus Eksekutif. Hasil uji validitas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.7 Uji Validasi Bus Ekonomi

No	Indikator	Validitas		R	Keterangan	
		Kebutuhan	Kinerja			
KEAMANAN						
1.	Penerangan dalam bus	0,3288771	0,2158206	0,138	VALID	
KESELAMATAN						
2.	Lampu senter (lampu darurat)	0,1833233	0,2967225		VALID	
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	0,5319718	0,1528856		VALID	
4.	Alat pemadam api ringan	0,4546787	0,2420128		VALID	
5.	Buku panduan penumpang	0,2188253	0,156593		VALID	
6.	Fasilitas Kesehatan	0,1952179	0,5900863		VALID	
7.	Pintu darurat	0,4759315	0,174755		VALID	
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0,4388147	0,6245966		VALID	
9.	Pegangan tangan	0,2624086	0,7606026		VALID	
10.	Sabuk keselamatan	0,348155	0,6108292		VALID	
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	0,2764791	0,7606026		VALID	
12.	Asuransi kecelakaan	0,5168312	0,6245966		VALID	
KENYAMANAN						
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	0,3818586	0,7611593		VALID	
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0,3745693	0,7527793		VALID	
15.	Kenyamanan tempat duduk	0,3896726	0,6957086		VALID	
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	0,3113775	0,7606026		VALID	
17.	Nomor tempat duduk	0,2729361	0,2725473		VALID	
18.	Fasilitas sirkulasi udara	0,4388147	0,6638598		VALID	
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	0,1406773	0,5361218	VALID		
20.	Rak bagasi	0,461279	0,6245966	VALID		

Tabel 4.7 Uji Validasi Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Indikator	Validitas		R	Keterangan	
		Kebutuhan	Kinerja			
21.	Bagasi bawah	0,4343403	0,5933786	0,138	VALID	
22.	Kaca film	0,2247141	0,7317037		VALID	
23.	Kelistrikan untuk audio visual	0,3905677	0,6839191		VALID	
24.	Rel gorden & gorden	0,3636951	0,7253949		VALID	
25.	Larangan merokok	0,2241212	0,5494848		VALID	
26.	Ruang khusus perokok	0,1545684	0,4197055		VALID	
27.	Fasilitas kebersihan	0,3553717	0,7531825		VALID	
KETERJANGKAUAN						
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0,3112401	0,7013498		VALID	
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0,3213131	0,7147651		VALID	
KESETARAAN						
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	0,3199602	0,6055795		VALID	
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	0,2109089	0,6973616		VALID	
KETERATURAN						
32.	Ketepatan jadwal	0,3610728	0,6574919	VALID		
33.	Informasi waktu kedatangan	0,4569977	0,7228432	VALID		
34.	Frekuensi keberangkatan	0,3572475	0,7043613	VALID		
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	0,4143772	0,6225049	VALID		

Tabel 4.8 Hasil Validasi Bus Eksekutif

No	Indikator	Validitas		R	Keterangan	
		Kebutuhan	Kinerja			
KEAMANAN						
1.	Penerangan dalam bus	0,24590266	0,34871523	0,138	VALID	
KESELAMATAN						
2.	Lampu senter (lampu darurat)	0,27716358	0,60163023		VALID	
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	0,71122473	0,54920342		VALID	
4.	Alat pemadam api ringan	0,6723922	0,51086951		VALID	
5.	Buku panduan penumpang	0,31828314	0,48844104		VALID	
6.	Fasilitas Kesehatan	0,2934848	0,54601702		VALID	
7.	Pintu darurat	0,71684267	0,48844104		VALID	
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup	0,60414304	0,33407452		VALID	
9.	Pegangan tangan	0,31086455	0,37469593		VALID	
10.	Sabuk keselamatan	0,57477517	0,54786677		VALID	
11.	Kelistrikan memenuhi SNI	0,29160141	0,2672753		VALID	
12.	Asuransi kecelakaan	0,34626574	0,34871523		VALID	
KENYAMANAN						
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa	0,64422181	0,48972689	VALID		
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan	0,62350214	0,56582488	VALID		

Tabel 4.8 Hasil Validasi Bus Eksekutif (Lanjutan)

No	Indikator	Validitas		R	Keterangan	
		Kebutuhan	Kinerja			
15.	Kenyamanan tempat duduk	0,5125547	0,52861532	0,138	VALID	
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	0,53682865	0,29793219		VALID	
17.	Nomor tempat duduk	0,27836785	0,30247179		VALID	
18.	Fasilitas sirkulasi udara	0,62583431	0,30974834		VALID	
19.	Fasilitas pengatur suhu udara	0,36221477	0,59023746		VALID	
20.	Rak bagasi	0,48367818	0,35729523		VALID	
21.	Bagasi bawah	0,52232784	0,18936737		VALID	
22.	Kaca film	0,29640256	0,17942184		VALID	
23.	Kelistrikan untuk audio visual	0,45090559	0,17044615		VALID	
24.	Rel gorden & gorden	0,47601603	0,16702097		VALID	
25.	Larangan merokok	0,32707892	0,48703121		VALID	
26.	Ruang khusus perokok	0,23791777	0,32856462		VALID	
27.	Fasilitas kebersihan	0,52280011	0,51700966		VALID	
KETERJANGKAUAN						
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0,5392131	0,15728646		VALID	
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan	0,57894164	0,2747653		VALID	
KESETARAAN						
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil	0,50182848	0,34435519		VALID	
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa	0,44420209	0,23601976		VALID	
KETERATURAN						
32.	Ketepatan jadwal	0,54135621	0,38844172		VALID	
33.	Informasi waktu kedatangan	0,64347679	0,52530184		VALID	
34.	Frekuensi keberangkatan	0,54646566	0,6092862		VALID	
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	0,60353527	0,54782648		VALID	

Dari table 4.7 dan 4.8 menunjukkan bahwa semua factor pelayanan tingkat kebutuhan dan kinerja saat ini pada bus ekonomi dan patas mempunyai nilai R hitung lebih besar daripada R table yang sebesar 1,38, sehingga data yang didapat dianggap valid dan dapat dipergunakan.

4.4.2. Uji Realibilitas

Uji realibilitas yaitu tingkat ketepatan, ketelitian atau keakuratan sebuah instrumen. Instrumen yang sudah reliable menghasilkan data yang dapat dipercaya.

Teknik yang digunakan untuk menguji realibilitas (keandalan kuisioner dalam kajian

ini digunakan teknik belah dua (*split half*) skor pernyataan bernomor ganjil genap, dengan teknik korelasi Sperman Brown.

Tabel 4.9 Uji Reabilitasi Bus Ekonomi

No	Indikator	Reabilitas		R tabel	Keterangan
		Kebutuhan	Kinerja		
KEAMANAN					
1.	Penerangan dalam bus				
KESELAMATAN					
2.	Lampu senter (lampu darurat)				
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)				
4.	Alat pemadam api ringan				
5.	Buku panduan penumpang				
6.	Fasilitas Kesehatan				
7.	Pintu darurat				
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup				
9.	Pegangan tangan				
10.	Sabuk keselamatan				
11.	Kelistrikan memenuhi SNI				
12.	Asuransi kecelakaan				
KENYAMANAN					
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa				
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan				
15.	Kenyamanan tempat duduk				
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)	0,83042211	0,93351994	0,138	RELIABLE
17.	Nomor tempat duduk				
18.	Fasilitas sirkulasi udara				
19.	Fasilitas pengatur suhu udara				
20.	Rak bagasi				
21.	Bagasi bawah				
22.	Kaca film				
23.	Kelistrikan untuk audio visual				
24.	Rel gorden & gorden				
25.	Larangan merokok				
26.	Ruang khusus perokok				
27.	Fasilitas kebersihan				
KETERJANGKAUAN					
28.	Kemudahan akses menuju terminal				
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan				
KESETARAAN					
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil				
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa				

Tabel 4.9 Uji Reabilitasi Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Indikator	Reabilitas		R tabel	Keterangan
		Kebutuhan	Kinerja		
KETERATURAN					
32.	Ketepatan jadwal	0,83042211	0,93351994	0,138	RELIABLE
33.	Informasi waktu kedatangan				
34.	Frekuensi keberangkatan				
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut				

Tabel 4.10 Uji Reabilitasi Bus Eksekutif

No	Indikator	Reabilitas		R tabel	Keterangan				
		Kebutuhan	Kinerja						
KEAMANAN									
1.	Penerangan dalam bus	0,8453491	0,8521664	0,138	RELIABLE				
KESELAMATAN									
2.	Lampu senter (lampu darurat)								
3.	Alat pemukul/pemecah kaca (martil)								
4.	Alat pemadam api ringan								
5.	Buku panduan penumpang								
6.	Fasilitas Kesehatan								
7.	Pintu darurat								
8.	Pintu masuk dan keluar harus tertutup								
9.	Pegangan tangan								
10.	Sabuk keselamatan								
11.	Kelistrikan memenuhi SNI								
12.	Asuransi kecelakaan								
KENYAMANAN									
13.	Kemampuan petugas melayani pengguna jasa								
14.	Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan								
15.	Kenyamanan tempat duduk								
16.	Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur)								
17.	Nomor tempat duduk								
18.	Fasilitas sirkulasi udara								
19.	Fasilitas pengatur suhu udara								
20.	Rak bagasi								
21.	Bagasi bawah								
22.	Kaca film								
23.	Kelistrikan untuk audio visual								
24.	Rel gorden & gorden								
25.	Larangan merokok								
26.	Ruang khusus perokok								
27.	Fasilitas kebersihan								



Tabel 4.10 Uji Reabilitas Bus Eksekutif (Lanjutan)

No	Indikator	Reabilitas		R tabel	Keterangan				
		Kebutuhan	Kinerja						
KETERJANGKAUAN									
28.	Kemudahan akses menuju terminal	0,8453491	0,8521664	0,138	RELIABLE				
29.	Kemudahan akses dari terminal ke tujuan								
KESETARAAN									
30.	Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil								
31.	Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa								
KETERATURAN									
32.	Ketepatan jadwal								
33.	Informasi waktu kedatangan								
34.	Frekuensi keberangkatan								
35.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut								

Dari table 4.9 dan 4.10 menunjukkan bahwa semua factor pelayanan tingkat kebutuhan dan kinerja saat ini pada bus ekonomi dan patas mempunyai nilai R hitung lebih besar daripada R table yang sebesar 1,38, sehingga data yang didapat dianggap reliable dan dapat dipergunakan dalam kajian.

4.5. Karakteristik Penumpang

4.5.1. Jenis Kelamin

Distribusi responden menurut jenis kelamin dijelaskan pada grafik dibawah ini:

**Gambar 4.1** Jenis Kelamin

Pada grafik di atas menunjukkan bahwa perbandingan hasil sampel responden secara acak menurut jenis kelamin. Dimana hasil survei untuk menunjukkan 44%

adalah responden berjenis kelamin laki-laki dan 56% adalah responden berjenis kelamin perempuan dari jumlah responden sebanyak 400 orang.

4.5.2. Usia

Faktor kedua yang menjadi karakteristik responden adalah usia responden.

Distribusi usia responden diperlihatkan pada grafik berikut:



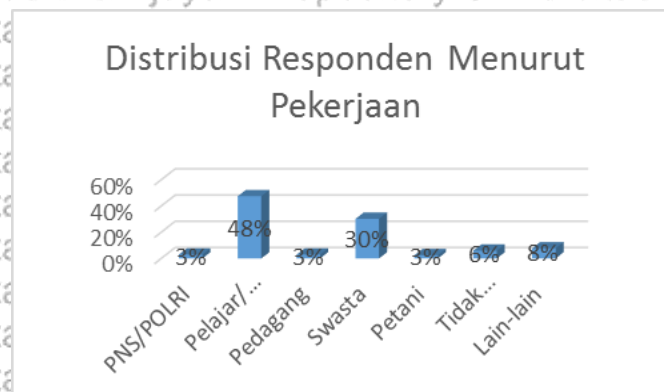
Gambar 4.2 Usia

Grafik di atas menunjukkan bahwa hasil survei berdasarkan distribusi responden berdasarkan usia. Terlihat dalam grafik di atas paling banyak adalah usia 21-30 tahun sebanyak 47% dimana usia tersebut termasuk usia yang produktif untuk melakukan pekerjaan. Usia 11-20 tahun menempati urutan kedua dengan persentase 28% dan usia 41-50 tahun menempati urutan ketiga sebanyak 9%. Dan sisanya diduduki oleh usia 51-60 dan 61-70.

4.5.3. Pekerjaan

Karakteristik responden berikutnya adalah berdasarkan pekerjaan.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan, distribusi responden menurut tingkat pekerjaan ditunjukkan pada grafik berikut:

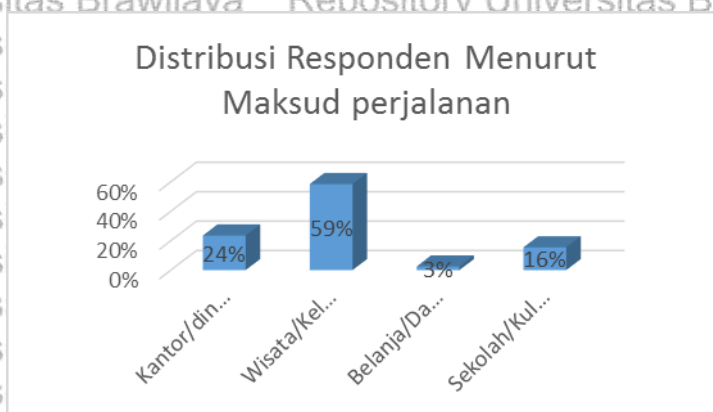


Gambar 4.3 Pekerjaan

Pada diagram di atas menunjukkan bahwa responden mayoritas adalah responden yang masih mengenyam pelajar/mahasiswa dengan presentase 48%. Menempati urutan kedua tertinggi setelah pelajara/mahasiswa adalah responden yang bekerja swasta sebanyak 30%. Dan yang menempati urutan ketiga adalah responden yang memilih lain-lain untuk menjawab pertanyaan tentang pekerjaan sebanyak 8%. Untuk yang menjawab tidak bekerja berada diurutan keempat sebesar 6%. Responden yang bekerja sebagai pedagang, petani dan PNS/POLRI sebanyak 3%.

4.5.4. Maksud Perjalanan

Pada diagram di bawah ini menunjukkan distribusi responden menurut maksud perjalanan. Dari hasil survei diperoleh data sebagai berikut:

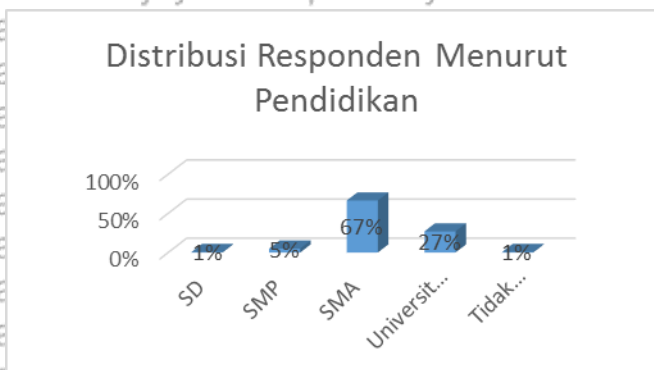


Gambar 4.4 Maksud Perjalanan

Pada diagram diatas menunjukkan bahwa sebagian besar responden melakukan perjalanan mdengan maksud untuk wisata/keluarga/pribadi dengan persentase sebesar 59% yangn terpaut cukup jauh dari urutan yang kedua dengan persentase 24% ditempati oleh responden yang maksud perjalanannya untuk keperluan kantor/dinas/bisnis. Dan yang ketiga di tempati oleh responden yang maksud perjalanannya sekolah/kuliah dengan prosentase 16%. Sisanya maksud perjalanan responden untuk belanja/dagang sebanyak 3%.

4.5.5. Pendidikan

Karakteristik selanjutnya menunjukkan distribusi responden menurut tingkat pendidikan. Disajikan pada diagram berikut:

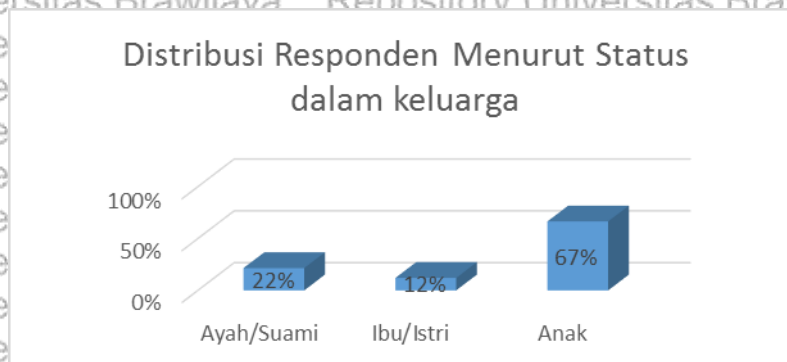


Gambar 4.5 Pendidikan

Pada diagram diatas tingkat pendidikan responden yang tinggi adalah SMA. Responden yang tingkat pendidikannya setara SMA sebanyak 67%. Kemudian dilanjutkan dengan responden yang tingkat pendidikannya setara universitas yang persentasenya sebanyak 27%. Dan untuk responden yang tingkat pendidikannya setara SMP sebanyak 5%. Untuk responden yang tingkat pendidikannya setara SD dan tidak sekolah masing-masing sebanyak 1%.

4.5.6. Status dalam keluarga

Karakteristik ini menunjukkan status responden dalam keluarga. Distribusi responden menurut status dalam keluarga ditunjukkan dalam diagram berikut:



Gambar 4.6 Status Dalam Keluarga

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa responden yang paling banyak berstatus sebagai anak didalam keluarga. Prosentase untuk responden yang berstatus sebagai anak sebanyak 67%. Diurutan selanjutnya responden yang berstatus sebagai ayah sebesar 22%. Dan sisanya berstatus sebagai ibu dalam keluarga.

4.5.7. Kendaraan yang digunakan

Karakteristik yang berikutnya membahas tentang distribusi responden menurut kendaraan yang digunakan. Hal tersebut dapat di lihat pada grafik berikut:



Gambar 4.7 Kendaraan yang digunakan

Di grafik tersebut dapat dilihat bahwa responden yang menggunakan sepeda motor sebanyak 78%. Dan untuk responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 15%. Sisanya menggunakan mobil untuk melakukan kegiatan sebanyak 7%.

4.5.8. Alasan Memilih Menggunakan Bus

Karakteristik ini membahas tentang distribusi responden menurut alasan memilih menggunakan bus. Hal tersebut dapat di lihat pada grafik berikut:



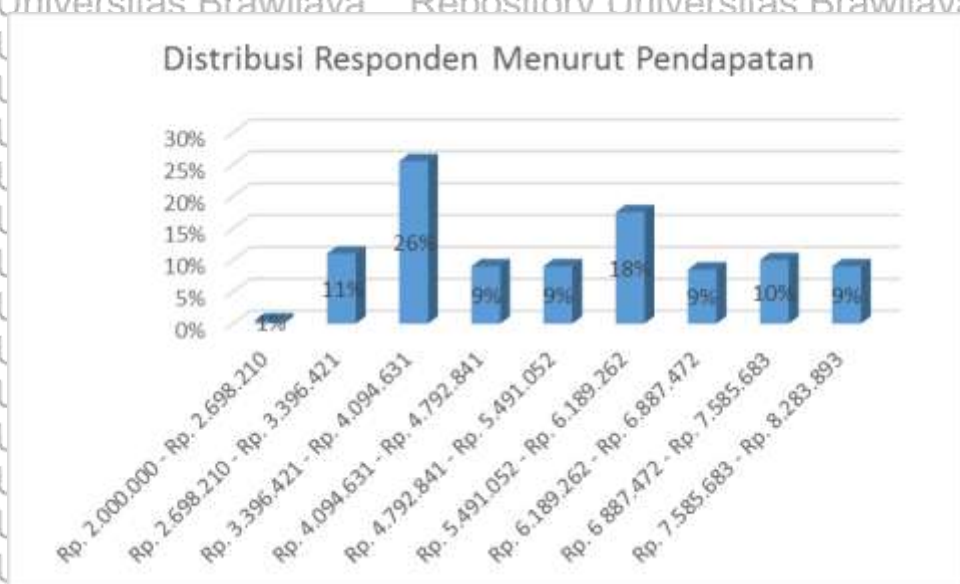
Gambar 4.8 Alasan memilih menggunakan bus

Dari grafik tersebut dapat dilihat bahwa responden yang naik bus dengan alasan tertinggi yaitu tingkat kenyamanan sebesar 42%, yang kedua yaitu dengan alasan pertimbangan adanya tempat duduk sebesar 22%, yang ketiga yaitu dengan alasan

tingkat keamanan sebesar 11%, yang keempat yaitu dengan alasan fasilitas yang tersedia sebesar 10%, yang kelima yaitu dengan alasan tiket yang murah sebesar 6%, yang keenam yaitu dengan alasan lain-lain sebesar 6% dan yang paling sedikit yaitu dengan alasan terpaksa sebesar 4%.

4.5.9. Pendapatan

Karakteristik yang terakhir membahas tentang distribusi responden menurut kendaraan yang digunakan. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik berikut:



Gambar 4.9 Pendapatan

Dari grafik di atas dapat diketahui persentase pendapatan responden, persentase tertinggi ditempati oleh responden yang memiliki penghasilan diantara 3,4 juta – 4 juta dengan persentase sebesar 26%. Disusul oleh responden yang pendapatannya diantara 5,4 juta – 6,2 juta dengan persentase 18%. Diurutan ketiga yaitu responden yang memiliki pendapatan 2,6 juta – 3,4 juta sebesar 11%. Dengan persentase 10% responden yang memiliki pendapatan 6,9 juta – 7,6 juta menempati urutan keempat. Diurutan kelima ditempati oleh 4 juta – 4,8 juta, 4,8 juta – 5,5 juta, 6,1 juta – 6,9 juta dan 7,6 juta – 8,3 juta dengan besar persentase 9%. Sisanya responden dengan penghasilan 2 juta – 2,7 juta sebesar 1%.

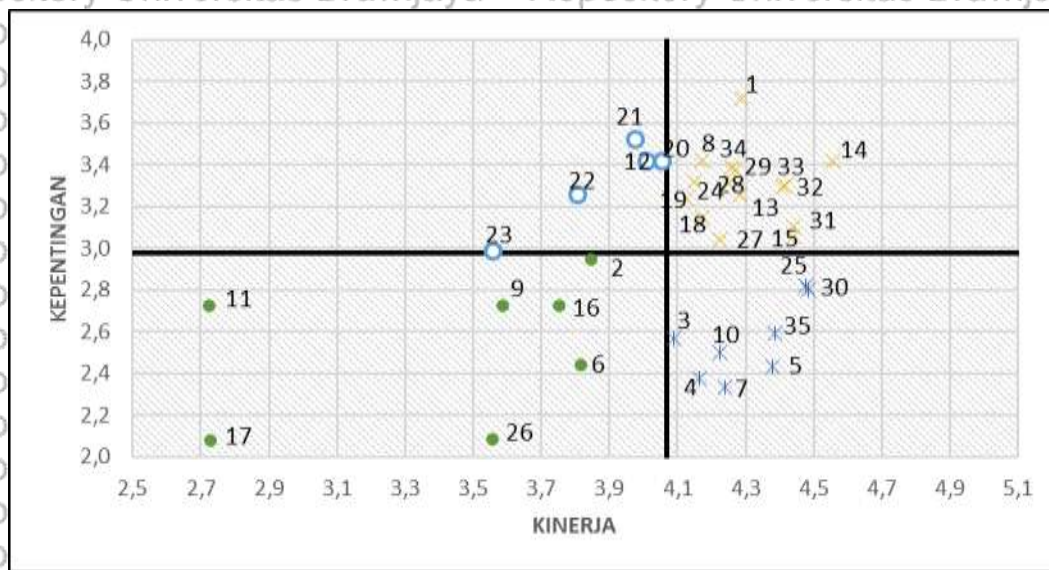
Dari 400 responden didapat 56% berjenis kelamin perempuan dengan rata-rata usia 21-30 tahun dimana usia tersebut termasuk usia yang produktif untuk melakukan pekerjaan dengan rata-rata pendapatan keluarga sebesar 3,4 juta – 4 juta dengan

persentase sebesar 26%. Dimana mayoritas responden masih berstatus pelajar/mahasiswa dengan maksud dan tujuan melakukan perjalanan yaitu untuk wisata/keluarga/pribadi dengan prosentase sebesar 58%. Pendidikan responden paling banyak lulusan SMA sederajat yaitu sebesar 66%, dengan status dalam keluarga sebagai anak yaitu sebesar 67%. Kendaraan yang digunakan mayoritas sepeda motor daripada menggunakan mobil atau kendaraan umum yaitu sebesar 78%. Alasan responden menggunakan kendaraan umum bus yaitu karena tingkat kenyamanan yang diberikan yaitu sebesar 42,25%.

4.6. Analisis Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

Dalam metode *Importance Performance Analysis* (IPA) data yang digunakan adalah persepsi masyarakat mengenai kinerja suatu barang atau jasa dan tingkat kepentingan dari indikator penilaian terhadap barang/jasa yang telah ditetapkan. Data disajikan dalam bentuk diagram kartesius dengan sumbu Y merupakan nilai rata-rata kepentingan dan sumbu X merupakan nilai kinerja saat ini.

4.6.1. Bus Kelas Ekonomi

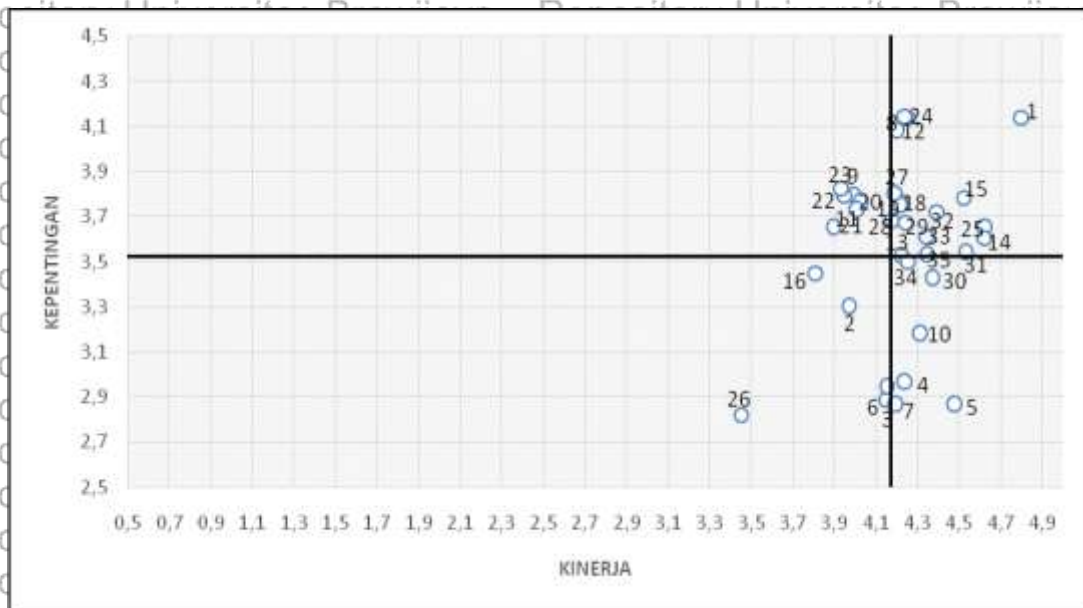


Gambar 4.10 Analisis IPA Bus Ekonomi

Table 4.11 Atribut Tiap Kuadran Bus Ekonomi

Atribut	Faktor / Atribut
1	12, 20, 21, 22, 23
2	1, 8, 13, 14, 15, 18, 19, 24, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34
3	2, 6, 9, 11, 16, 17, 26
4	3, 4, 5, 7, 10, 25, 30, 35

4.6.2. Bus Kelas Eksekutif



Gambar 4.12 Analisis IPA Bus Eksekutif

Tabel 4.12 Atribut Tiap Kuadran Bus Eksekutif

Atribut	Faktor / Atribut
1	9, 11, 20, 21, 22, 23
2	1, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 33
3	2, 16, 17, 26
4	3, 4, 5, 6, 7, 10, 30, 31, 34, 35

4.7. Interpretasi dari Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

4.7.1. Kuadran 1

Faktor atau atribut yang berada di kuadran 1 memiliki tingkat kepentingan yang sangat tinggi tetapi tingkat kinerja pelayanannya rendah. Sehingga faktor atau atribut yang berada di kuadran 1 perlu diperbaiki dan diprioritaskan. Faktor yang berada di kuadran 1 yaitu :

1. Bus Kelas Ekonomi

- Bagasi bawah (atribut no 21)

Bagasi bawah merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Bagasi bawah adalah ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk menyimpan kursi roda. Ini juga sebagai cara untuk penumpang mendapatkan kenyamanan ketika melakukan perjalanan. Tidak perlu

khawatir tidak ada tempat untuk meletakkan barang – barang bawaan. Tetapi bagasi bawah terkadang tidak cukup untuk meletakkan barang bawaan penumpang dikarenakan banyaknya barang yang dibawa dan penumpang merasa tidak aman bila barang bawanya di letakkan di dalam bagasi. Perasaan tidak aman dikarenakan awak bus terkaang meletakkan barang sembarangan/seenaknya tanpa memikirkan apa yang ada didalam tas/bawaan penumpang tersebut. Sebaiknya pihak operator selalu melakukan pengecekan rutin dan melakukan evaluasi terhadap pelayanan yang diberikan oleh awak bus sehingga meningkatkan keamanan dan kenyamanan dari para penumpang sebagai konsumen.



Gambar 4.13 Bagasi bawah Bus Ekonomi

- Asuransi kecelakaan (atribut no 12)

Asuransi kecelakaan merupakan atribut atau faktor dengan tingkat kepentingan yang sangat tinggi tetapi tingkat kinerja pelayanannya masih termasuk kategori rendah. Responden menganggap bahwa keselamatan adalah yang utama, dimana asuransi kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Guna menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan pada saat melakukan perjalanan. Dengan cara mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas. Asuransi diberikan kepada pengemudi, penumpang dan pihak ketiga. Dalam hal ini perlu adanya peningkatan yang dilakukan oleh pihak operator untuk meningkatkan kinerja pelayanan khususnya atribut ini. Pihak operator juga harus secara rutin melakukan evaluasi untuk mengetahui permasalahan apa saja yang ada. Dengan adanya evaluasi dari pihak operator masalah yang ada akan segera diselesaikan dan tidak merugikan penumpang sebagai konsumen.

- Rak bagasi (atribut no 20)

Rak bagasi merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Dimana rak bagasi merupakan tempat untuk meletakkan barang bawaan penumpang di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang lain. Selain aman, adanya rak bagasi juga berpengaruh pada kenyamanan karena penumpang tidak perlu berbagi tempat dengan barang yang mereka bawa. Pada kenyataannya rak bagasi yang tidak memungkinkan untuk meletakkan tas/barang bawaan penumpang dikarenakan terlalu kecil dan tidak aman karena kemungkinan besar barang akan terjatuh ketika bus berbelok, sehingga penumpang enggan untuk meletakkan barang bawaannya di rak bagasi. Biasanya penumpang meletakkan barang bawaan dibawah kursi atau harus berbagi tempat dengan barang bawaannya. Sehingga penumpang merasa tidak nyaman selama perjalanan. Maka operator harus melakukan peningkatan kinerja demi keamanan barang bawaan dan nyaman penumpang. Peningkatan kinerja bisa dengan mengubah ukuran rak bagasi menjadi lebih besar agar dapat digunakan secara maksimal.



Gambar 4.14 Rak Bagasi Bus Ekonomi

- Kaca film (atribut no 12)

Kaca film merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Kaca film untuk mengurangi masuknya cahaya matahari secara langsung. Kaca film dipasang untuk kenyamanan penumpang agar tidak terpapar cahaya matahari. Untuk kegelapan kaca paling gelap 40%. Tetapi pada kenyataannya cahaya matahari tetap saja masuk kedalam bus sehingga penumpang merasa tidak nyaman. Maka dari itu perlu adanya evaluasi dari operator untuk memperbaiki fasilitas yang ada untuk meningkatkan kinerja pelayanan. Dengan mengganti kaca film dengan yang memiliki kegelapan kaca sesuai dengan peraturan yang ada.



Gambar 4.15 Kaca Film Bus Ekonomi

- Kelistrikan untuk audio visual (atribut no 23)

Kelistrikan untuk audio visual untuk sarana hiburan supaya penumpang tidak merasa jenuh dalam perjalanan. Adanya *visual audio* para penumpang akan merasa nyaman dan menikmati perjalanan. Tapi kebanyakan yang tidak berfungsi sehingga penumpang merasa bosan dalam perjalanan. Untuk itu perlu ada peninjauan terhadap fasilitas dengan memperbaiki atau mengganti alat yang sudah tidak berfungsi, ini guna meningkatkan kinerja serta mewujudkan kenyamanan penumpang dalam perjalanan.



Gambar 4.16 Kelistrikan Audio Visual Bus Ekonomi

2. Bus Kelas Eksekutif

- Kelistrikan untuk audio visual (atribut no 23)

Kelistrikan untuk audio visual untuk sarana hiburan supaya penumpang tidak merasa jenuh dalam perjalanan. Adanya *visual audio* para penumpang akan merasa nyaman dan menikmati perjalanan. Tapi kebanyakan yang tidak berfungsi sehingga penumpang merasa bosan dalam perjalanan. Untuk itu perlu ada peninjauan terhadap fasilitas ini guna meningkatkan kinerja serta mewujudkan kenyamanan penumpang dalam perjalanan.



Gambar 4.17 Kelistrika Audio Visual Bus Eksekutif

- Pegangan tangan (*Hand grip*)(atribut no 9)

Pegangan tangan (*hand grip*) merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Pegangan tangan (*hand grip*) dipasang pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar. Berfungsi sebagai tempat pegangan penumpang yang berdiri apabila terjadi pengereman mendadak. Untuk mencegah penumpang terjatuh apabila pengemudi melakukan pengereman mendadak, tetapi untuk bus tidak semua ada pegangan tangan. Mengingat pentingnya fungsi pegangan tangan untuk keselamatan penumpang, sehingga setiap bus perlu dipasang pegangan tangan. Untuk operator yang busnya belum menyediakan pegangan tangan harus segera memasang pegangan tangan untuk menjaga keselamatan penumpang. Dan bus yang sudah menyediakan pegangan tangan untuk meninjau lagi kelayakan pegangan tangan.



Gambar 4.18 Pegangan Tangan Bus Eksekutif

- Rak bagasi (atribut no 20)

Rak bagasi merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Dimana rak bagasi



merupakan tempat untuk meletakkan barang bawaan penumpang di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang lain. Selain aman, adanya rak bagasi juga berpengaruh pada kenyamanan karena penumpang tidak perlu berbagi tempat dengan barang yang mereka bawa. Pada kenyataannya rak bagasi yang tidak memungkinkan untuk meletakkan tas/barang bawaan penumpang dikarenakan terlalu kecil dan tidak aman karena kemungkinan besar barang akan terjatuh ketika bus berbelok, sehingga penumpang enggan untuk meletakkan barang bawannya di rak bagasi. Biasanya penumpang meletakkan barang bawaan dibawah kursi atau harus berbagi tempat dengan barang bawannya. Sehingga penumpang merasa tidak nyaman selama perjalanan. Maka operator harus melakukan peningkatan kinerja demi keamanan barang bawaan dan nyaman penumpang. Peningkatan kinerja bisa dengan mengubah ukuran rak bagasi menjadi lebih besar agar dapat digunakan secara maksimal.



Gambar 4.19 Rak Bagasi Bus Eksekutif

- Kaca film (- atribut no 22)

Kaca film merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Kaca film untuk mengurangi masuknya cahaya matahari secara langsung. Kaca film dipasang untuk kenyamanan penumpang agar tidak terpapar cahaya matahari. Untuk kegelapan kaca paling gelap 40%. Tetapi pada kenyataannya cahaya matahari tetap saja masuk kedalam bus sehingga penumpang merasa tidak nyaman. Maka dari itu perlu adanya evaluasi dari operator untuk memperbaiki fasilitas yang ada untuk meningkatkan kinerja pelayanan. Dengan mengganti kaca film dengan yang memiliki kegelapan kaca sesuai dengan peraturan yang ada.



Gambar 4.20 Kaca Film Bus Eksekutif

- Kelistrikan memenuhi SNI (atribut no 11)
 Kelistrikan memenuhi SNI merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Kelistrikan memenuhi SNI terdiri dari kabel listrik yang digunakan untuk menyalakan audio system, jam digital, slot papan trayek (LED) dan bel penumpang. Listrik sudah pasti tersedia namun sering kali tidak digunakan untuk menyalakan audio system, jam digital, slot papan trayek (LED) dan bel penumpang dikarenakan tidak berfungsi atau bahkan tidak ada alat tersebut, sehingga kelistrikan tidak difungsikan secara maksimal. Operator sebaiknya segera memperbaiki kelistrikan yang digunakan untuk memenuhi fasilitas elektronik didalam bus untuk kenyamanan penumpang.



Gambar 4.21 Kelistrikan Memenuhi SNI Bus Eksekutif

- Bagasi bawah (atribut no 21)
 Bagasi bawah merupakan atribut atau faktor yang memiliki tingkat kepentingan yang relatif tinggi tetapi tingkat kinerja yang rendah. Bagasi bawah adalah ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk menyimpan kursi roda. Ini juga sebagai cara untuk

penumpang mendapatkan kenyamanan ketika melakukan perjalanan. Tidak perlu khawatir tidak ada tempat untuk meletakkan barang – barang bawaan. Tetapi bagasi bawah terkadang tidak cukup untuk meletakkan barang bawaan penumpang dikarenakan banyaknya barang yang dibawa dan penumpang merasa tidak aman bila barang bawanya di letakkan di dalam bagasi. Perasaan tidak aman dikarenakan awak bus terkaang meletakkan barang sembarangan/seenaknya tanpa memikirkan apa yang ada didalam tas/bawaan penumpang tersebut. Sebaiknya pihak operator selalu melakukan pengecekan rutin dan melakukan evaluasi terhadap pelayanan yang diberikan oleh awak bus sehingga meningkatkan keamanan dan kenyamanan dari para penumpang sebagai konsumen.



Gambar 4.22 Bagasi Bawah Bus Eksekutif

4.7.2. Kuadran 2

Faktor atau atribut yang berada di kuadran 2 memiliki tingkat kebutuhan dan kinerja saat ini tinggi. Sehingga faktor atau atribut yang berada di kuadran 2 harus dipertahankan. Faktor yang berada di kuadran 2 yaitu :

1. Bus Kelas Ekonomi
 - Penerangan dalam bus (atribut no 1)
 - Pintu masuk dan keluar harus ditutup (atribut no 8)
 - Kemampuan petugas melayani pengguna jasa (atribut no 13)
 - Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan (atribut no 14)
 - Kenyamanan tempat duduk (atribut no 15)
 - Fasilitas sirkulasi udara (atribut no 18)
 - Fasilitas pengatur suhu (atribut no 19)
 - Rel gorden dan gorden (atribut no 24)
 - Fasilitas kebersihan (atribut no 27)

- Kemudahan akses menuju terminal (atribut no 28)
- Kemudahan akses dari terminal ke tujuan (atribut no 29)
- Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa (atribut no 31)
- Ketepatan jadwal (atribut no 32)
- Informasi waktu kedatangan (atribut no 33)
- Frekwensi keberangkatan (atribut no 34)

Atribut-atribut diatas merupakan atribut yang dianggap kinerja sudah sangat memuaskan oleh para penumpang. Contohnya penerangan didalam bus sangatlah penting untuk keamanan para penumpang. Dengan adanya penerangan didalam bus mencegah terjadinya tindakan kriminal misalnya pencopetan, selain itu dengan penerangan yang memadai penumpang khususnya perempuan lebih merasa aman ketika melakukan perjalanan menggunakan bus pada malam hari. Selain itu juga atribut pintu masuk dan keluar harus ditutup. Pintu masuk atau keluar penumpang harus dalam keadaan tertutup pada saat kendaraan berjalan. Pintu yang selalu dalam keadaan tertutup untuk menjamin keselamatan penumpang. Keselamatan penumpang adalah hal yang harus diutamakan maka pintu masuk atau keluar yang harus dalam keadaan tertutup memiliki tingkat kepentingan yang tinggi. Selain fasilitas kepiawaian petugas/awak bus juga dilakukan evaluasi kinerja. Petugas / awak bus haruslah dapat memberikan pelayanan kepada penumpang dengan baik. Karena dengan pelayanan yang baik penumpang akan merasa nyaman ketika melakukan perjalanan. Dengan pelayanan yang baik pula penumpang akan kembali menggunakan jasa angkutan umum. Sikap ramah para awak bus ketika melayani penumpang juga merupakan salah satu indikator kemampuan petugas melayani pengguna jasa dalam hal ini penumpang. Inilah yang membuat para penumpang tertarik untuk tetap menggunakan bus ekonomi AC untuk melakukan perjalanan.

2. Bus Kelas Eksekutif

- Penerangan dalam bus (atribut no 1)
- Pintu masuk dan keluar harus ditutup (atribut no 8)
- Asuransi kecelakaan (atribut no 12)
- Kemampuan petugas melayani pengguna jasa (atribut no 13)
- Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan (atribut no 14)
- Kenyamanan tempat duduk (atribut no 15)
- Fasilitas sirkulasi udara (atribut no 18)

- Fasilitas pengatur suhu (atribut no 19)
- Rel gorden dan gorden (atribut no 24)
- Larangan merokok (atribut no 25)
- Fasilitas kebersihan (atribut no 27)
- Kemudahan akses menuju terminal (atribut no 28)
- Kemudahan akses dari terminal ke tujuan (atribut no 29)
- Fasilitas pengaduan bila ada keluhan pengguna jasa (atribut no 23)
- Ketepatan jadwal (atribut no 32)
- Informasi waktu kedatangan (atribut no 33)

Atribut-atribut diatas merupakan atribut yang dianggap kinerja sudah sangat memuaskan oleh para penumpang. Salah satunya yaitu Kemampuan petugas mengoperasikan kendaraan sangatlah penting apabila petugas/pengemudi tidak dapat mengoperasikan kendaraan dengan baik maka akan rawan terjadi kecelakaan akibat kelalaian pengemudi. Yang akan mengakibatkan terancamnya keselamatan penumpang. Apabila petugas dapat mengoperasikan kendaraan dengan baik penumpang akan merasa nyaman berada didalam kendaraan untuk melakukan perjalanan. Fasilitas pengatur suhu juga termasuk kedalam atribut yang memiliki tingkat kinerja yang tinggi. Untuk kenyamanan didalam kendaraan disediakan fasilitas pengatur suhu yang menggunakan AC *fair conditioner*. Fasilitas ini harus tersedia dan dalam keadaan baik, untuk suhu dalam kendaraan antara 20 - 22°C. Fasilitas ini untuk kenyamanan penumpang di dalam bus selama melakukan perjalanan. Selain itu Ketepatan jadwal juga termasuk ke dalam atribut yang memiliki tingkat kinerja yang tinggi. Keberangkatan bus yang sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan mempermudah penumpang sehingga penumpang bisa datang ke terminal sesuai dengan jadwal bus dan tidak perlu menunggu diterminal lama-lama. Atribut - atribut tersebutlah yang membuat para penumpang tetap menggunakan bus eksekutif sebagai alat transportasi.

4.7.3. Kuadran 3

Faktor atau atribut yang berada di kuadran 3 memiliki tingkat kebutuhan yang kurang penting dan kinerja saat ini kurang memuaskan. Sehingga peningkatkan faktor-faktor ini perlu dipertimbangkan karena kebutuhan pengguna jasa juga kurang penting. Faktor yang berada pada kuadran 3 yaitu :

1. Bus Kelas Ekonomi
 - Lampu senter (atribut no 2)
 - Fasilitas kesehatan (atribut no 6)
 - Pegangan tangan (atribut no 9)
 - Kelistrikan memenuhi SNI (atribut no 11)
 - Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur) (atribut no 16)
 - Nomor tempat duduk (atribut no 17)
 - Ruang khusus perokok (atribut no 26)
2. Bus Kelas Eksekutif
 - Lampu senter (atribut no 2)
 - Fasilitas kesehatan (atribut no 6)
 - Reclining seat (tempat duduk yang bisa diatur) (atribut no 16)
 - Nomor tempat duduk (atribut no 17)
 - Ruang khusus perokok (atribut no 26)

Atribut-atribut diatas merupakan atribut yang dianggap kurang berpengaruh oleh para penumpang bus ekonomi AC , namun tetap harus diperhatikan sesuai tingkat kebutuhan dan kepentingannya. Karena jika tidak dilakukan pemantauanakan fasilitas – fasilitas di atas maka hal tersebut akan mempengaruhi kinerja secara keseluruhan dari pelayanan yang diberikan kepada penumpang selaku konsumen.

4.7.4. Kuadran 4

Faktor atau atribut yang berada di kuadran 4 memiliki tingkat kebutuhan yang kurang penting tetapi kinerja saat ini sangat baik. Sehingga para pengguna jasa menganggap pelayanan dari penyedia jasa berlebihan. Faktor yang berada pada kuadran 4 yaitu:

1. Bus Kelas Ekonomi
 - Alat pemukul/pemecah kaca (atribut no 3)
 - Alat pemadam api ringan (atribut no 4)
 - Buku paduan penumpang (atribut no 5)
 - Pintu darurat (atribut no 7)
 - Sabuk keselamatan (atribut no 10)
 - Larangan merokok (atribut no 25)

- Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil (atribut no 30)
 - Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut (atribut no 35)
2. Bus Kelas Eksekutif
- Alat pemukul/pemecah kaca (atribut no 3)
 - Alat pemadam api ringan (atribut no 4)
 - Buku paduan penumpang (atribut no 5)
 - Fasilitas kesehatan (atribut no 6)
 - Pintu darurat (atribut no 7)
 - Sabuk keselamatan (atribut no 10)
 - Fasilitas kesetaraan untuk orang tua dan ibu hamil (atribut no 30)
 - Frekwensi keberangkatan (atribut no 34)
 - Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut (atribut no 35)

Atribut-atribut yang terdapat pada kuadran ini memiliki tingkat kinerja yang tergolong baik tetapi para penumpang beranggapan atribut tersebut tidak terlalu penting sehingga untuk mengimbangi dengan atribut-atribut lain yang dianggap kurang baik tingkat kinerjanya. Atribut yang berlebihan ini dikurangi untuk menghemat biaya sehingga dapat di alokasikan untuk meningkatkan kinerja atribut yang dianggap kinerjanya kurang baik dan penumpang menganggap atribut tersebut penting. Namun atribut ini harus tetap ada disesuaikan dengan tingkat kepentingannya.

4.8. Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Untuk mengetahui berapa tarif yang ideal untuk angkutan umum agar tidak mengalami kerugian, maka perlu dilakukan perhitungan biaya operasional kendaraan.

BOK selain untuk menentukan tarif ideal juga dapat diketahui biaya langsung dan biaya tidak langsung. Besarnya BOK tidak selalu tetap namun dapat berubah sewaktu-waktu disesuaikan dengan perubahan kondisi perekonomian dan kondisi tertentu. Misalnya saja pada saat perubahan harga BBM besaran BOK pun akan mengalami perubahan.

Besaran BOK disesuaikan dengan jenis angkutannya, setiap angkutan memiliki besaran BOKnya sendiri sesuai dengan karakteristiknya. Dan begitu juga untuk angkutan bus antar kota dalam provinsi rute Malang-Surabaya juga memiliki besaran BOKnya sendiri. Pada tabel dibawah ini adalah perhitungan BOK bus antar kota dalam provinsi:

Dari tabel dibawah ini dapat diperoleh biaya operasional kendaraan (BOK) yang digunakan operator dalam 1x perjalanan (85 km) untuk bus ekonomi AC sebesar Rp.12.679,56 dan untuk bus eksekutif sebesar Rp. 23.099,23.- Tarif yang ditetapkan pada saat ini untuk bus ekonomi AC sebesar Rp. 15.000.- maka keuntungan operator sebesar 15,47% atau sebesar Rp. 2.320,44 per penumpang. Sedangkan untuk tarif bus eksekutif sebesar Rp. 25.000.- maka keuntungan operator sebesar 7,6% atau sebesar Rp.1.900,77 per penumpang.

Tabel 4.13 Perhitungan BOK Bus Antar Kota Dalam Provinsi Kelas Ekonomi AC dan Kelas Eksekutif

No	Biaya	Ekonomi	Eksekutif
Biaya Tetap (BT)			
1	Biaya Awak Bus (UP)	55.800.000,00	63.900.000,00
	Biaya Perijinan dan Administrasi (ADM)	7.400.000,00	7.400.000,00
	Biaya Modal Kendaraan (BM)	384.000.000,00	384.000.000,00
	Biaya Asuransi (AS)	300.000.000,00	300.000.000,00
Jumlah (Rp / Tahun)		747.200.000,00	755.300.000,00
Biaya Variabel (BV)			
2	Biaya Bahan Bakar (BBM)	703.800,00	469.200,00
	Servis Kecil (MP)	99.000,00	66.000,00
	Biaya Pemakaian Ban (BN)	202.500,00	135.000,00
	Biaya Perawatan Kendaraan (MN)	23.333,33	23.333,33
	Biaya Penyusutan (DEP)	533.333,33	533.333,33
	Retribusi Terminal (TPR)	2.000,00	2.000,00
	Retribusi Tol	60.000,00	40.000,00
	Servis Besar (SC)	137.122,22	79.922,67
Jumlah (Rp / Km)		3.472,72	4.055,26
	Biaya Operasional Kendaraan(BOK)	3.776.645,26	3.406.844,76
	Biaya Overhead (OV)	377.664,53	340.684,48
	Keuntungan(K)	120.000.000,00	120.000.000,00
	BOK total	4.487.643,12	4.080.862,57
	Tarif (Rp / Penumpang)	12.679,56	23.099,23

4.9. Analisa Willingness To Pay Dan Ability To Pay

4.9.1. Analisa Ability To Pay Penumpang Bus Antar Kota Dalam Propinsi Rute Malang-Surabaya

Besarnya kemampuan ekonomi penumpang bus rute Malang –Surabaya dapat diketahui dengan menggunakan perhitungan Ability To Pay (ATP) Ability To Pay (ATP)

adalah kemauan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP antara lain :

- Besarnya penghasilan
- Presentase untuk transportasi dari penghasilan
- Presentase alokasi biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya transportasi
- Panjang perjalanan

Untuk mendapatkan nilai ATP responden, dapat diperoleh dengan cara mengalikan pendapatan responden per bulan dengan prosentase jumlah pengeluaran transportasi per bulan dari total penghasilan dan dikali dengan prosentase biaya yang digunakan untuk angkutan bus per bulan dari total biaya transportasi, kemudian dibagi dengan total panjang perjalanan responden per bulan. Kemudian hasilnya diplotkan pada diagram kartesius dimana pendapatan responden menjadi sumbu X dan ATP responden menjadi sumbu Y. setelah didapatkan nilainya kemudian dilakukan regresi linear. Dari regresi linear dapat diketahui nilai ATP dengan memasukkan nilai rata-rata pendapatan pada nilai persamaan regresi.

Dari data kuesioner dari responden nomor 1 diperoleh data sebagai berikut:

Tabel 4.14 Data Hasil Kuesioner

Status	Panjang perjalanan (Km)	Kendaraan yang digunakan sehari-hari	Biaya perjalanan dan alamsatuhari (Rp)	Pendapatan TiapBulan (Rp)
ayah		Motor	50.000	4.500.000
ibu		Motor	10.000	1.000.000
Anak 1		Motor	15.000	

Dalam pengisian kuesioner, responden diberi kebebasan untuk boleh mengisi salah satu saja dari panjang perjalanan sehari-hari atau biaya dalam perjalanan dalam satu hari. Apabila responden kesulitan menentukan biaya transportasi perhari maka cukup diisi pada panjang perjalanan sehari saja, begitu juga sebaliknya. Tetapi apabila responden mengetahui keduanya, boleh diisi dua-duanya. Selanjutnya untuk mengetahui data lain apabila responden hanya mengisi salah satu diatas yaitu dengan melihat kendaraan yang digunakan kemudian dikali/dibagi dengan BOK kendaraan tersebut.

Dalam menentukan BOK kendaraan kami mengacu pada penelitian-penelitian sebelumnya. Untuk BOK mobil pribadi sebesar Rp. 3.262,625/km, sedangkan untuk BOK sepeda motor sebesar Rp 429,625/km.

Responden pada kuesioner nomor 1 yang kita survei disini adalah berstatus sebagai ayah/suami. Dari tabel dapat diketahui bahwa biaya perjalanan ayah/suami dalam satu hari yaitu Rp 50.000. kemudian panjang perjalanan dalam satu hari dapat diketahui dengan rumus berikut:

$$\text{Panjang perjalanan} = \frac{\text{Biaya perjalanan}}{\text{BOK motor}} = \frac{50.000}{429,625} = 116,38 \text{ km/hari}$$

Kemudian panjang perjalanan dijadikan perbulan dengan asumsi satu bulan terdapat 25 hari kerja. Dan ditambah dengan panjang perjalanan responden dengan menggunakan bus sebanyak 2 kali sebulan yaitu 170 Km. Begitu juga dilakukan perhitungan yang sama untuk anggota keluarga lainnya. Hasilnya ditampilkan dalam tabel berikut.

Tabel 4.15 Contoh perhitungan ATP responden

AnggotaKeluarga	Pekerjaan	Penghasilan (Rp/bulan)	PanjangPerjalanan (Km/bulan)
Ayah	PNS	4.500.000	3079,5
Ibu	-	1.000.000	500
Anak 1	-	-	750
Anak 2	-	-	-
TOTAL		4.500.000	4329,5

$$\text{ATP responden} = \frac{6.700.000 \times 66,67\% \times 11\%}{4329,5} = 113,5 \text{ rupiah/Km}$$

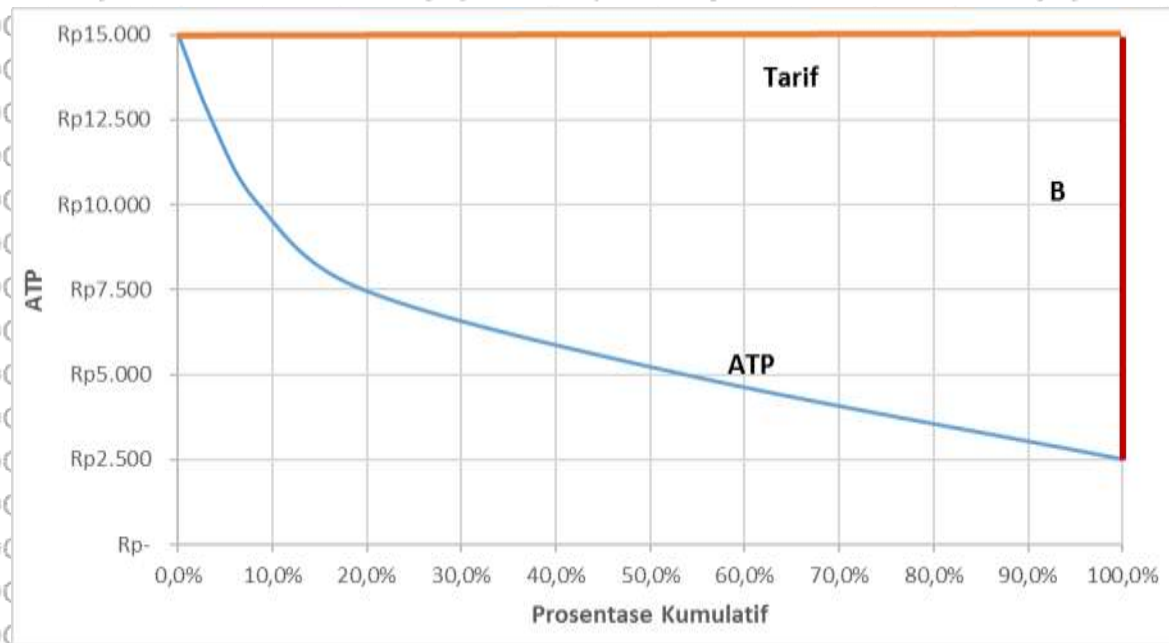
Untuk lebih lengkapnya, hasil perhitungan ATP penumpang bus ekonomi AC dan bus eksekutif malang – surabaya dapat dilihat pada lampiran.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan untuk bus eksekutif, diperoleh prosentase ATP terbesar adalah 46,5% yaitu dengan nilai sebesar Rp. 2.500,00 dan prosentase ATP terkecil adalah 3,5% yaitu dengan tarif sebesar Rp. 12.500,00. Untuk lebih jelasnya hasil pengolahan data dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.16 ATP Bus Ekonomi Trayek Malang-Surabaya

No	Tarif	Frekuensi ATP Tarif Bus	Prosentase ATP Tarif Bus	Prosentase Kumulatif ATP Tarif Bus
1	Rp 15.000	0	0,0%	0,0%
2	Rp 12.500	7	3,5%	3,5%
3	Rp 10.000	10	5,0%	8,5%
4	Rp 7.500	22	11,0%	19,5%
5	Rp 5.000	68	34,0%	53,5%
6	Rp 2.500	93	46,5%	100,0%

Selanjutnya hasil tersebut dimasukkan di dalam diagram kartesius seperti pada gambar berikut:



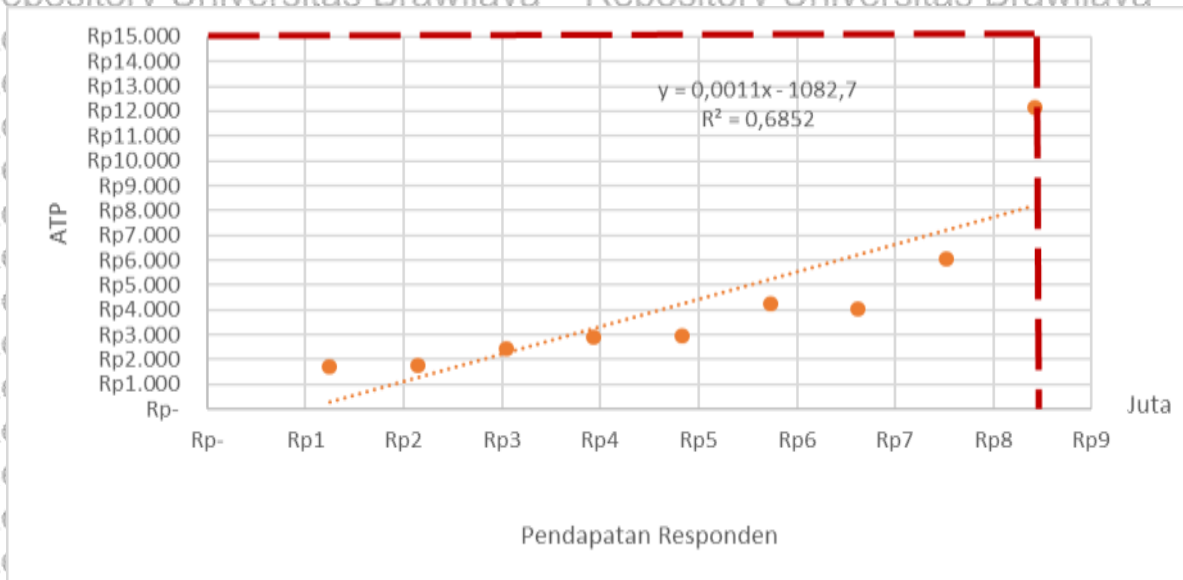
Gambar 4.23 ATP (*Ability To Pay*) Bus Ekonomi AC

Selanjutnya, untuk mengetahui hubungan antara nilai ATP dan pendapatan, hasil dari nilai ATP yang diperoleh dari perhitungan dikorelasikan dengan pendapatan per bulan keluarga ke dalam diagram cartesius. Pada kajian ini diketahui bahwa pendapatan terbesar keluarga adalah sebesar Rp. 8.000.000,- dan pendapatan terendah keluarga adalah sebesar Rp. 800.000,-. Sedangkan rata-rata pendapatan keluarga adalah sebesar Rp. 4.746.000,-. Selanjutnya pendapatan tersebut dikelompokkan ke dalam kelas interval untuk memudahkan analisis perhitungan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.17 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai ATP Rata-rata Bus Ekonomi AC

Kelas	Kelas Interval Pendapatan	Nilai tengah	Frekuensi	ATP	
1	Rp 800.000	Rp 1.696.037	Rp 1.248.018	12	Rp 1.684
2	Rp 1.696.037	Rp 2.592.073	Rp 2.144.055	19	Rp 1.758
3	Rp 2.592.073	Rp 3.488.110	Rp 3.040.091	20	Rp 2.448
4	Rp 3.488.110	Rp 4.384.146	Rp 3.936.128	47	Rp 2.886
5	Rp 4.384.146	Rp 5.280.183	Rp 4.832.165	19	Rp 2.965
6	Rp 5.280.183	Rp 6.176.220	Rp 5.728.201	33	Rp 4.238
7	Rp 6.176.220	Rp 7.072.256	Rp 6.624.238	21	Rp 4.040
8	Rp 7.072.256	Rp 7.968.293	Rp 7.520.274	7	Rp 6.027
9	Rp 7.968.293	Rp 8.864.329	Rp 8.416.311	22	Rp 12.173

Kemudian data dari tabel diatas diinputkan kedalam diagram kartesius, dengan pendapatan responden sebagai sumbu X dan ATP responden sebagai sumbu Y untuk mengetahui hubungan antara pendapatan dan ATP. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini :



Gambar 4.24 Hubungan Pendapatan dan ATP Bus Ekonomi AC

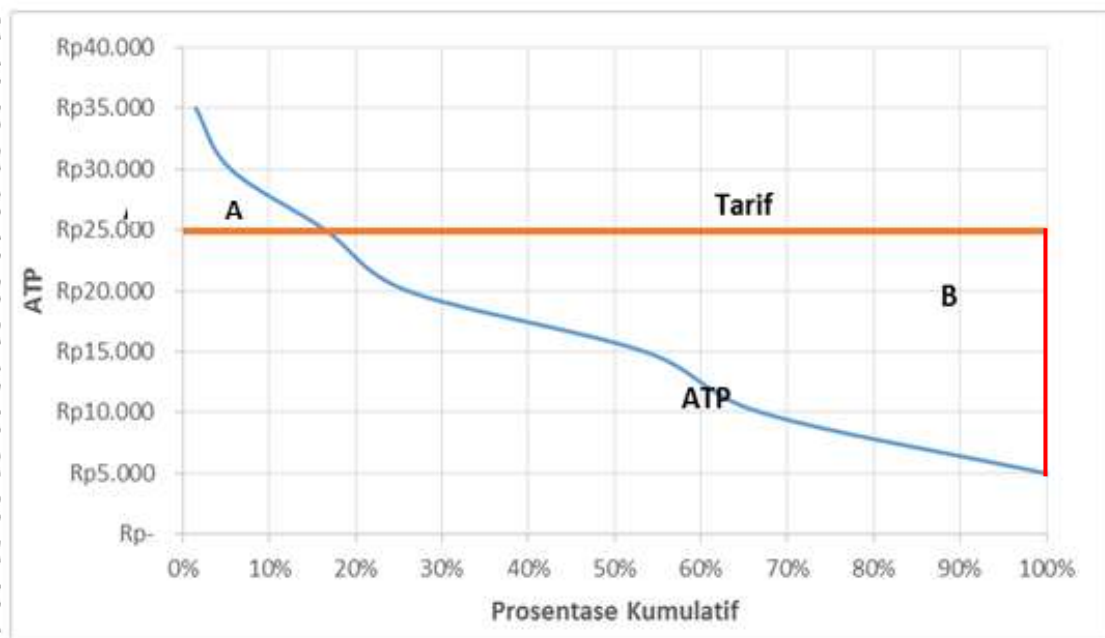
Setelah dilakukan analisis regresi linear, diperoleh persamaan regresi $Y = 0,0011X - 1082,7$ dengan nilai $R^2 = 0,6852$. Nilai R^2 (Koefisien Determinasi) merupakan nilai yang menunjukkan kecocokan model dari persamaan regresi. Selanjutnya untuk mengetahui nilai ATP dari hasil regresi dimasukkan nilai X sebesar Rp. 4.796.323,00 yang merupakan nilai rata-rata pendapatan per bulan keluarga. Sehingga didapatkan hasil Y atau ATP regresi sebesar Rp. 4.193,00. Grafik korelasi yang naik diatas menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pendapatan dan ATP masyarakat.

Selanjutnya untuk perhitungan ATP Bus Eksekutif, dari hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh prosentase ATP terbesar adalah 33% yaitu dengan nilai sebesar kurang dari Rp. 5.000,00 dan prosentase ATP terkecil adalah 2% yaitu dengan tarif sebesar Rp. 35.000,00. Untuk lebih jelasnya hasil pengolahan data dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.18 ATP Bus Eksekutif Trayek Malang-Surabaya

No	Tarif	Frekuensi ATP Tarif Bus	Prosentase ATP Tarif Bus	Prosentase Kumulatif ATP Tarif Bus
1	Rp 35.000	3	2%	2%
2	Rp 30.000	8	4%	6%
3	Rp 25.000	22	11%	17%
4	Rp 20.000	19	10%	26%
5	Rp 15.000	55	28%	54%
6	Rp 10.000	27	14%	67%
7	Rp 5.000	66	33%	100%

Selanjutnya hasil tersebut dimasukkan di dalam diagram kartesius seperti pada gambar berikut:



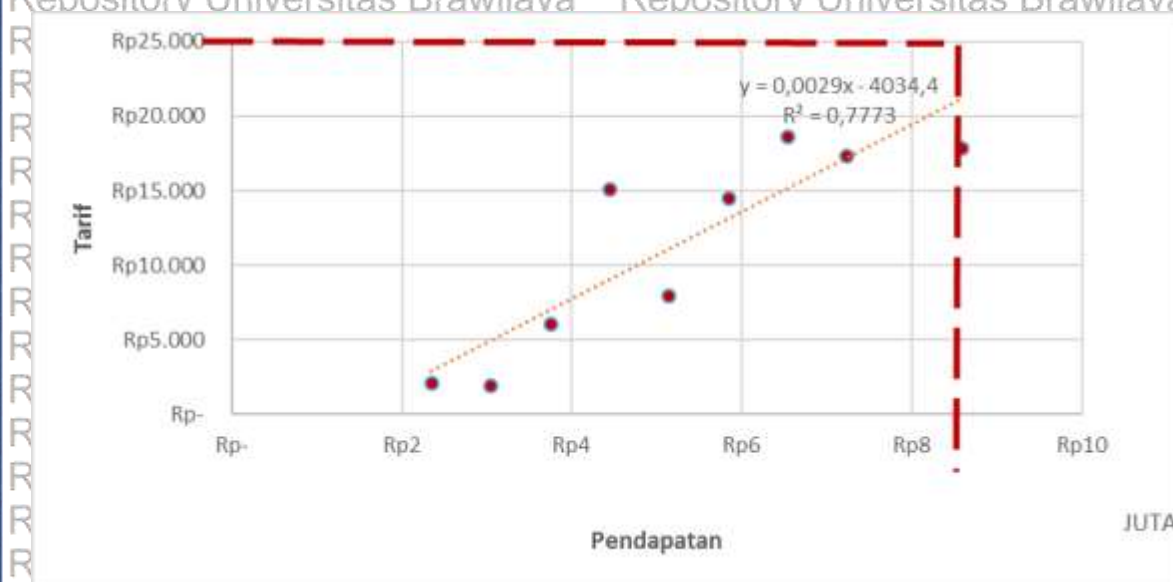
Gambar 4.25 ATP (Ability To Pay) Bus Eksekutif

Selanjutnya, untuk mengetahui hubungan antara nilai ATP dan pendapatan, hasil dari nilai ATP yang diperoleh dari perhitungan dikorelasikan dengan pendapatan per bulan keluarga ke dalam diagram cartesius. Pada kajian ini diketahui bahwa pendapatan terbesar keluarga adalah sebesar Rp. 8.000.000,00 dan pendapatan terendah keluarga adalah sebesar Rp. 2.000.000,00. Sedangkan rata-rata pendapatan keluarga adalah sebesar Rp. 5.111.150,00. Selanjutnya pendapatan tersebut dikelompokkan ke dalam kelas interval untuk memudahkan analisis perhitungan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.19 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai ATP Rata-rata Bus Eksekutif

No	Kelas Interval Pendapatan		Nilai Tengah	Frekuensi	ATP
1	Rp 2.000.000	Rp 2.698.210	Rp 2.349.105	7	Rp 2.110
2	Rp 2.698.210	Rp 3.396.421	Rp 3.047.316	16	Rp 1.894
3	Rp 3.396.421	Rp 4.094.631	Rp 3.745.526	51	Rp 6.067
4	Rp 4.094.631	Rp 4.792.841	Rp 4.443.736	18	Rp 15.068
5	Rp 4.792.841	Rp 5.491.052	Rp 5.141.947	18	Rp 7.967
6	Rp 5.491.052	Rp 6.189.262	Rp 5.840.157	35	Rp 14.481
7	Rp 6.189.262	Rp 6.887.472	Rp 6.538.367	17	Rp 18.652
8	Rp 6.887.472	Rp 7.585.683	Rp 7.236.578	20	Rp 17.289
9	Rp 7.585.683	Rp 9.585.683	Rp 8.585.683	18	Rp 17.825

Kemudian data dari tabel di atas diinputkan kedalam diagram kartesius, dengan pendapatan responden sebagai sumbu X dan ATP responden sebagai sumbu Y untuk mengetahui hubungan antara pendapatan dan ATP. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini :

**Gambar 4.26** Hubungan Pendapatan dan ATP Bus Eksekutif

Setelah dilakukan analisis regresi linear, diperoleh persamaan regresi $Y = 0,0029X - 4034,4$ dengan nilai $R^2 = 0,7773$. Nilai R^2 (Koefisien Determinasi) merupakan nilai yang menunjukkan kecocokan model dari persamaan regresi. Selanjutnya untuk mengetahui nilai ATP dari hasil regresi dimasukkan nilai X sebesar Rp. 5.217.982,00 yang merupakan nilai rata-rata pendapatan per bulan keluarga. Sehingga didapatkan hasil Y atau ATP regresi sebesar Rp. 11.098,00. Grafik korelasi yang naik diatas menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pendapatan dan ATP masyarakat.

4.9.2. Analisa *Willingness To Pay* Penumpang Bus Antar Kota Dalam Propinsi Rute Malang-Surabaya

Untuk mengetahui keterjangkauan daya beli masyarakat dalam membayar tarif angkutan bus antar kota dalam provinsi (AKDP) rute Malang-Surabaya terlebih dahulu kita menganalisa kriteria dan persepsi pengguna jasa angkutan. Setelah itu dilanjutkan menganalisa *Willingness To Pay* (WTP) penumpang bus rute Malang-Surabaya.

Willingness To Pay atau kesediaan membayar adalah adalah kemauan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya. Pendekatan yang dikeluarkan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Faktor yang mempengaruhi WTP adalah persepsi pengguna terhadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengusaha dan utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut.

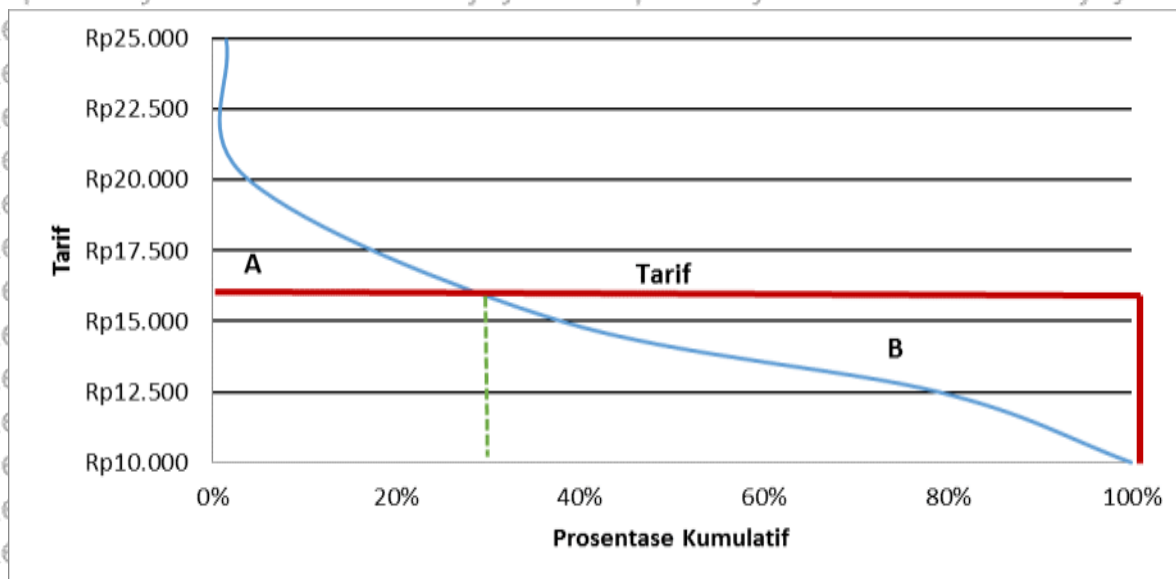
Tarif yang digunakan saat ini untuk bus eksekutif sebesar Rp. 25.000, sedangkan untuk bus ekonomi AC sebesar Rp. 15.000 sesuai dengan ketentuan batas atas dan batas bawah yang diatur dalam peraturan gubernur Jawa Timur. Berikut ini data yang diperoleh dari hasil survei ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Untuk mengetahui WTP tarif bus ekonomi AC dapat dilihat dari tabel dan grafik dibawah ini:

Tabel 4.20 WTP Bus Ekonomi AC Trayek Malang-Surabaya

No	Tarif	Frekuensi WTP Tarif Bus	Prosentase WTP Tarif Bus	Prosentase Kumulatif WTP Tarif Bus
1	Rp 25.000	3	2%	2%
2	Rp 20.000	5	3%	4%
3	Rp 15.000	68	34%	38%
4	Rp 12.500	82	41%	79%
5	Rp 10.000	42	21%	100%

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa frekuensi terbesar sebanyak 82 (41%) dengan tarif yang bersedia dibayarkan sebesar Rp. 12.500,00. Dan frekuensi terkecil sebanyak 3 (2%) dengan tarif sebesar Rp. 25.000,00. Selanjutnya dari data yang diperoleh diatas kemudian dimasukkan kedalam diagram kartesius seperti yang terlihat pada gambar berikut ini:



Gambar 4.27 WTP (*Willingness To Pay*) Bus Ekonomi AC

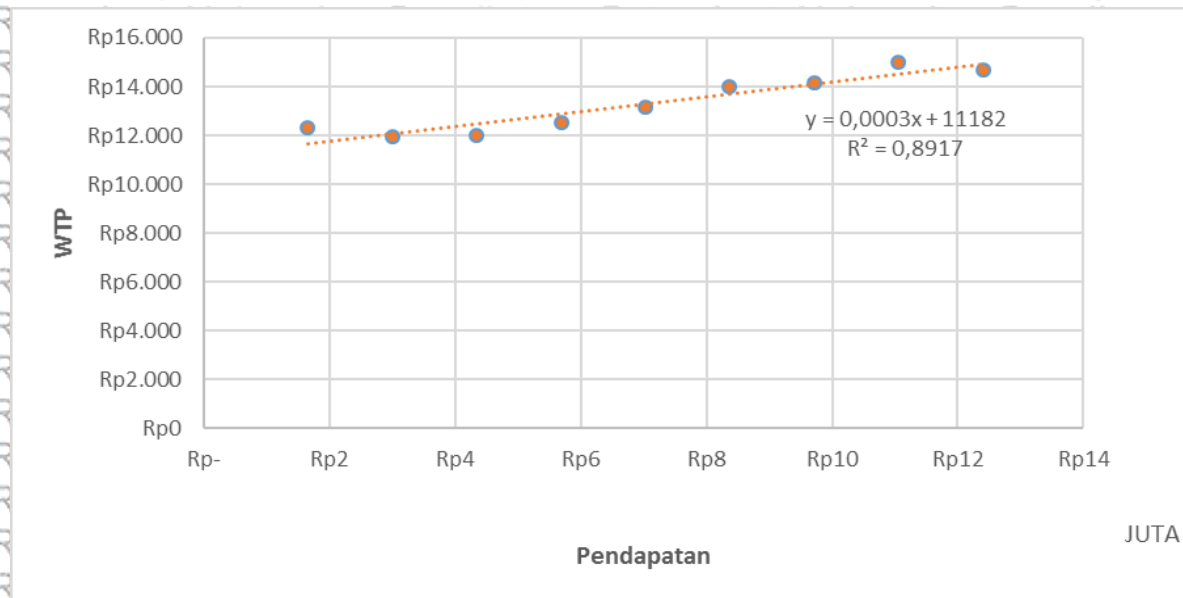
Dari gambar diatas juga dapat diketahui responden yang mau membayar lebih dari tarif yang berlaku dengan prosentase sekitar 5%. Untuk responden yang memilih tarif sama dengan tarif yang berlaku sebanyak 34%. Sedangkan sisanya responden yang bersedia membayar kurang dari tarif rata-rata yang berlaku, prosentase daerah ini yaitu sekitar 62%.

Selanjutnya untuk mengetahui hubungan antara nilai WTP dan pendapatan, hasil dari nilai WTP yang diperoleh dari perhitungan dikorelasikan dengan pendapatan per bulan keluarga ke dalam diagram cartesius. Pada kajian ini diketahui bahwa pendapatan terbesar keluarga untuk penumpang bus ekonomi AC adalah sebesar Rp. 8.000.000,00 dan pendapatan terendah keluarga adalah sebesar Rp. 800.000,00. Sedangkan rata-rata pendapatan keluarga adalah sebesar Rp. 4.746.000,00. Selanjutnya pendapatan tersebut dikelompokkan ke dalam kelas interval untuk memudahkan analisis perhitungan. Dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.21 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai WTP Rata-rata Bus Ekonomi AC

No	Kela Interval Pendapatan	Nilai tengah	Frekuensi	WTP	
1	Rp 800.000	Rp 1.696.037	Rp 1.648.018	12	Rp12.292
2	Rp 1.696.037	Rp 2.592.073	Rp 2.992.073	19	Rp11.974
3	Rp 2.592.073	Rp 3.488.110	Rp 4.336.128	20	Rp12.000
4	Rp 3.488.110	Rp 4.384.146	Rp 5.680.183	47	Rp12.500
5	Rp 4.384.146	Rp 5.280.183	Rp 7.024.238	19	Rp13.158
6	Rp 5.280.183	Rp 6.176.220	Rp 8.368.293	33	Rp14.015
7	Rp 6.176.220	Rp 7.072.256	Rp 9.712.348	21	Rp14.167
8	Rp 7.072.256	Rp 7.968.293	Rp11.056.403	7	Rp15.000
9	Rp 7.968.293	Rp 8.864.329	Rp12.400.457	22	Rp14.659

Dari tabel diatas nilai tengah pendapatan dari masing-masing kelas diplotkan ke dalam diagram cartesius dengan rata-rata nilai ATP untuk mengetahui hubungan antara pendapatan dan WTP. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut :



Gambar 4.28 Hubungan antara Pendapatan dengan WTP Bus Ekonomi AC

Setelah dilakukan analisis regresi linear, diperoleh persamaan regresi $Y = 0,0003x + 11182$ dengan nilai $R^2 = 0,8917$. Selanjutnya untuk mengetahui nilai WTP dari hasil regresi dimasukkan nilai X sebesar Rp. 599,00 yang merupakan nilai rata-rata pendapatan per bulan. Sehingga didapatkan hasil Y atau WTP regresi untuk bus ekonomi AC sebesar Rp. 13.273,00. Nilai tersebut berada dibawah tarif yang berlaku saat ini, hal ini menunjukkan bahwa kemauan penumpang berada dibawah tarif yang berlaku.

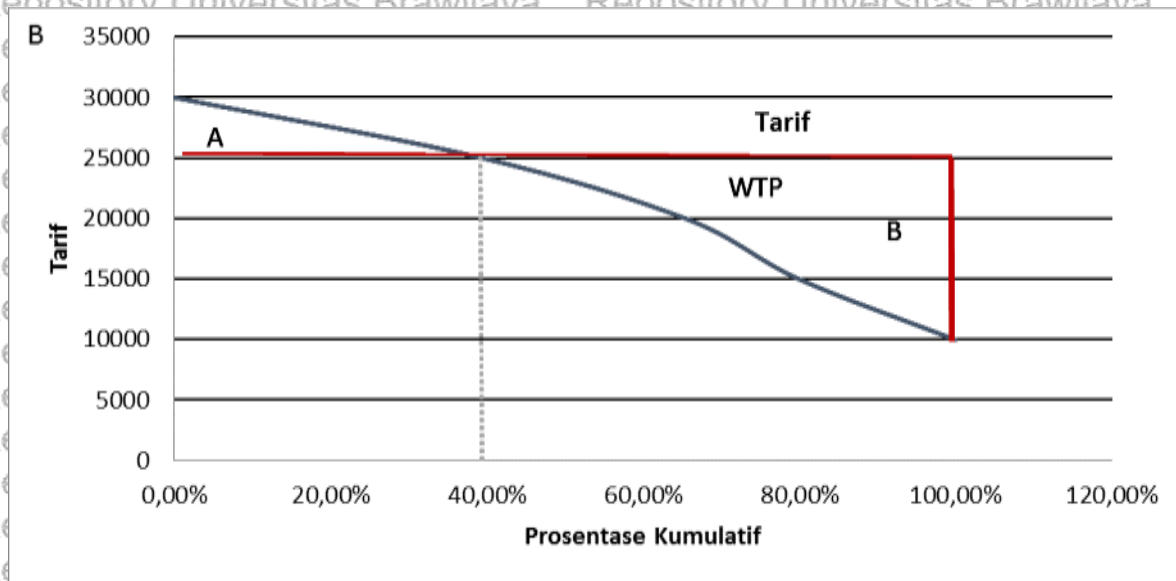
Untuk mengetahui WTP tarif bus eksekutif dapat dilihat dari tabel dan grafik dibawah ini:

Tabel 4.22 WTP Bus Eksekutif Trayek Malang-Surabaya

No	Tarif	Frekuensi WTP Tarif Bus	Prosentase WTP Tarif Bus	Prosentase Kumulatif WTP Tarif Bus
1	Rp 30.000	0	0,00%	0,00%
2	Rp 25.000	79	39,50%	39,50%
3	Rp 20.000	52	26,00%	65,50%
4	Rp 15.000	29	14,50%	80,00%
5	Rp 10.000	40	20,00%	100,00%

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa frekuensi terbesar sebanyak 79 (39,5%) dengan tarif yang bersedia dibayarkan sebesar Rp. 25.000,00. Dan frekuensi terkecil sebanyak 29 (14,5%) dengan tarif sebesar Rp. 15.000,00. Selanjutnya dari data yang

diperoleh diatas kemudian dimasukkan kedalam diagram kartesius seperti yang terlihat pada gambar berikut ini.



Gambar 4.29 WTP (*Willingness To Pay*) Tarif Bus Eksekutif

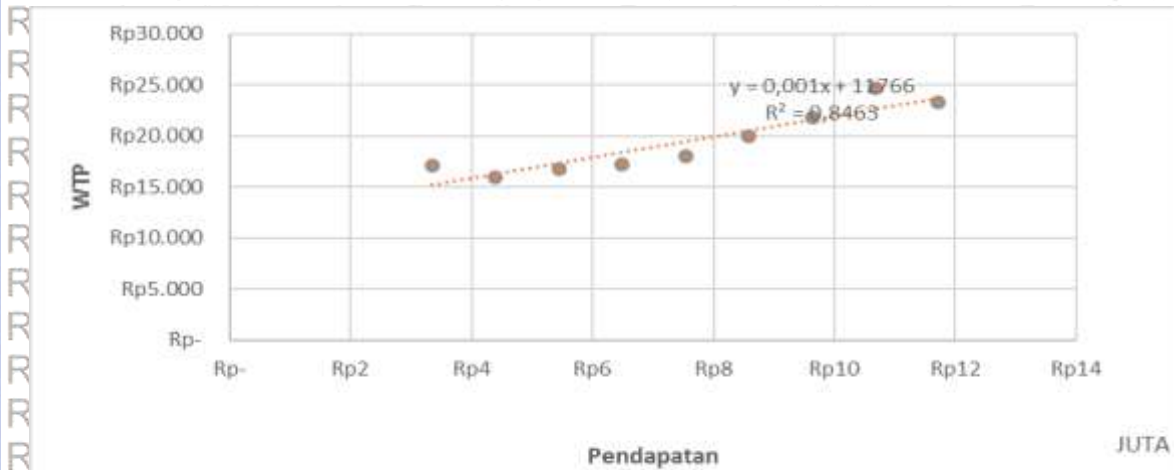
Dari gambar diatas dapat diketahui bahwa tidak ada yang mau membayar lebih dari tarif yang berlaku. Sedangkan sisanya responden bersedia membayar kurang dari tarif yang berlaku dengan prosentase sekitar 60,5%. Nilai maksimal WTP yaitu berada pada angka Rp 15.000,00 dengan frekuensi sebanyak 29 (14,5%) responden dan nilai minimal WTP berada pada angka Rp 10.000,00 dengan frekuensi sebanyak 40 (20%) responden.

Untuk bus eksekutif pendapatan terbesar keluarga untuk penumpang bus eksekutif adalah sebesar Rp. 8.000.000,00 dan pendapatan terendah keluarga adalah sebesar Rp. 2.000.000,00. Sedangkan rata-rata pendapatan keluarga adalah sebesar Rp. 5.111.150,00. Selanjutnya pendapatan tersebut dikelompokkan ke dalam kelas interval untuk memudahkan analisis perhitungan. Dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.23 Pengelompokan Pendapatan dan Nilai WTP Rata-rata Bus Eksekutif

No	Kela Interval Pendapatan		Nilai tengah	Frekuensi	Rata - rata WTP
1	Rp 2.000.000	Rp 2.698.210	Rp 3.349.105	7	Rp 17.143
2	Rp 2.698.210	Rp 3.396.421	Rp 4.396.421	16	Rp 15.938
3	Rp 3.396.421	Rp 4.094.631	Rp 5.443.736	51	Rp 16.765
4	Rp 4.094.631	Rp 4.792.841	Rp 6.491.052	18	Rp 17.222
5	Rp 4.792.841	Rp 5.491.052	Rp 7.538.367	18	Rp 18.056
6	Rp 5.491.052	Rp 6.189.262	Rp 8.585.683	35	Rp 20.000
7	Rp 6.189.262	Rp 6.887.472	Rp 9.632.998	17	Rp 21.765
8	Rp 6.887.472	Rp 7.585.683	Rp10.680.314	20	Rp 24.750
9	Rp 7.585.683	Rp 8.283.893	Rp11.727.629	18	Rp 23.333

Dari tabel diatas nilai tengah pendapatan dari masing-masing kelas diplotkan ke dalam diagram cartesius dengan rata-rata nilai ATP untuk mengetahui hubungan antara pendapatan dan WTP. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut :



Gambar 4.30 Hubungan antara Pendapatan dengan WTP Bus Eksekutif

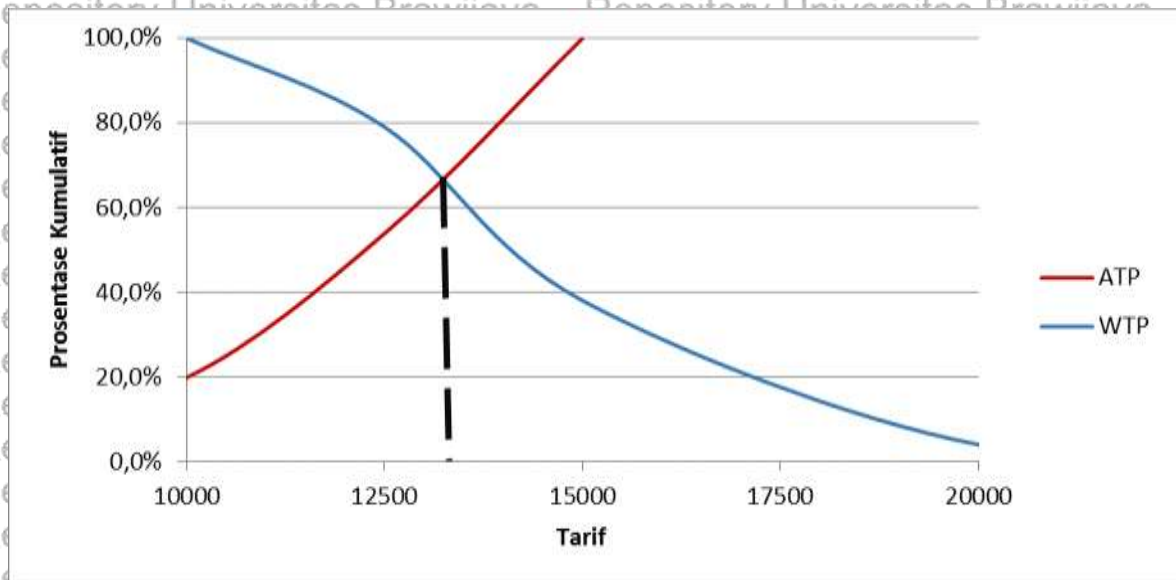
Sama halnya dengan bus ekonomi, setelah dilakukan analisis regresi linear, diperoleh persamaan regresi $Y = 0,001x + 11766$ dengan nilai $R^2 = 0,8463$. Selanjutnya untuk mengetahui nilai WTP dari hasil regresi dimasukkan nilai X sebesar Rp 875,00 yang merupakan nilai rata-rata pendapatan per bulan keluarga. Sehingga didapatkan hasil Y atau WTP regresi untuk bus ekonomi AC sebesar Rp. 19.330,00. Tidak berbeda dengan bus ekonomi AC, nilai WTP bus eksekutif berada dibawah tarif yang berlaku saat ini, hal ini menunjukkan bahwa kemauan penumpang berada dibawah tarif yang berlaku.

4.9.3. Hubungan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

Dalam prakteknya untuk menentukan tarif sering terjadi benturan anatar besarnya ATP dan WTP. Apabila $ATP < WTP$ menggambarkan keinginan pengguna untuk membayar lebih besar dari kemampuan yang dimiliki. Jika $ATP = WTP$ menunjukkan bahwa kemampuan dan keinginan untuk membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama. Dan apabila $ATP > WTP$ menentukan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa tersebut.

Berdasarkan dari analisa ATP dan WTP yang telah dilakukan pada bus ekonomi AC, dapat diketahui bahwa nilai kemampuan membayar sebesar Rp. 4.193,00 dan kemauan membayar sebesar Rp 13.273,00 hasil ini menyatakan bahwa nilai kemampuan

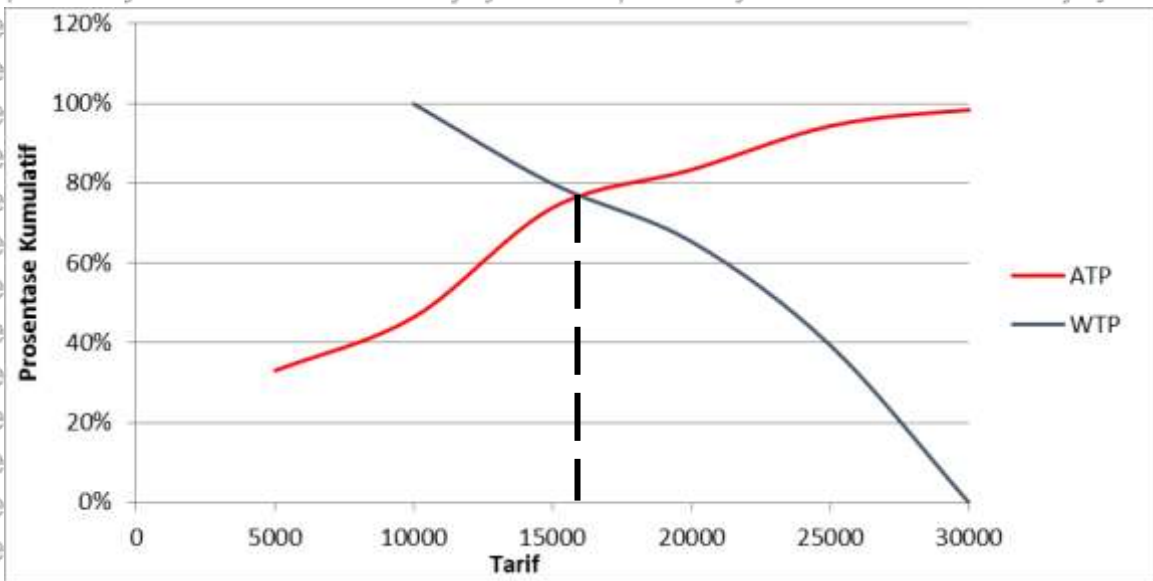
membayar responden lebih besar dari kemauan membayar, hal ini dikarenakan bahwa responden memiliki penghasilan yang tinggi tetapi utilitas terhadap bus ekonomi AC rendah. Selanjutnya untuk menentukan tarif berdasarkan ATP dan WTP dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4.31 Penentuan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP Bus Ekonomi AC

Dari gambar diatas dapat dilihat kurva ATP dan WTP saling berpotongan. Perpotongan kedua kurva tersebut jika ditarik garis lurus searah sumbu Y dan akan diperoleh nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP yaitu sebesar Rp 13.500,00. Nilai tarif yang didapatkan berdasarkan nilai ATP dan WTP ini lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp 15.000.

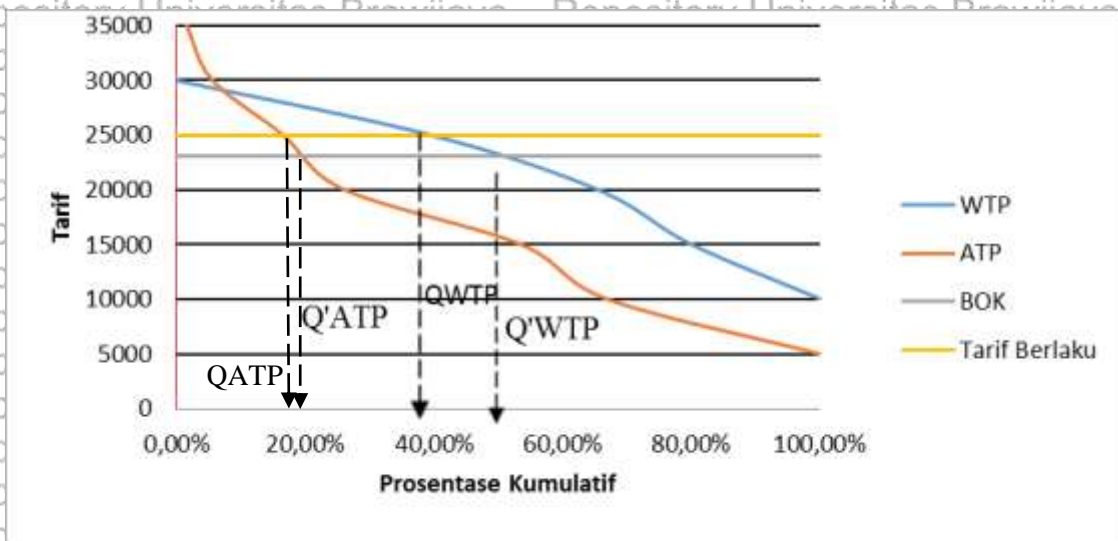
Sedangkan dari analisa ATP dan WTP yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai kemampuan membayar bus eksekutif rute Malang – Surabaya sebesar Rp. 11.098,00 dan kemauan membayar sebesar Rp 19.330,00 hasil ini menyatakan bahwa nilai kemampuan membayar responden lebih kecil dari kemauan membayar, hal ini dikarenakan bahwa responden memiliki penghasilan yang rendah tetapi utilitas terhadap bus eksekutif relatif tinggi Selanjutnya untuk menentukan tarif berdasarkan ATP dan WTP dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4.32 Penentuan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP Bus Eksekutif

Dari gambar diatas dapat dilihat kurva ATP dan WTP saling berpotongan. Perpotongan kedua kurva tersebut jika ditarik garis lurus searah sumbu Y dan akan diperoleh nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP yaitu sebesar Rp 16.500,00. Nilai tarif yang didapatkan berdasarkan nilai ATP dan WTP ini lebih rendah dari tarif rata-rata yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp 25.000.

Setelah ATP, WTP, BOK, dan tarif didapatkan selanjutnya dilakukan analisis perbandingan. Perbandingan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:

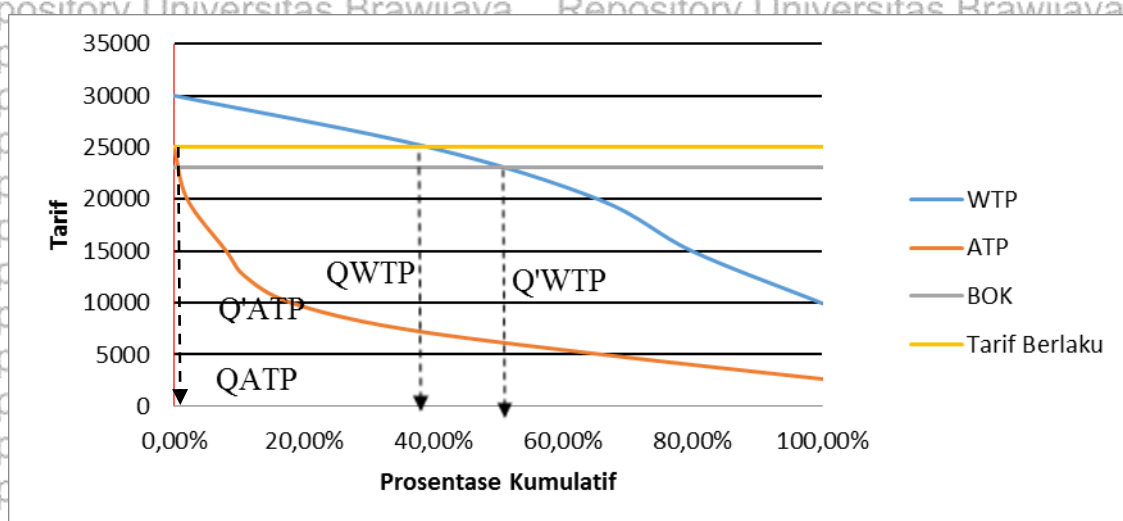


Gambar 4.33 Prosentase ATP, WTP, BOK dan Tarif Bus Ekonomi AC

Dari grafik diatas dapat diketahui bahwa kemampuan penumpang untuk membayar tarif bus eksekutif lebih bervariasi dibandingkan dengan kemauan penumpang sesuai tingkat pendapatan keluarga dan intensitas menggunakan bus ekonomi AC untuk masing – masing keluarga. Nilai tertinggi ATP sebesar Rp. 13.704,00 sedangkan untuk nilai terendah sebesar Rp. 370,00. Dan untuk nilai rata – rata ATP sebesar Rp. 4.193,00. Nilai tarif seharusnya tidak boleh melebihi kemampuan membayar masyarakat, batas maksimal yang dianjurkan untuk penetapan tarif adalah setingkat dengan nilai rata-rata ATP penumpang. Namun dalam kenyataannya berdasarkan data yang diperoleh menunjukkan bahwa nilai tarif yang berlaku maupun BOK lebih tinggi daripada nilai rata-rata ATP, hal ini bisa saja dikarenakan pendapatan penumpang masih berada pada tingkat menengah sehingga tingkat kemampuannya lebih rendah.

Dan untuk perhitungan di dapatkan nilai WTP sebesar Rp. 13.273,14 dimana nilai ini jauh lebih rendah dari tarif yang berlaku. Nilai tarif seharusnya tidak boleh melebihi kemampuan membayar masyarakat yang menggunakan bus ekonomi, batas maksimal yang dianjurkan untuk penetapan tarif adalah setingkat dengan nilai rata-rata ATP penumpang. Namun pada kenyataannya dari data yang telah di analisis tarif yang berlaku dan biaya operasional yang dikeluarkan oleh operator lebih tinggi dari kemampuan masyarakat untuk membayar. Hal ini bisa terjadi karena tingkat pendapatan masyarakat berada pada tingkat menengah sehingga kemampuan untuk membayar lebih rendah.

Dan untuk bus eksekutif AC Setelah ATP, WTP, BOK, dan tarif diketahui selanjutnya dilakukan analisis perbandingan. Perbandingan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.34 Prosentase ATP, WTP, BOK dan Tarif Bus Eksekutif

Dari grafik diatas dapat diketahui bahwa kemampuan penumpang untuk membayar tarif bus eksekutif lebih bervariasi dibandingkan dengan kemauan penumpang sesuai tingkat pendapatan keluarga dan intensitas menggunakan bus ekonomi AC untuk masing – masing keluarga. Nilai tertinggi ATP sebesar Rp. 39.005,00 sedangkan untuk nilai terendah sebesar Rp. 651,00. Dan untuk nilai rata – rata ATP sebesar Rp. 11.098,00. Nilai tarif seharusnya tidak boleh melebihi kemampuan membayar masyarakat, batas maksimal yang dianjurkan untuk penetapan tarif adalah setingkat dengan nilai rata-rata ATP penumpang. Namun dalam kenyataannya berdasarkan data yang diperoleh menunjukkan bahwa nilai tarif yang berlaku maupun BOK lebih tinggi daripada nilai rata-rata ATP, hal ini bisa saja dikarenakan pendapatan penumpang masih berada pada tingkat menengah sehingga tingkat kemampuannya lebih rendah.

Dan untuk perhitungan di dapatkan nilai WTP sebesar Rp. 19.330,00 dimana nilai ini jauh lebih rendah dari tarif yang berlaku. Nilai tarif seharusnya tidak boleh melebihi kemampuan membayar masyarakat yang menggunakan bus eksekutif, batas maksimal yang dianjurkan untuk penetapan tarif adalah setingkat dengan nilai rata-rata ATP penumpang. Namun pada kenyataannya dari data yang telah di analisis tarif yang berlaku dan biaya operasional yang dikeluarkan oleh operator lebih tinggi dari kemampuan masyarakat untuk membayar. Hal ini bisa terjadi karena tingkat pendapatan masyarakat berada pada tingkat menengah sehingga kemampuan untuk membayar lebih rendah.

4.10. Pembahasan

Dari hasil evaluasi tingkat kebutuhan dan kinerja didapatkan nilai rata – rata kebutuhan dari keseluruhan atribut pelayanan sebesar 4,068 dan nilai rata – rata kinerja sebesar 3,562 dengan tingkat kesesuaian antara kinerja dengan kepentingan sebesar 87%.

Dari hasil metode *Importance-Performance Analysis* menunjukkan bahwa terdapat 5 atribut pelayanan bus ekonomi AC yang dianggap penting namun kinerjanya masih kurang memuaskan. Hal ini dapat diketahui dari posisinya yang berada pada kuadran I. Kelima atribut tersebut antara lain: (1) Asuransi kecelakaan, (2) Rak bagasi, (3) Bagasi bawah, (4) Kaca film, (5) Kelistrikan untuk *audio visual*. Dan untuk bus Eksekutif terdapat 6 atribut yang berada di kuadran I diantaranya: (1) Kelistrikan untuk audio visual, (2) Pegangan tangan (*Hand grip*), (3) Rak bagasi, (4) Kaca film, (5) Kelistrikan memenuhi SNI (6) Bagasi bawah. Hal tersebut menunjukkan bahwa perlu adanya evaluasi dari operator untuk meningkatkan kinerja pelayanan yang masih kurang memuaskan.

Dibawah ini merupakan tabel hasil analisis IPA, BOK, ATP, WTP dan Tarif yang berlaku saat ini :

Tabel 2.4 Rekap Hasil Analisis

	Ekonomi AC	Eksekutif
IPA	74% (Puas)	85% (Sangat Puas)
BOK	Rp 12.679,56	Rp 23.099,23
ATP	Rp 4.193,00	Rp 11.098,00
WTP	Rp 13.273,00	Rp 19.330,00
Tarif	Rp 15.000,00	Rp 25.000,00

Hasil evaluasi kesesuaian tarif diperoleh bahwa tarif yang berlaku saat ini lebih besar daripada nilai tarif berdasarkan BOK, ATP, WTP. Untuk bus ekonomi rute Malang – Surabaya tarif BOK sebesar Rp. 12.679,56, tarif rata-rata berdasarkan ATP sebesar Rp. 4.193,00, dan tarif rata – rata berdasarkan WTP sebesar Rp. 13.273,00. Dan untuk tarif BOK bus eksekutif sebesar Rp. 23.099,23, tarif rata – rata berdasarkan WTP sebesar Rp. 19.330,00, tarif rata – rata berdasarkan ATP sebesar Rp. 11.098,00. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang bus Malang – Surabaya memiliki tingkat kemauan dan kemampuan yang lebih rendah dari tarif yang berlaku.

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Dari hasil kajian yang dilakukan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Tarif berdasarkan BOK untuk bus ekonomi sebesar Rp. 12.679,56 lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp. 15.000,00. Begitu juga BOK untuk bus eksekutif sebesar Rp. 23.099,23 lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp. 25.000,00.
2. Tarif berdasarkan ATP untuk bus ekonomi sebesar Rp. 4.193,00, nilai jauh ini lebih rendah dari tarif yang berlaku. Begitu juga ATP untuk bus eksekutif yaitu sebesar Rp. 11.098,00, nilai ini lebih rendah dari tarif yang berlaku. Tarif berdasarkan WTP untuk bus ekonomi diperoleh sebesar Rp. 13.273,00, nilai ini berada dibawah tarif yang berlaku saat ini. Begitu juga WTP untuk bus eksekutif yaitu sebesar Rp. 19.330,00, nilai ini juga berada dibawah tarif yang berlaku saat ini.
3. Standar pelayanan yang tersedia saat ini belum memenuhi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Dari hasil metode *Importance-Performance Analysis* menunjukkan bahwa terdapat 5 atribut untuk bus ekonomi AC dan 6 atribut untuk bus eksekutif yang pelayanannya dianggap penting namun kinerjanya masih kurang memuaskan.

5.2. Saran

1. Untuk kajian selanjutnya dalam pembagian kuisisioner sebaiknya lebih selektif saat pemilihan responden supaya data yang diperoleh lebih merata, sehingga bisa mengetahui kemampuan penumpang dalam berbagai karakteristik.
2. Untuk perusahaan otobus (penyedia jasa) dalam penentuan tarif bus sebaiknya tidak hanya menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) tetapi juga harus mengetahui kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) penumpang (pengguna jasa) supaya tarif yang ditetapkan tidak memberatkan kedua belah pihak. Selain itu perusahaan otobus juga harus melakukan evaluasi pelayanan kinerja dengan menggunakan analisis Importance Performance Analysis (IPA) supaya pengguna jasa merasa nyaman menggunakan angkutan bus tersebut.

3. Untuk peneliti selanjutnya supaya pada standar pelayanan minimal untuk keselamatan ditambah dengan atribut tentang kemampuan pengemudi mengoperasikan kendaraan dengan baik supaya keselamatan penumpang terjamin.

4. Dengan perkembangan teknologi untuk melakukan survei dapat memanfaatkan internet dengan membuat link yang berisi kuisioner dan dapat diisi oleh responden dimana saja dan kapan saja, sehingga mempermudah surveyor mau responden dalam mengisi kuisioner. Namun, kekurangan metode ini apabila responden kurang memahami maksud pertanyaan pada kuisioner maka jawaban responden tidak sesuai dengan yang diharapkan.



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 1998. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Penerbit Raja Grafindo Persada.
- Hamkah. 2004. *Kemauan dan Kemampuan Membayar Masyarakat Terhadap Tarif Angkutan Kota*, Tesis Magister Teknik Universitas Brawijaya, Malang
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.
- Khristy, C Jotin, and B Kent Lall. 1998. *Dasar-dasar Rekayasa transportasi*, Jakarta: penerbit erlangga.
- Morlok, Edward K.1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 74 Tahun 2014 tentang Tarif Dasar dan Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi Menggunakan Mobil Bus Umum.
- Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Pongrekun, Frtz. *Evaluasi Kinerja Terminal Arjosari – Malang dari pengguna Jasa dengan Metode IPA*, Tesis Megister Teknik Universitas Brawijaya, Malang
- Rahman, Rahmatang. 2011. *Analisa Biaya Operasi Kendaraan (Bok) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Propinsi Rute Palu – Poso*, Vol. I, 14 halaman. Tersedia: <http://jurnal.untad.ac.id/jurnal/index.php/JRMT/article/viewFile/783/665> (14 Maret 2015).
- Riduwan. 2009. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Santono,I. 1996. *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*. Bandung. Pusat Studi Transportasi & Komunikasi Institut Teknologi Bandung (seri 002).
- Sugiyono, *Statistika untuk Penelitian*, Cetakan ke-14 Maret 2009, Bandung : Penerbit CV Alfabeta.
- Supranto, J. 1997. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Tamin, O. Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportas Jilid 1*, Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, Ofyzar Z., et.al. 1999. *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis "Ability To Pay" (ATP) dan "Willingnes To Pay" (WTP) di DKI Jakarta*, Vol.I,19 halaman. Tersedia: http://digilib.itb.ac.id/files/disk1/37/jbptitbpp-gdl-grey-1999-arisariffmu-1835-1999_gl_-1.pdf (14 Maret 2015).
- Tjokroadiredjo. 1990. *Ekonomi Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.



Warpani, Suwarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung : Penerbit ITB.

Warpani, Suwarjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bandung :Penerbit ITB.

Yuniarti, Taty. 2009. *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay*. Skripsi pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret.Surakarta: Tidak diterbitkan.



SURVEI KARAKTERISTIK PERJALANAN

1. Asal dan tujuan perjalanan saudara :
 - a. Asal dari kota :
 - b. Tujuan ke kota :
2. Maksud dari perjalan saudara :
 - a. Kantor/Dinas/Bisnis
 - c. Belanja/Dagang
 - b. Wisata/Keluarga/Pribadi
 - d. Sekolah/Kuliah
3. Waktu perjalanan saudara menuju ke terminal :
 - a. 30 menit – 45 menit
 - d. 2 - 3 jam
 - b. 45 menit – 1 jam
 - e. > 3 jam
 - c. 1 – 2 jam
4. Berapa kali saudara berpergian antar kota dalam waktu di bawah ini :

Setiap minggu _____ kali	
Setiap bulan _____ kali	
Setiap tahun _____ kali	
5. Kendaraan akses yang digunakan :
 - a. Kendaraan akses (dari rumah ke terminal):
Mobil / Sepeda motor / Kendaraan umum
 - b. Kendaraan purna transport (dari terminal akhir ke tempat tujuan):
Mobil / Sepeda motor / Kendaraan umum
6. Tarif/biaya perjalanan saudara jika menggunakan kendaraan umum :
 - a. Biaya akses (dari rumah ke terminal) Rp
 - b. Biaya purna transport (dari transportasi akhir ke tempat tujuan) Rp
7. Berapa jarak perjalanan saudara jika menggunakan kendaraan pribadi:
 - a. Jarak akses (dari rumah ke terminal)Km
 - b. Jarak purna transport (dari transportasi akhir ke tempat tujuan)Km
8. Kendaraan umum apa yang saudara gunakan :
 - a. Kelas Ekonomi
 - b. Kelas Eksekutif (PATAS)
9. Alasan saudara setuju memilih kendaraan umum tersebut trayek Malang-Surabaya adalah : (boleh lebih dari 1 pilihan)
 - a. Tingkat Kenyamanan
 - d. Fasilitas yang tersedia
 - b. Tingkat Keamanan
 - e. Pertimbangan adanya tempat duduk
 - c. Harga tiket yang murah
 - f. Lain-lain
10. Berapa harga/tarif ideal yang bersedia saudara bayarkan untuk bus ekonomi dengan rute Malang-Surabaya :
 - a. Rp 10.000
 - d. Rp 20.000
 - b. Rp 12.500
 - e. Rp 25.000
 - c. Rp 15.000
 - d. Lain-lain Rp
11. Berapa harga/tarif ideal yang bersedia saudara bayarkan untuk bus eksekutif dengan rute Malang-Surabaya :
 - a. Rp.10.000
 - d. Rp 25.000
 - b. Rp.15.000
 - e. Rp 30.000
 - c. Rp 20.000
 - d. Lain-lain Rp



SURVEI KARAKTERISTIK SOSIAL - EKONOMI

7. Usia saudara : tahun
8. Jenis kelamin :
 - a. Laki-laki
 - b. Perempuan
9. Jenis pekerjaan saudara :
 - a. PNS/ABRI
 - b. Pelajar/Mahasiswa
 - c. Pedagang
 - d. Swasta
 - e. Petani
 - f. Tidak Bekerja
 - g. Lain-lain...
10. Pendidikan terakhir saudara :
 - a. SD
 - b. SMP
 - c. SMA
 - d. Universitas
 - e. Tidak Sekolah
11. Status dalam keluarga :
 - a. Ayah / suami
 - b. Ibu / istri
 - c. Anak

Status	Panjang perjalanan (Km)	Kendaraan yang digunakan	Waktu tempuh (Jam)	Biaya perjalanan dalam satu hari PP (Rp)	Pendapatan tiap bulan (Rp)
Ayah / Suami		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
Ibu / Istri		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
Anak 1		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
.....		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
.....		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
.....		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			
.....		a. Motor b. Mobil c. Kendaraan Umum			

12. Jenis kendaraan pribadi apakah yang saudara miliki :
 - a. Sepeda motor
 - b. Mobil
 - c. Sepeda motor dan mobil
13. Berapa jumlah kendaraan pribadi yang saudara miliki :
 - Sepeda motor unit
 - Mobil unit
14. Berapa jarak rata – rata yang ditempuh menggunakan kendaraan pribadi dalam satu hari?
 - a. < 10 km
 - b. 10 km – 30 km
 - c. 30 km – 50 km
 - d. 50 km – 70 km
 - e. 70 km – 90 km
 - f. 90 km – 110 km

Lampiran 2. Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
59	5	4	5	4	5	5	4	4	5	4	5	1	4	4	5	5	3	1	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	5	4	4	4	4	139
60	5	4	4	5	5	4	4	5	4	5	2	5	4	5	4	4	2	5	4	5	5	5	4	4	5	2	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	151
61	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	2	3	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	118	
62	4	5	4	4	5	4	4	4	3	4	2	5	4	5	5	3	2	4	4	5	5	4	4	4	5	2	4	4	4	4	4	5	4	3	3	4	139
63	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	5	4	4	5	4	4	156	
64	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	2	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	5	4	4	4	140	
65	3	4	3	4	4	4	4	5	4	3	2	4	3	4	5	4	2	5	4	4	4	3	4	5	5	2	4	4	4	5	4	5	5	5	5	139	
66	4	3	5	4	4	5	4	4	4	4	3	5	4	5	5	4	3	4	4	5	4	4	3	5	5	3	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	148
67	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	2	4	5	5	5	4	2	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	155	
68	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	2	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	5	2	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	158
69	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	2	4	4	5	5	4	2	5	5	4	4	5	4	5	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	148	
70	4	4	3	3	5	5	4	4	3	4	2	3	4	5	5	3	2	4	4	3	3	4	3	5	5	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	137	
71	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	2	4	4	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	144
72	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	169
73	5	4	4	4	5	4	5	3	4	5	4	3	5	5	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	139	
74	3	4	3	4	4	4	4	5	4	3	2	4	4	4	5	4	2	5	4	4	4	3	4	5	5	3	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	140
75	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	2	5	5	5	5	4	2	4	5	5	5	4	4	4	5	3	4	4	5	5	4	5	5	4	4	148	
76	5	3	4	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	148
77	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	3	4	3	3	5	3	4	4	4	4	5	4	5	5	4	5	144	
78	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	3	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	155	
79	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	3	4	5	3	4	4	5	4	5	4	5	4	5	148	
80	4	3	4	4	5	5	3	4	4	4	3	5	4	5	4	4	3	4	4	5	5	3	3	4	5	4	3	4	4	4	5	5	5	5	4	144	
81	4	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	5	4	150	
82	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	1	5	5	5	5	5	1	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	158
83	4	5	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	132	
84	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	2	4	4	5	4	3	2	4	4	4	4	5	3	4	5	3	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	128
85	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	5	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	137	
86	4	3	4	4	5	3	3	3	3	4	2	4	5	5	4	3	2	3	4	4	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	133	
87	4	4	3	3	5	4	3	3	3	4	2	4	5	5	4	3	2	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	5	5	4	4	4	4	131	
88	4	4	4	4	5	3	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	3	4	5	5	5	4	4	5	5	3	5	5	5	5	4	5	5	5	5	153	

Lampiran 2. Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35			
89	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	3	5	5	5	5	4	3	4	5	5	5	4	4	4	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	156
90	4	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	148	
91	4	4	5	5	5	4	5	3	2	4	2	4	5	5	5	2	2	3	4	4	4	3	3	3	5	3	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	137	
92	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	3	1	2	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	152	
93	5	4	4	5	4	4	4	5	3	5	2	5	4	4	4	3	2	5	4	5	4	4	3	4	3	4	5	4	4	4	5	5	4	3	4	141		
94	5	4	4	4	4	4	4	5	3	5	2	4	4	5	5	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	146		
95	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	150		
96	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	2	2	3	4	4	3	2	4	4	2	3	3	3	4	5	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	122		
97	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	2	4	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	2	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	123	
98	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	4	129		
99	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	127		
100	5	4	4	4	5	4	5	4	3	5	2	4	4	5	5	3	2	4	4	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	4	5	5	4	5	5	143		
101	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	2	5	4	5	4	5	2	5	5	5	4	4	5	4	4	2	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	151	
102	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	1	5	4	5	5	4	1	5	4	5	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	151	
103	4	5	4	5	5	4	4	5	4	4	2	5	4	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	4	3	2	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	151	
104	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	139		
105	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	2	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	155	
106	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	2	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	134	
107	4	4	5	5	5	4	5	3	3	4	1	4	5	5	4	3	1	3	3	4	5	5	3	3	5	1	4	5	4	5	4	5	4	5	4	137		
108	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	2	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	3	4	5	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	124		
109	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	129		
110	4	4	5	5	4	4	5	3	4	4	2	4	5	4	4	4	2	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	140		
111	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	5	4	4	4	4	4	129		
112	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	5	4	2	4	4	5	4	4	4	4	4	4	130		
113	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	2	3	3	4	4	4	2	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	5	4	5	4	4	4	4	127		
114	4	4	3	4	4	2	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	2	4	5	3	4	3	3	4	4	3	4	3	124			
115	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	1	3	3	3	4	3	1	4	4	3	3	3	2	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	4	118			
116	4	5	4	4	4	3	3	4	2	4	2	4	3	3	4	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	5	4	5	5	5	5	4	4	128		
117	4	4	3	4	4	4	4	5	4	3	2	4	3	4	5	4	2	5	4	4	4	3	4	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	140		
118	5	2	5	4	5	4	5	4	3	5	3	4	4	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	5	2	5	4	3	5	4	5	5	4	5	141	

Lampiran 2. Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
119	5	4	2	4	4	4	3	4	4	5	2	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	5	4	4	4	4	138
120	4	4	3	3	5	3	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	137	
121	4	4	3	3	4	4	4	5	4	4	2	4	4	4	5	4	2	5	5	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	5	5	5	4	5	5	142	
122	4	3	5	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	150	
123	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	2	4	3	4	5	3	2	4	5	4	4	5	3	5	5	4	4	3	3	4	5	4	3	3	3	131	
124	5	4	4	4	4	4	4	5	3	5	2	4	4	5	5	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	146	
125	4	4	5	5	5	4	5	5	1	4	1	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	149	
126	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	1	4	5	5	4	4	1	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	127	
127	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	2	4	4	5	4	5	2	4	4	4	4	5	4	5	5	3	4	4	4	4	4	5	5	4	4	146	
128	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	2	4	4	5	4	5	2	4	5	4	4	4	4	4	5	3	3	4	4	5	4	4	5	4	4	143	
129	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	1	4	4	5	4	4	1	5	4	4	3	1	2	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	146	
130	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	156	
131	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	3	4	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	4	5	4	3	5	4	4	4	5	5	5	5	5	153	
132	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	3	4	4	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	5	5	2	3	4	4	5	4	4	4	3	4	146	
133	4	4	5	5	5	4	5	5	3	4	1	5	5	5	5	3	1	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	157	
134	4	3	4	5	5	4	5	3	4	4	3	4	5	4	4	3	3	4	4	5	4	3	4	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	143	
135	4	4	5	5	5	4	5	5	1	4	1	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	148	
136	5	2	1	4	5	4	5	4	3	5	3	4	4	5	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	2	5	4	3	5	4	5	5	4	5	137	
137	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	5	4	4	5	3	4	5	2	4	4	4	5	5	4	5	5	5	145	
138	4	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	5	150	
139	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	2	3	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	118	
140	4	4	4	4	5	4	3	4	3	3	2	4	4	5	4	3	2	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	4	4	4	4	3	3	2	2	127	
141	5	4	3	3	4	4	3	4	3	5	2	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	5	5	4	4	4	4	131	
142	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	3	2	3	3	3	4	3	4	3	2	2	3	4	3	3	4	3	5	5	5	4	4	4	4	4	123	
143	4	1	4	4	4	2	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	4	125	
144	5	5	5	5	5	3	5	4	5	5	2	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	5	1	5	5	5	4	5	5	5	5	5	156	
145	4	5	4	4	4	4	3	4	4	3	2	3	3	3	4	4	2	4	4	3	3	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4	3	3	131	
146	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	122	
147	4	3	3	5	4	1	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	3	2	2	5	2	3	3	3	2	2	5	5	5	5	133	
148	4	4	5	5	5	4	5	5	1	4	1	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	148	

Lampiran 2. Tingkat Kebutuhan Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
179	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	164
180	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	164
181	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
182	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
183	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	130
184	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	154
185	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	164
186	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
187	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	130
188	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	140
189	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	130
190	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
191	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
192	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
193	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	130	
194	5	3	5	5	3	3	5	5	3	5	3	4	5	5	5	5	3	5	5	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	154
195	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
196	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
197	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	130
198	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
199	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	130
200	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164

Lampiran 3. Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi

Skor Butir - Butir Pertanyaan

Resp.	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
1	3	3	2	2	2	2	3	4	2	3	2	4	2	3	3	2	2	2	4	4	3	3	4	5	3	1	3	3	3	3	3	4	3	3	2	100	
2	4	4	2	2	2	2	2	4	3	1	3	4	3	3	4	3	1	3	4	4	4	3	3	3	2	1	3	4	4	2	3	3	4	3	1	101	
3	4	3	2	2	2	2	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	3	3	3	3	3	3	3	2	117	
4	3	3	3	4	3	1	2	4	2	3	2	4	3	2	3	2	1	3	3	4	4	3	2	3	2	2	3	3	3	2	3	4	4	4	2	99	
5	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	3	3	2	3	3	3	3	2	84	
6	3	2	2	2	2	2	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	3	4	4	3	3	4	2	1	4	4	4	2	3	4	4	3	4	107	
7	4	4	2	1	2	3	3	4	3	5	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	124	
8	4	4	3	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	126
9	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	141
10	4	4	4	4	4	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	3	3	4	2	133	
11	4	3	2	3	3	2	2	4	4	3	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	4	4	3	3	4	4	4	4	127	
12	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	141	
13	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	3	3	2	3	3	3	3	2	84	
14	4	4	3	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	127	
15	4	4	4	5	5	1	4	2	1	1	1	2	3	2	3	1	3	3	3	2	1	1	1	2	3	2	2	4	4	3	3	4	3	3	2	89	
16	2	1	3	1	1	1	3	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	4	4	2	1	2	4	4	1	2	4	2	4	1	92	
17	4	2	2	2	2	2	2	4	3	2	3	4	3	3	3	3	2	3	3	4	4	3	2	3	2	2	3	4	4	2	3	4	4	4	4	104	
18	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	2	3	4	4	4	4	117	
19	4	4	2	2	2	2	2	3	2	1	2	3	1	2	4	2	1	3	4	3	1	1	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	69	
20	4	3	4	4	3	3	4	2	2	3	2	2	1	2	1	2	3	2	1	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	91	
21	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	119	
22	4	4	4	4	4	3	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	3	4	3	2	4	3	3	2	3	4	4	4	4	118	
23	4	2	2	2	2	3	1	4	2	2	2	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	3	4	2	1	3	4	4	4	4	4	5	4	3	112	
24	4	4	2	2	2	2	2	3	2	1	2	3	1	2	4	2	1	3	4	3	1	1	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	69	
25	4	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	2	1	3	4	4	4	2	3	4	4	4	2	112	
26	4	4	3	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	4	4	2	126	
27	3	1	3	1	2	1	1	4	2	1	2	4	4	4	3	2	1	4	4	4	5	4	3	4	2	1	3	3	3	3	4	3	4	2	98		
28	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	2	3	4	4	4	4	117	

Lampiran 3. Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35					
29	2	1	3	1	1	1	4	4	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	4	2	1	2	2	4	4	1	2	4	2	4	1	2	4	2	4	1	91
30	3	1	3	1	2	1	2	3	1	2	1	3	3	3	3	1	3	3	3	3	4	3	2	3	2	1	4	3	3	2	2	3	4	4	4	3	88			
31	4	4	2	1	2	3	3	4	3	5	3	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	3	124				
32	4	4	2	2	2	2	2	4	3	1	3	4	2	3	4	3	1	2	2	4	4	3	2	3	2	1	3	3	3	2	3	3	4	4	4	2	96			
33	4	3	4	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	1	4	4	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	3	4	4	3	4	4	2	110			
34	4	2	1	1	2	1	1	4	3	1	3	4	3	4	3	3	1	3	3	4	4	3	2	3	2	1	3	3	3	4	4	3	2	3	3	94				
35	4	2	2	2	2	3	1	4	3	1	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	4	3	2	4	3	3	2	3	4	3	4	2	105				
36	3	1	2	1	2	2	1	4	3	1	3	4	4	4	3	3	1	4	4	4	4	3	3	4	2	1	3	4	4	4	4	3	4	4	2	103				
37	4	4	2	1	2	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	2	117				
38	3	1	3	1	2	1	4	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	4	2	1	2	2	4	4	1	2	4	2	4	2	93				
39	4	3	4	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	118					
40	4	3	2	3	3	1	4	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	2	4	2	2	3	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	2	3	3	100				
41	4	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	2	1	1	4	4	4	2	3	4	4	4	3	111				
42	4	4	3	2	2	4	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	4	4	2	125				
43	4	1	2	1	1	1	1	4	2	1	2	4	3	4	3	2	1	4	4	4	5	4	3	4	2	1	3	3	3	3	3	4	3	4	2	97				
44	4	3	2	2	2	2	3	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	3	3	4	2	1	3	3	3	2	3	5	4	4	3	107					
45	3	1	3	1	1	1	1	4	1	2	1	4	4	4	2	1	2	4	3	4	5	4	4	3	1	1	4	3	4	2	3	3	4	4	2	95				
46	4	3	4	2	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	4	4	2	4	3	3	3	3	115				
47	4	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	3	3	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	122				
48	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	2	84				
49	4	4	2	1	1	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	120				
50	4	3	2	2	2	3	2	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	117				
51	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	5	3	3	4	2	1	3	3	3	2	3	4	4	3	2	112				
52	3	2	2	2	2	3	2	4	2	2	2	4	4	4	2	2	1	3	3	4	4	3	2	3	2	1	4	4	3	2	3	4	4	4	2	98				
53	3	3	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	5	4	3	4	2	1	3	4	3	4	4	4	5	5	3	113				
54	4	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	116				
55	4	3	2	3	3	1	2	3	2	2	2	3	3	4	3	2	1	2	4	3	3	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	4	4	2	104				
56	4	4	2	3	3	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	4	4	4	4	3	123				
57	3	2	2	3	3	1	2	4	3	2	3	4	3	4	3	3	1	4	3	4	4	4	3	4	2	1	3	3	4	4	4	4	4	4	2	107				
58	3	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	1	3	3	4	4	3	3	4	2	1	3	4	4	3	3	4	4	4	3	111				

Lampiran 3. Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
59	4	3	2	3	4	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	102
60	4	2	2	3	3	1	2	4	3	2	3	4	3	4	3	3	1	4	3	4	4	4	3	4	2	1	3	3	4	4	4	4	4	4	2	108
61	4	3	4	3	4	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	2	115	
62	3	1	2	1	2	1	1	3	3	1	3	3	3	4	3	3	1	4	4	3	4	3	2	3	2	1	3	3	3	2	3	3	4	4	2	91
63	4	3	2	3	3	1	4	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	2	4	2	2	3	3	4	4	2	4	3	3	4	4	3	2	2	2	97
64	4	4	2	3	3	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	125	
65	3	3	2	2	3	2	2	4	2	3	2	4	2	3	3	2	2	2	4	4	3	3	4	5	2	1	3	3	3	3	3	4	3	3	2	99
66	4	3	2	2	3	4	1	4	2	2	2	4	2	4	3	2	1	3	3	4	4	3	2	3	2	1	3	3	3	2	2	3	4	4	3	97
67	4	3	4	2	2	2	2	4	3	2	3	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	3	4	2	3	4	4	3	2	111
68	3	3	2	2	2	3	1	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	4	4	4	4	3	4	4	2	1	3	3	3	2	3	3	4	4	2	104
69	4	4	2	1	2	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	121
70	4	3	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	2	113	
71	3	3	2	2	2	2	2	4	2	3	2	4	2	3	3	2	2	2	4	4	3	3	4	5	2	1	3	3	3	2	3	3	4	4	2	98
72	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	4	4	2	2	1	3	3	3	4	3	2	3	2	1	3	4	3	4	3	3	3	3	1	92
73	3	3	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	5	4	3	4	2	1	4	4	4	3	3	4	4	4	3	111
74	3	1	2	1	2	1	1	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	4	4	3	3	3	2	1	3	3	4	3	4	4	4	4	3	96	
75	4	2	2	2	2	2	2	4	3	2	3	4	3	3	3	3	1	3	3	4	4	3	2	3	2	2	3	4	4	3	4	4	4	3	104	
75	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	4	2	3	4	4	4	4	117	
77	4	4	2	2	2	2	2	3	3	1	3	3	3	4	4	3	1	3	4	3	4	2	2	3	2	1	3	3	3	2	3	3	4	4	2	97
78	4	3	2	2	2	2	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	117	
79	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	3	4	4	4	2	117	
80	4	4	4	4	4	3	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	1	3	4	4	4	3	3	4	2	1	3	4	4	3	3	4	4	3	115	
81	4	1	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4	2	2	3	2	1	2	3	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	2	2	3	2	91	
82	4	1	2	2	2	1	1	4	3	1	3	4	3	4	3	3	1	3	4	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	3	3	3	2	98
83	4	3	2	2	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	5	3	4	5	1	4	4	5	4	4	4	4	2	124	
84	4	3	2	3	3	2	2	4	4	3	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	3	3	3	3	3	3	3	121	
85	4	4	2	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	129	
86	4	2	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	115	
87	4	4	2	1	2	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	121	
88	4	2	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	5	4	3	4	2	1	4	4	3	3	3	4	4	4	3	110

Lampiran 3. Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
89	3	2	2	2	3	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	5	4	3	4	2	1	4	4	4	2	3	4	4	4	2	109
90	4	1	2	2	2	2	4	2	1	2	4	3	3	3	2	1	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	4	2	91	
91	3	1	2	1	2	1	1	4	2	2	4	4	4	3	2	1	3	3	4	4	3	2	4	3	1	3	3	3	2	3	4	4	3	2	93	
92	4	4	2	2	2	2	2	4	4	1	4	4	1	2	4	4	1	3	4	4	4	2	3	3	2	1	3	3	3	3	3	4	4	4	2	102
93	4	3	4	4	2	3	4	2	2	3	2	2	1	2	1	2	3	2	1	2	3	2	3	3	3	3	2	4	4	2	2	3	3	2	2	90
94	4	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	132
95	4	3	4	2	2	2	2	4	3	2	3	4	3	3	2	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	4	4	2	4	3	3	3	3	109
96	4	3	2	2	2	2	2	4	4	2	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	3	3	3	3	3	3	3	2	114
97	3	3	3	4	2	1	2	5	3	3	3	5	3	4	4	3	2	4	4	5	5	4	3	4	3	2	4	4	4	2	3	4	4	4	2	118
98	2	3	3	1	2	1	3	4	1	1	1	4	3	3	2	1	1	4	2	4	5	4	3	2	3	1	3	3	3	2	3	3	3	3	2	89
99	3	1	2	1	2	1	1	4	2	2	2	4	4	4	3	2	1	3	3	4	4	3	2	4	3	1	3	3	3	2	3	4	4	3	2	93
100	4	4	2	2	2	2	2	4	4	1	4	4	3	4	4	4	1	3	4	4	4	2	3	3	2	1	3	3	3	3	3	4	4	4	2	106
101	4	3	2	2	2	2	2	4	2	1	2	4	3	3	3	2	1	2	3	4	4	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	4	2	93	
102	3	2	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	5	4	3	4	2	1	3	4	4	3	4	4	3	3	2	108
103	4	2	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	4	4	3	4	2	1	3	3	3	3	3	4	4	4	3	107
104	4	4	4	2	2	3	1	4	3	2	3	4	4	4	3	3	1	3	3	4	5	3	3	4	2	1	3	4	4	3	3	3	4	4	3	110
105	3	2	2	2	2	1	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	5	3	4	2	1	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	115
106	3	3	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4	4	3	3	2	3	3	3	4	4	3	4	4	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	108
107	4	3	2	2	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	3	3	4	4	3	3	117
108	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	129
109	4	4	2	2	2	3	2	4	4	3	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	2	4	3	2	4	3	4	3	3	4	4	4	4	119
110	2	1	3	1	2	1	4	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	3	2	3	1	4	4	4	3	3	3	3	1	96	
111	4	4	4	4	2	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	2	3	4	4	4	4	3	4	2	2	4	4	4	2	3	3	4	3	4	116	
112	4	4	2	1	2	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	2	2	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	120
113	4	4	2	1	2	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	2	1	4	4	4	3	3	4	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	3	115
114	4	4	3	2	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	119
115	4	4	2	2	2	2	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	3	4	2	1	3	4	3	3	4	4	4	4	4	115
116	4	4	2	2	2	2	2	4	3	1	3	4	3	3	4	3	1	3	4	4	4	3	3	3	2	1	3	4	4	3	4	4	4	3	3	106
117	3	3	2	2	2	2	3	4	2	3	2	4	2	3	3	2	2	2	4	4	3	3	4	5	3	1	3	3	3	3	3	4	3	3	2	100
118	4	2	2	3	3	3	1	4	2	2	2	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	4	3	4	2	2	4	4	4	4	5	4	5	4	5	117

Lampiran 3. Kinerja Saat Ini Bus Ekonomi (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
119	4	4	2	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	132
120	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	84
121	4	4	2	1	2	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	1	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	121
122	4	3	4	2	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	4	4	2	4	3	3	3	3	115	
123	4	4	2	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	128	
124	4	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	102	
125	4	4	2	1	2	3	3	4	3	5	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	124	
126	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	3	3	2	3	3	3	3	2	84	
127	4	3	2	2	2	4	1	4	3	2	3	4	3	4	3	3	2	3	2	4	4	3	2	3	4	2	3	4	4	3	3	3	4	4	4	108	
128	3	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3	4	4	4	3	3	1	3	3	4	4	3	3	4	2	1	3	4	4	3	3	4	4	4	3	111	
129	4	4	2	2	2	2	2	3	2	1	2	3	1	2	4	2	1	3	4	3	1	1	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	69	
130	4	3	2	3	3	1	4	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	2	4	2	3	3	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	2	3	3	101	
131	3	3	2	2	2	3	1	4	3	1	3	4	4	4	3	3	1	3	4	4	4	4	3	4	3	2	3	3	3	4	4	4	4	4	2	108	
132	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	102	
133	3	1	2	1	2	2	1	4	3	3	3	4	4	4	3	3	1	4	4	4	4	3	3	4	2	1	3	3	3	2	3	4	4	4	2	101	
134	4	2	2	2	2	3	2	4	3	2	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	4	3	2	4	3	3	2	3	4	4	4	2	108	
135	3	1	3	1	1	1	4	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	4	2	1	2	2	4	4	1	2	4	2	4	2	93	
136	4	2	2	3	4	4	2	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	2	3	4	4	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	5	4	5	120	
137	4	3	2	4	4	3	2	3	2	2	3	4	4	3	2	1	3	3	3	4	3	2	3	2	1	4	4	4	4	2	3	4	4	4	3	104	
138	4	1	2	2	2	2	2	4	2	1	2	4	2	2	3	2	1	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	1	85	
139	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	119		
140	3	3	2	3	3	2	2	4	4	3	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	5	3	4	5	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	120	
141	4	4	2	1	2	3	3	4	3	5	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	124	
142	4	4	3	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	126	
143	4	4	4	4	3	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	140	
144	4	4	4	4	3	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	130	
145	4	4	3	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	127	
146	3	1	1	1	2	1	1	4	3	1	3	4	4	4	4	3	1	3	4	4	4	5	3	5	3	2	4	3	3	3	3	4	4	4	4	106	
147	3	3	3	4	3	1	3	2	1	1	1	2	3	2	3	1	3	3	3	2	1	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	1	77	
148	3	1	3	1	2	1	4	4	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	2	4	5	4	4	2	1	2	2	4	4	1	2	4	2	4	1	92	

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35				
1	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	2	5	5	4	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	4	3	4	5	4	5	5	142	
2	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	2	5	5	5	5	5	4	3	5	2	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	158	
3	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	2	5	4	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	5	159	
4	5	4	5	3	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	5	2	5	5	4	4	5	4	5	4	2	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4	5	152	
5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	3	1	4	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	148	
6	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	127	
7	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	4	4	136	
8	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	2	4	4	2	3	3	4	4	5	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	128
9	5	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	121
10	4	5	4	4	3	3	3	5	3	4	4	4	3	3	4	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	132
11	5	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	1	4	4	3	3	3	4	4	5	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	123
12	5	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	5	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3	128
13	5	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	123
14	5	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	132
15	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	5	4	4	3	4	4	5	4	3	4	4	4	4	128	
16	5	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	129
17	5	3	4	4	5	4	4	3	5	4	4	5	3	5	5	3	2	4	4	4	4	3	4	5	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	141
18	5	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	5	3	4	5	3	2	4	5	4	4	5	3	5	5	4	4	3	3	3	4	5	4	3	3	3	3	135	
19	5	5	4	4	4	4	3	5	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4	3	5	2	5	2	3	3	3	2	2	4	4	4	4	4	4	138	
20	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	3	1	4	4	4	5	4	4	5	5	2	3	3	3	3	4	5	4	5	4	5	4	145	
21	5	3	3	4	5	5	4	3	5	3	4	5	3	5	5	3	2	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	137	
22	5	4	3	3	5	5	4	4	5	4	3	5	4	5	5	3	3	4	4	3	3	4	3	5	5	3	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	141	
23	5	3	4	4	5	5	4	3	5	3	3	5	3	5	5	3	2	4	4	3	3	4	5	5	5	3	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	142
24	5	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	5	4	5	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	130	
25	5	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	3	2	5	4	5	4	4	3	4	5	4	4	4	4	3	5	5	4	3	4	4	4	142	
26	5	5	4	4	5	5	3	5	5	4	4	5	4	5	5	3	1	4	4	4	4	5	3	5	5	1	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	139
27	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	5	5	3	1	4	3	4	4	4	5	4	5	2	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	146
28	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	3	2	4	4	5	5	4	4	4	5	2	4	4	4	4	5	4	3	3	4	4	4	4	147

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
29	5	4	4	4	5	5	4	4	5	4	3	5	4	5	5	4	1	4	4	3	3	5	3	5	5	1	4	4	4	4	4	3	3	3	3	136	
30	5	3	3	5	5	5	4	3	5	4	5	5	4	5	5	3	2	4	4	4	4	3	4	5	2	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	137	
31	5	3	3	4	5	5	4	3	5	4	4	5	4	5	5	3	2	4	4	3	4	5	4	5	5	2	3	3	3	3	4	3	3	3	4	134	
32	5	3	2	4	5	5	3	3	5	4	3	5	4	5	5	3	2	4	4	3	3	5	3	5	5	4	4	3	4	3	5	4	3	3	3	134	
33	5	3	3	4	5	5	4	3	5	4	5	5	4	5	5	3	2	4	4	4	4	5	3	5	5	1	3	4	5	5	4	4	5	4	4	143	
34	5	4	3	3	5	5	4	4	5	4	3	5	4	5	5	3	2	4	4	3	3	4	3	5	5	4	5	4	4	4	5	3	4	2	3	138	
35	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	5	5	4	2	5	5	4	4	5	4	5	5	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	152	
36	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	5	1	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	162
37	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	3	2	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	5	159	
38	5	3	5	4	5	5	4	3	5	4	4	5	4	5	5	4	2	4	4	5	4	4	4	5	5	3	4	4	4	3	5	4	4	4	4	146	
39	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	3	4	4	4	5	4	5	5	5	154	
40	4	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	3	2	4	4	5	5	5	5	5	5	3	5	4	5	4	5	4	3	3	3	152	
41	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	2	5	4	5	4	4	5	4	5	3	4	4	5	5	5	5	4	5	5	155	
42	5	4	3	4	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	4	2	5	5	5	4	5	4	5	3	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	152	
43	5	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	1	5	5	4	4	5	4	5	2	3	4	4	4	5	4	4	4	4	4	146	
44	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	1	4	4	4	5	5	4	5	5	2	4	4	4	4	5	4	5	4	4	152	
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	2	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	161	
46	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	4	2	4	5	4	4	5	4	4	4	4	150	
47	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	2	4	4	4	4	4	5	5	5	2	3	4	5	4	5	4	4	5	4	153	
48	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	5	2	4	5	4	4	4	5	4	5	3	3	4	4	4	5	4	5	4	4	150	
49	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	5	2	4	4	4	4	5	4	5	5	3	4	4	4	4	5	5	4	4	5	151	
50	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	3	1	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	4	4	4	4	145	
51	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4	2	5	4	5	5	5	4	4	5	2	4	5	5	4	5	4	5	5	4	154	
52	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	175
53	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	147
54	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	141
55	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	155
56	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	154
57	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4	5	4	4	4	3	3	3	3	5	5	3	3	3	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	147
58	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	146

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)



Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
89	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	175
90	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
91	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
92	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	164
93	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	165
94	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
95	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	165
96	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	131
97	5	1	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	5	4	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	4	129	
98	5	5	5	5	5	3	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	5	1	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	158
99	5	5	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	2	4	4	3	3	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4	3	3	134	
100	5	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	124	
101	4	3	3	5	4	5	5	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	3	5	2	5	2	3	3	3	2	2	5	5	5	5	5	137	
102	5	4	5	5	5	4	5	5	1	4	4	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	152	
103	5	4	5	5	4	5	5	1	4	5	5	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	153	
104	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140	
105	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140	
106	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140	
107	5	3	5	5	3	3	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	3	5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	156	
108	5	3	5	5	3	3	5	5	3	5	3	4	5	5	5	5	3	5	5	3	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	155	
109	5	3	5	5	3	3	5	5	3	5	3	3	5	5	5	5	3	5	5	3	3	3	3	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	151	
110	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	130	
111	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	143	
112	5	3	5	5	3	3	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	3	5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	156	
113	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	165	
114	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	139	
115	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	144	
116	5	4	3	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	4	5	4	2	5	4	4	4	3	4	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	143	
117	4	2	5	4	5	4	5	4	3	5	5	4	4	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	4	3	5	4	5	5	4	5	143	
118	5	4	2	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	5	4	4	4	140	

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
119	5	4	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	141	
120	5	4	3	3	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	2	5	5	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	5	5	5	5	4	5	5	146
121	5	3	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	152	
122	5	3	3	4	4	4	4	4	3	4	5	4	3	4	5	3	2	4	5	4	4	5	3	5	5	4	4	3	3	4	5	4	3	3	3	135	
123	5	4	4	4	5	4	4	5	3	5	4	4	4	5	5	3	2	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	149
124	5	4	5	5	5	4	5	5	1	4	5	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	154	
125	5	3	3	3	5	3	4	3	4	4	4	4	5	5	4	4	1	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	131	
126	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	5	2	4	4	4	4	5	4	5	5	3	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	150
127	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	5	2	4	5	4	4	4	4	4	4	5	3	3	4	4	5	4	4	5	4	4	147
128	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4	1	5	4	4	3	1	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	151	
129	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	156	
130	5	4	5	5	5	4	5	3	2	4	4	4	5	5	5	2	2	3	4	4	4	3	3	3	5	3	4	5	5	5	4	4	4	4	4	140	
131	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	3	1	2	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	152	
132	5	4	4	5	4	4	4	5	3	5	5	5	4	4	4	3	2	5	4	5	4	4	3	4	3	4	5	4	4	4	5	5	4	3	4	144	
133	5	4	4	4	4	4	4	5	3	5	4	4	4	5	5	3	2	5	5	4	4	3	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	148	
134	5	3	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	153	
135	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	2	3	4	4	3	2	4	4	2	3	3	3	4	5	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	124	
136	5	4	3	3	4	3	3	3	4	5	4	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	4	4	4	4	5	4	5	4	5	127	
137	5	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	4	131		
138	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	127		
139	5	4	4	4	5	4	5	4	3	5	5	4	4	5	5	3	2	4	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	146	
140	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	4	5	2	5	5	5	4	4	5	4	4	2	4	4	4	5	5	4	4	5	153		
141	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	1	5	4	5	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	5	155	
142	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	4	3	2	4	4	4	4	4	5	5	5	5	154	
143	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	4	3	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	142	
144	4	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	2	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	154	
145	5	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	5	5	5	5	5	5	137	
146	5	4	5	5	5	4	5	3	3	4	5	4	5	5	4	3	1	3	3	4	5	5	3	3	5	1	4	5	4	5	4	5	5	4	4	142	
147	5	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	3	4	5	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	127	
148	5	3	5	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	3	4	4	5	4	4	3	5	5	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	151	

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)

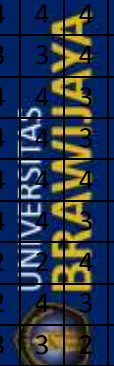
Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35			
149	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	2	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	5	158	
150	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	4	5	2	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	160	
151	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	4	4	5	5	4	2	5	5	4	4	5	4	5	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	152		
152	5	4	3	3	5	5	4	4	3	4	4	3	4	5	5	3	2	4	4	3	3	4	3	5	5	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	140		
153	5	5	4	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	145		
154	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	171		
155	5	4	4	4	5	4	5	3	4	5	4	3	5	5	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4	140		
156	5	4	3	4	4	4	4	5	4	3	3	4	4	4	5	4	2	5	4	4	4	3	4	5	5	3	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	143	
157	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	2	4	5	5	5	4	4	4	4	5	3	4	4	5	5	4	5	4	4	151		
158	5	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	150	
159	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	5	3	4	4	4	4	5	4	5	5	4	5	146	
160	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	156	
161	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	5	5	4	152		
162	5	3	4	4	5	5	3	4	4	4	3	5	4	5	4	4	3	4	4	5	5	3	4	4	4	5	4	3	4	4	4	5	5	5	5	4	146	
163	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	5	150		
164	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	162	
165	5	5	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	134	
166	5	4	4	4	4	4	3	4	3	3	2	4	4	5	4	3	2	4	4	4	4	5	3	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	129
167	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	157	
168	5	3	2	4	5	4	3	4	3	4	2	3	4	5	5	3	2	4	4	3	3	5	3	5	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	134	
169	5	3	3	5	5	4	4	3	4	4	2	5	5	5	4	4	2	3	4	5	5	5	3	4	5	2	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	136	
170	5	4	4	5	5	4	4	4	3	4	3	4	4	5	5	3	3	4	4	4	4	4	5	4	5	2	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5	145	
171	5	3	3	4	5	4	4	4	3	4	2	4	4	5	5	3	2	4	4	4	4	5	5	5	5	2	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	141	
172	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	1	3	4	5	5	4	1	4	4	3	3	5	5	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	138	
173	5	3	5	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	151	
174	5	4	4	4	5	4	4	5	3	5	2	4	4	5	5	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	146
175	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	5	2	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	142	
176	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	5	5	5	4	4	3	4	5	5	5	4	4	5	5	2	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	156	
177	5	4	4	4	4	4	3	4	3	4	1	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	132	
178	5	2	4	4	5	3	4	3	4	4	3	5	5	5	4	4	3	3	4	5	5	4	3	4	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	142	

Lampiran 4. Tingkat Kebutuhan Bus Eksekutif (Lanjutan)

Skor Butir - Butir Pertanyaan

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
179	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	2	4	4	5	5	4	2	4	4	4	5	5	4	5	5	2	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	146
180	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	3	4	5	5	5	4	3	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	5	5	158	
181	5	4	3	4	5	4	4	5	4	4	3	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	5	4	5	3	3	4	4	5	5	4	4	4	4	150	
182	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	3	5	4	5	5	4	3	4	4	5	5	4	5	4	5	3	4	5	5	5	4	5	5	4	4	153	
183	4	5	4	4	5	4	3	4	3	4	1	5	4	5	5	3	1	4	4	5	5	5	3	5	5	3	5	4	5	4	5	4	4	4	4	142	
184	5	4	5	5	5	4	5	4	4	5	3	5	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	3	4	5	2	4	4	4	5	5	5	5	5	5	153	
185	5	3	3	3	5	3	4	4	3	4	3	3	5	5	4	3	3	4	4	3	5	4	5	4	5	2	4	5	5	5	5	5	5	5	5	143	
186	5	4	5	4	5	5	4	4	3	5	1	4	4	5	5	3	1	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	5	4	4	4	4	139	
187	5	4	4	5	5	4	4	5	4	5	2	5	4	5	4	4	2	5	4	5	5	5	4	4	5	2	4	5	5	4	5	4	5	5	4	151	
188	5	4	3	3	4	4	4	3	3	4	2	3	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	119	
189	5	5	4	4	5	4	4	4	3	4	2	5	4	5	5	3	2	4	4	5	5	4	4	4	5	2	4	4	4	4	5	4	3	3	4	140	
190	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	5	4	4	5	4	4	156	
191	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	2	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	4	3	5	4	3	4	5	5	5	4	4	4	140	
192	5	4	5	4	5	4	5	4	3	4	1	4	4	5	5	3	1	4	4	4	5	4	4	5	5	2	3	4	4	4	4	5	4	5	4	140	
193	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	1	4	4	5	4	4	1	5	4	4	3	1	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	148	
194	5	5	5	5	5	3	5	4	5	5	2	5	5	5	5	5	2	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	159	
195	5	5	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	135	
196	5	4	5	5	5	4	5	4	4	4	1	5	5	5	5	4	1	4	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	155	
197	5	3	4	4	5	3	4	3	4	4	2	4	5	5	4	4	2	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	135	
198	5	4	5	5	5	5	6	5	1	4	1	5	5	5	5	1	1	5	1	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	151
199	5	5	4	4	5	4	4	4	3	4	2	4	5	5	5	3	2	4	3	4	4	4	3	4	5	3	4	4	4	4	5	4	4	5	4	140	
200	5	4	3	3	4	4	3	4	3	5	2	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	5	5	4	4	4	4	131	

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif



Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35			
1	5	3	2	2	2	3	2	5	4	3	4	5	3	2	3	3	1	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	117
2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	3	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	142	
3	4	2	1	1	3	2	3	4	3	2	3	4	2	2	2	4	3	4	2	3	3	4	4	4	2	4	3	3	2	4	4	3	3	2	3	102		
4	3	2	3	3	1	2	1	3	4	2	3	3	3	2	4	2	1	3	3	4	4	5	5	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	3	107		
5	3	2	1	2	2	2	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	2	4	3	4	4	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	4	3	2	2	107		
6	5	4	4	3	3	3	2	5	4	4	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	134		
7	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	139		
8	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	2	4	4	2	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	120		
9	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	130		
10	4	5	4	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	5	4	5	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	130		
11	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	1	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	131		
12	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	3	2	2	3	4	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	4	4	116		
13	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	134		
14	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	127		
15	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	137		
16	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	5	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	129		
17	5	3	2	2	4	2	5	4	3	4	5	4	4	5	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	2	4	3	3	3	3	4	3	3	4	126		
18	5	3	2	2	3	4	5	4	4	4	5	4	4	5	3	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	138		
19	5	3	3	3	3	3	5	4	4	4	5	3	2	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	5	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	122			
20	4	3	2	3	3	2	3	4	4	3	2	4	2	3	4	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	2	113		
21	5	3	2	2	3	5	3	3	4	3	4	5	4	4	5	3	3	4	4	4	4	3	5	5	2	4	5	3	3	4	3	3	4	3	4	128		
22	5	4	3	3	2	4	2	5	4	2	4	5	4	4	4	3	1	5	4	4	4	4	4	5	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	124		
23	5	3	2	2	3	4	3	3	4	3	3	5	3	4	5	2	1	5	4	4	4	4	5	4	4	2	4	3	3	3	3	4	4	4	4	123		
24	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	3	5	4	3	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	132			
25	4	3	4	4	4	3	4	4	2	3	2	4	1	2	1	2	2	2	1	2	3	2	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	93			
26	5	3	3	4	2	3	2	5	4	3	4	5	4	5	5	4	1	4	4	4	4	5	4	4	4	1	4	4	4	3	3	4	4	3	3	128		
27	5	3	3	3	2	2	3	4	3	3	5	4	4	4	3	2	4	3	4	4	4	4	4	5	4	1	4	4	3	3	3	3	3	3	3	117		
28	4	3	3	2	3	3	3	3	4	4	2	4	3	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	5	5	2	4	4	4	3	4	4	3	3	4	122		

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
29	5	2	2	2	2	2	2	5	4	3	3	5	3	3	3	4	2	4	4	4	3	5	4	5	5	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	124	
30	5	3	2	3	2	2	2	5	4	2	4	5	4	4	4	3	1	5	4	4	4	5	4	5	4	2	5	4	5	4	5	5	4	4	5	133	
31	5	5	3	3	3	3	3	5	4	4	3	5	4	4	5	2	1	4	4	4	4	5	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	124	
32	5	3	2	2	2	4	2	5	4	2	3	5	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	119
33	4	4	2	2	3	2	3	4	4	4	2	4	4	4	4	2	1	4	4	4	4	5	5	5	5	2	4	4	4	3	4	4	3	4	3	124	
34	5	4	2	2	3	4	3	5	4	3	4	5	4	4	4	3	1	3	5	4	4	5	3	5	4	2	4	4	4	3	3	3	3	4	3	126	
35	4	3	2	3	2	2	4	4	4	3	3	4	4	5	5	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	120	
36	4	4	4	4	4	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	3	3	3	4	2	128	
37	4	1	3	1	1	1	4	4	4	2	4	4	4	4	2	2	1	4	2	4	5	4	3	4	2	3	3	4	4	4	3	4	3	3	2	110	
38	4	2	1	3	3	2	4	5	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	5	4	3	3	5	2	2	4	3	3	4	4	4	3	3	3	117	
39	4	3	2	2	2	3	2	4	4	3	3	4	4	3	3	3	1	4	3	4	3	4	4	4	2	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	112	
40	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	2	3	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	3	3	3	118	
41	4	3	2	2	3	3	3	4	4	3	4	4	4	2	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	3	3	3	3	3	2	113	
42	3	4	2	3	2	2	2	3	3	4	3	3	4	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	106	
43	4	3	1	3	2	2	2	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	3	4	3	4	4	2	3	5	5	3	3	4	4	3	3	116		
44	4	4	2	2	2	2	2	4	3	3	4	4	4	3	4	3	1	3	4	3	4	5	4	5	4	1	3	4	4	3	3	4	4	3	3	115	
45	4	2	3	2	2	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	3	2	2	2	120	
46	4	2	2	3	2	2	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	1	3	4	3	4	4	5	4	4	2	4	3	3	4	4	3	3	2	3	115	
47	4	2	1	1	2	2	2	4	3	2	4	4	3	4	4	3	1	3	4	3	4	3	4	4	4	2	3	4	3	3	4	4	3	2	3	106	
48	4	3	1	2	2	2	2	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	2	3	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	3	4	4	3	3	3	113	
49	4	3	1	2	2	3	2	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	2	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	4	116		
50	3	3	4	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	2	3	2	1	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	3	2	3	3	4	3	3	2	110	
51	4	2	2	3	3	1	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3	1	4	3	4	4	4	3	4	2	4	3	3	4	4	4	3	2	3	113		
52	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	2	3	3	3	3	4	126	
53	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	3	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	123	
54	4	2	1	1	1	1	1	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	112	
55	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	121	
56	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	4	4	4	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	120	
57	4	3	3	2	2	2	2	4	3	4	3	4	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3	3	2	2	2	3	4	4	3	3	3	4	3	2	105	
58	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	132	

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
59	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	1	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	121	
60	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	1	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	121		
61	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	124		
62	3	3	3	3	2	3	2	3	4	2	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	119		
63	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	123		
64	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	3	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	3	3	4	115		
65	4	3	3	3	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	4	119		
66	4	5	2	2	2	2	2	4	4	2	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	121		
67	4	3	1	3	2	2	2	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	3	4	3	4	4	4	2	3	5	5	3	3	4	4	3	116	
68	4	4	2	2	2	2	2	4	3	3	4	4	4	3	4	3	1	3	4	3	4	5	4	5	4	1	3	4	4	3	3	4	4	3	115	
69	4	2	3	2	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	3	2	2	2	120	
70	4	2	2	3	3	2	3	4	3	3	4	4	3	4	4	1	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	3	2	3	114	
71	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	132	
72	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	123	
73	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	122	
74	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	123	
75	3	3	3	3	2	2	2	3	4	2	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	119	
75	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	123	
77	4	3	3	3	3	3	2	4	4	2	4	4	3	3	3	2	4	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	115	
78	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	4	119	
79	5	3	2	2	2	3	2	5	4	3	4	5	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	120		
80	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	5	5	4	4	4	5	4	5	3	5	4	4	5	5	5	5	5	144	
81	4	2	1	1	3	2	3	4	3	2	3	4	2	2	2	4	3	4	2	3	3	4	4	4	2	4	3	2	4	4	3	3	2	3	102	
82	3	2	3	3	1	2	1	3	4	2	4	3	3	2	4	2	1	3	3	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	107	
83	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	132	
84	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	4	116	
85	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	132	
86	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	129	
87	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	137	
88	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	134	

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
89	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	129
90	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	138
91	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	126	
92	5	3	2	2	2	4	2	5	4	3	4	5	4	4	5	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	2	4	3	3	3	3	4	3	3	4	126	
93	5	3	2	2	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	5	3	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	138	
94	5	3	3	3	3	2	3	5	4	4	4	5	3	2	3	3	1	4	4	4	4	3	3	4	5	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	121	
95	4	3	2	3	2	3	4	4	3	4	4	4	2	3	4	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	2	115	
96	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	4	4	4	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	120	
97	4	3	3	2	2	2	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	3	3	4	3	2	108	
98	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	132	
99	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	123
100	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	125
101	4	3	3	3	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	124
102	3	3	3	3	2	2	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	119
103	5	3	2	2	3	3	2	5	4	3	4	5	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	120
104	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	3	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	142
105	4	2	1	1	3	3	3	4	3	2	3	4	2	2	4	3	4	2	2	3	3	4	4	4	2	4	3	2	4	4	3	3	2	4	3	2	102
106	3	2	3	3	2	2	1	3	4	2	4	3	3	2	4	2	1	3	3	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	107
107	3	2	1	2	2	2	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	3	4	4	2	3	3	3	3	4	3	2	2	108	
108	5	4	4	3	2	3	2	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	136
109	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	129
110	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
111	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	128
112	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	125
113	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	125
114	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	124
115	3	3	3	3	2	3	2	3	4	2	4	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	119
116	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	123
117	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	115
118	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	119

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
119	4	5	2	2	4	2	2	4	4	2	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	121
120	4	3	1	3	2	2	2	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	3	4	3	4	4	4	2	3	5	5	3	3	4	4	4	3	3	116
121	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	134
122	4	5	4	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	5	4	5	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	130
123	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	135
124	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	3	2	2	3	4	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	117
125	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	134	
126	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	129
127	5	3	2	2	3	2	5	4	3	4	5	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	120
128	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	5	5	4	4	4	3	4	5	3	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	142	
129	4	2	1	1	3	2	3	4	3	2	3	4	2	2	2	4	3	4	2	3	3	4	4	4	2	4	3	3	2	4	4	3	3	2	3	102	
130	3	2	3	3	1	2	1	3	4	2	4	3	3	2	4	2	1	3	3	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	3	107	
131	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	125	
132	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	125		
133	4	3	3	3	3	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	124	
134	3	3	3	3	2	2	3	4	2	4	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	119	
135	4	3	3	3	2	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	123	
136	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	134	
137	4	5	4	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	5	5	5	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	131	
138	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	136	
139	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	3	2	2	3	4	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	117
140	5	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	134	
141	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	129	
142	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140
143	4	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	124
144	3	3	3	3	2	3	2	3	4	2	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	119
145	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	123
146	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	134
147	4	5	4	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	5	5	5	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	131	
148	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	135

Lampiran 5. Kinerja Saat Ini Bus Eksekutif (Lanjutan)

Responden	Skor Butir - Butir Pertanyaan																																			Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
149	5	5	3	3	3	3	3	5	4	4	4	5	4	4	5	2	1	4	4	4	4	5	5	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	127
150	5	3	2	2	2	4	2	5	4	2	4	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	121	
151	4	4	2	2	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	4	4	4	4	5	3	5	5	2	4	4	4	3	4	4	3	4	3	124	
152	5	4	2	2	3	4	3	5	4	3	4	5	4	4	4	3	4	3	5	4	4	5	5	5	4	2	4	4	4	3	3	3	3	4	3	131	
153	4	3	2	3	2	2	2	4	4	3	4	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	122	
154	4	4	4	4	2	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	3	3	3	4	2	130		
155	4	1	3	1	4	1	4	4	4	2	5	4	4	4	2	2	3	4	2	4	5	4	4	4	2	3	3	4	4	4	3	4	3	3	2	114	
156	4	2	1	3	2	3	2	4	5	3	4	4	4	4	4	3	2	4	4	5	4	3	5	5	2	2	4	3	3	4	4	4	3	3	119		
157	4	3	2	2	3	2	4	4	3	3	4	4	3	3	3	1	4	3	4	3	4	4	4	4	2	4	3	3	3	4	4	3	4	3	112		
158	5	5	3	3	2	3	5	4	4	4	5	4	4	5	2	1	4	4	4	4	5	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	125		
159	5	3	2	2	2	4	2	5	4	2	4	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	121		
160	4	4	2	2	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	4	4	4	4	5	5	5	5	2	4	4	4	3	4	4	3	4	3	126	
161	4	3	3	3	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	123	
162	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	134	
163	4	5	4	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	5	5	5	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	131	
164	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	135	
165	5	5	3	3	3	3	3	5	4	4	4	5	4	4	5	2	1	4	4	4	4	5	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	126	
166	4	4	5	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	129	
167	5	3	2	2	3	3	2	5	4	3	4	5	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	120		
168	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	5	5	4	4	4	5	5	5	3	5	4	4	5	5	5	5	5	5	145	
169	4	2	1	1	3	2	3	4	3	2	3	4	2	2	2	4	3	4	2	3	3	4	4	4	2	4	3	2	4	4	3	3	2	3	102		
170	3	2	3	3	1	2	1	3	4	2	4	3	3	2	4	2	1	3	3	4	4	5	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	3	3	107		
171	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	125		
172	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	5	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	126		
173	4	3	3	3	2	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	125		
174	3	3	3	3	2	3	2	3	4	2	4	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	118	
175	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	134		
176	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	5	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	131		
177	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	140	
178	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	129		

Data yang diperoleh untuk mengevaluasi tarif angkutan umum AKDP rute Surabaya – Malang sebagai berikut:

Untuk bus kelas Ekonomi AC:

a. Biaya tetap (*standing cost*)

Biaya tetap dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Biaya Awak Bus

Pendapatan bersih sopir per rit diperoleh 10% dari penghasilan yang diperolehnya.

Data perhitungan:

- Tarif penumpang/orang = Rp.15.000
- Kapasitas angkut = 60 Orang
- Penghasilan dari tiket = $60 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 900.000$
- Pengiriman rata – rata barang/rit = Rp. 150.000
- Pendapatan sopir/tahun
 $= (\text{Rp. } 900.000 + \text{Rp. } 150.000) \times 10\% \times 360 = \text{Rp. } 37.800.000 / \text{tahun}$
- Pendapatan karnet/bulan = Rp. 1.500.000
- Pendapatan karnet = $\text{Rp. } 1.500.000 \times 12 = \text{Rp. } 18.000.000 / \text{tahun}$
- Total pengeluaran untuk awak kendaraan/tahun
 $= \text{Rp. } 37.800.000 + \text{Rp. } 18.000.000 = \text{Rp. } 55.800.000 / \text{tahun}$

2. Biaya Perijinan dan Administrasi

- Biaya STNK = Rp. 800.000/Tahun
- Biaya Izin Usaha = 200.000/Tahun
- Biaya Izin Trayek = Rp. 250.000/Tahun
- Biaya Pemeriksaan KIR = Rp. 150.000/Tahun
- Biaya pajak kendaraan bermotor (PKB)
 $= \text{Rp. } 6.000.000 / \text{Tahun}$
- Biaya pajak kendaraan per kilometer
 $= \frac{\text{Rp. } 6.000.000}{183.600} = \text{Rp. } 32.679 / \text{km}$
- Total Biaya Perijinan dan Administrasi = Rp. 7.400.000/ Tahun

3. Biaya Modal Kendaraan

- Harga Pembelian = Rp. 1.200.000.000
- Suku Bunga Pertahun = 20 %
- Masa Angsuran = 5 tahun
- Umur Ekonomis Kendaraan = 5 tahun

Perhitungan:

$$B_{BMAP} = \left[\frac{n+1}{2} \times \frac{H \times S}{t} \right] + \frac{H}{t}$$
$$B_{BMAP} = \left[\frac{5+1}{2} \times \frac{1.200.000.000 \times 0,2}{5} \right] + \frac{1.200.000.000}{5}$$
$$= \text{Rp. } 384.000.000 / \text{tahun}$$

4. Biaya Asuransi:

- Biaya asuransi kendaraan
 $= 2,5\% \times \text{Rp. } 1.200.000.000 = \text{Rp. } 300.000.000 / \text{tahun}$

b. Biaya tidak tetap (*running cost*)



Biaya tidak tetap dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Biaya Bahan Bakar

- Pemakaian BBM/hari = 102 liter
- Harga BBM = Rp. 6.900 /liter
- Biaya BBM/hari = Rp. 703.800

$$1) \text{BBM} = \frac{\text{Rp.703.8000}}{510} = \text{Rp. 1.380} / \text{km}$$

$$2) \text{Biaya BBM/tahun} = \text{Rp. 703.800} \times 360 \text{ Hari} = \text{Rp. 253.368.000} / \text{tahun}$$

2. Servis kecil

- Jarak tempuh satu kali servis kecil = 10.000 Km

- Waktu servis kecil/tahun = $\frac{183.600 \text{ km}}{10.000 \text{ km}} = 18 \text{ kali}$

No	Item	Kebutuhan/Tahun	Harga Suku Cadang (Rp)	Total (Rp)
1	Oli Mesin	20 Liter	40.000	800.000
2	Oli Gardan	8 Liter	35.000	280.000
3	Oli Transmisi	8 Liter	35.000	280.000
	Gemuk	5 Kg	94.000	470.000
	Ongkos Kerja			150.000
	Total Biaya			1.980.000

- Biaya satu kali servis kecil = Rp. 150.000
- Jadi biaya servis kecil/tahun = Rp. 1.980.000 x 18 = Rp. 35.640.000
- Sehingga biaya servis kecil = Rp. 35.640.000 / 360 = Rp. 99.000 / hari

3. Biaya pemakaian ban

- Daya Tahan Ban = 40.000 km
- Harga Ban baru = Rp. 2.700.000
- Jumlah Pemakaian Ban = 6 buah

Contoh perhitungan :

$$1) \text{Jumlah Ban Pertahun} = \frac{183.600 \text{ Km/Tahun}}{40.000 \text{ Km}} \times 6 = 27 \text{ Ban/Tahun}$$

$$2) \text{Biaya Pengguna Ban Pertahun} = 27 \times \text{Rp. 2.700.000} = \text{Rp. 72.900.000}$$

$$3) \text{Biaya Pengguna Ban Perhari} = \text{Rp. 72.900.000} / 360 = \text{Rp. 202.500} / \text{hari}$$

4. Biaya perawatan kendaraan

Pemeliharaan rutin harian ini merupakan kegiatan yang sifatnya sederhana dan mendasar dari perawatan kendaraan tapi penting untuk dilakukan secara rutin.

- Pencucian kendaraan

Contoh perhitungan :

$$1) \text{Biaya Pencucian Harian} = \text{Rp. 20.000}$$

$$2) \text{Biaya Pencucian Berkala/Tahun}$$



= Rp. 100.000 x 12 bulan = Rp. 1.200.000 /Tahun

3) Biaya Pencucian Berkala/hari
= Rp. 1.200.000 / 360 hari = Rp. 3.333,33 / hari

Total Biaya Pencucian Kendaraan
= Rp. 20.000 + Rp. 3.333,33 = Rp. 23.333,33 / hari

5. Biaya Penyusutan

- Nilai Sisa Kendaraan Bekas (L)
= 20 % dari harga kendaraan baru (Rp. 240.000.000)
- Umur Ekonomis Kendaraan (n) = 5 Tahun

Perhitungan :

$$d = (P - S) / n$$

$$= (1.200.000.000 - 240.000.000) / 5 = \text{Rp. } 192.000.000/\text{tahun}$$

$$= \text{Rp. } 533.333,33 / \text{hari}$$

6. Biaya Retribusi Terminal

Retribusi terminal untuk angkutan umum bus dikenakan pajak retribusi terminal setiap ritnya karena harus memasuki terminal. Biaya yang dibayarkan untuk retribusi terminal sebesar Rp. /ritnya.

Contoh perhitungan:

- Biaya retribusi terminal = Rp. 2.000 / hari

7. Biaya Retribusi Tol

Biaya untuk angkutan umum bus di tol masuk dalam golongan II yaitu sebesar Rp. 10.000 / rit.

Biaya Tol = Rp. 10.000 x 6 = Rp. 60.000 / hari

8. Servis besar

Biaya yang harus dibayarkan oleh pemilik angkutan umum pada saat kendaraan servis besar untuk semua jenis kendaraan disajikan sebagai berikut

No	Item	Kebutuhan/Tahun	Harga Suku Cadang (Rp)	Total (Rp)
1	Oli Mesin	25 Liter	40.000	1.000.000
2	Oli Gardan	8 Liter	35.000	280.000
3	Oli Transmisi	8 Liter	35.000	280.000
4	Gemuk	5 Kg	94.000	470.000
5	Minyak Rem	7 Liter	86.000	602.000
6	Saringan Udara	1 Buah	580.000	580.000
7	Saringan oli	1 Buah	320.000	320.000
8	Elemen lainnya	3 buah	1.000.000	3.000.000
Ongkos Kerja				520.000
Total Biaya				7.052.000

Data :

Jarak tempuh satu kali servis besar

- Biaya satu kali servis besar = Rp. 520.000

Perhitungan :

- Jarak servis besar/tahun = 183.600 / 30.000 = 7 kali
- Biaya servis besar/tahun = Rp. 7.052.000 x 7 = Rp. 49.364.000 / tahun



- Biaya servis besar = Rp. 49.364.000 / 360 hari = Rp. 137.122,22/ hari

Untuk bus kelas PATAS :

Biaya tetap (*standing cost*)

Biaya tetap dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Biaya Awak Bus

Pendapatan bersih sopir per rit diperoleh 10% dari penghasilan yang diperolehnya.

Data perhitungan:

- Tarif penumpang/orang = Rp.25.000
- Kapasitas angkut = 45 Orang
- Penghasilan dari tiket = 45 x Rp. 25.000 = Rp. 1.125.000
- Pengiriman rata-rata barang/rit = Rp. 150.000
- Pendapatan sopir/tahun
= (Rp. 1.125.000 + Rp. 150.000) x 10%) x 360 = Rp. 45.900.000 /tahun
- Pendapatan karnet/bulan = Rp. 1.500.000
- Pendapatan karnet = Rp. 1.500.000 x 12 = Rp. 18.000.000 / tahun
- Total pengeluaran untuk awak kendaraan/km
= Rp. 45.900.000 + Rp. 18.000.000 = Rp. 63.900.000 / tahun

2. Biaya Perijinan dan Administrasi

- Biaya STNK = Rp. 800.000/Tahun
- Biaya Izin Usaha = 200.000/Tahun
- Biaya Izin Trayek = Rp. 250.000/Tahun
- Biaya Periksaan KIR = Rp. 150.000/Tahun
- Biaya pajak kendaraan bermotor (PKB)
= Rp. 6.000.000 / Tahun
- Biaya pajak kendaraan per kilometer
= $\frac{Rp. 6.000.000}{122.400} = Rp. 49,02 / km$
- Total Biaya Perijinan dan Administrasi = Rp. 7.400.000 / Tahun

3. Biaya Modal Kendaraan

- Harga Pembelian = Rp. 1.200.000.000
- Suku Bunga Pertahun = 20 %
- Masa Angsuran = 5 tahun
- Umur Ekonomis Kendaraan = 5 tahun

Perhitungan:

$$B_{BMAP} = \left[\frac{n+1}{2} \times \frac{HxS}{t} \right] + \frac{H}{t}$$

$$B_{BMAP} = \left[\frac{5+1}{2} \times \frac{1.200.000.000 \times 0,2}{5} \right] + \frac{1.200.000.000}{5}$$

$$= Rp. 384.000.000 / tahun$$

4. Biaya Asuransi :

- Biaya asuransi kendaraan
= 2,5% x Rp. 1.200.000.000 = Rp.300.000.000 / tahun



Biaya tidak tetap (*running cost*)

Biaya tidak tetap dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Biaya Bahan Bakar

- Pemakaian BBM/hari = 68 liter
- Harga BBM = Rp. 6.900 /liter
- Biaya BBM/hari = Rp. 469.200

$$1) \text{BBM} = \frac{\text{Rp. } 469.200}{340} = \text{Rp. } 1.380/\text{km}$$

2) Biaya BBM/tahun

$$= \text{Rp. } 703.800 \times 360 \text{ Hari} = \text{Rp. } 168.912.000$$

2. Servis kecil

- Jarak tempuh satu kali servis kecil = 10.000 Km

- Waktu servis kecil/tahun = $\frac{122.400 \text{ km}}{10.000 \text{ km}} = 12 \text{ kali}$

No	Item	Kebutuhan/Tahun	Harga Suku Cadang (Rp)	Total (Rp)
1	Oli Mesin	20 Liter	40.000	800.000
2	Oli Gardan	8 Liter	35.000	280.000
3	Oli Transmisi	8 Liter	35.000	280.000
4	Gemuk	5 Kg	94.000	470.000
	Ongkos Kerja			150.000
	Total Biaya			1.980.000

- Biaya satu kali servis kecil = Rp. 150.000

Jadi biaya servis kecil/tahun = Rp. 1.980.000 x 12 = Rp. 23.760.000 /tahun

Sehingga biaya servis kecil = Rp. 23.760.000 / 360 = Rp. 66.000 / hari

3. Biaya pemakaian ban

- Daya Tahan Ban = 40.000 km
- Harga Ban baru = Rp. 2.700.000
- Jumlah Pemakaian Ban = 6 buah

Contoh perhitungan:

1) Jumlah Ban Pertahun

$$= \frac{122.400 \text{ Km/Tahun}}{40.000 \text{ Km}} \times 6 = 18 \text{ Ban/Tahun}$$

2) Biaya Pengguna Ban Pertahun

$$= 18 \times \text{Rp. } 2.700.000 = \text{Rp. } 48.600.000$$

3) Biaya Pengguna Ban Perhari

$$= \text{Rp. } 56.700.000 / 360 = \text{Rp. } 135.000 / \text{hari}$$

4. Biaya perawatan kendaraan

Pemeliharaan rutin harian ini merupakan kegiatan yang sifatnya sederhana dan mendasar dari perawatan kendaraan tapi penting untuk dilakukan secara rutin.

- Pencucian kendaraan

Contoh perhitungan:

1) Biaya Pencucian Harian

$$= \text{Rp. } 20.000 / \text{hari}$$

2) Biaya Pencucian Berkala/Tahun

$$= \text{Rp. } 100.000 \times 12 \text{ bulan} = \text{Rp. } 1.200.000 / \text{Tahun}$$



3) Biaya Pencucian Berkala

$$= \text{Rp. } 1.200.000 / 360 = \text{Rp. } 3.333,33 / \text{hari}$$

Total Biaya Pencucian Kendaraan

$$= \text{Rp. } 20.000 + \text{Rp. } 3.333,33 = \text{Rp. } 23.333,33 / \text{hari}$$

5. Biaya Penyusutan

- Nilai Sisa Kendaraan Bekas (L)
= 20 % dari harga kendaraan baru (Rp. 240.000.000)

- Umur Ekonomis Kendaraan (n)
= 5 Tahun

Perhitungan :

$$d = (P - S) / n$$

$$= (1.200.000.000 - 240.000.000) / 5 = \text{Rp. } 192.000.000 / \text{tahun}$$

$$= \text{Rp. } 533.333,33 / \text{hari}$$

6. Biaya Retribusi terminal

Retribusi terminal untuk angkutan umum bus dikenakan pajak retribusi terminal setiap ritnya karena harus memasuki terminal. Biaya yang dibayarkan untuk retribusi terminal sebesar Rp. /ritnya.

Contoh perhitungan:

- Biaya retribusi terminal = Rp. 2.000 / hari

7. Biaya Tol

Biaya untuk angkutan umum bus di tol masuk dalam golongan II yaitu sebesar Rp. 10.000 / rit.

$$\text{Biaya Tol} = \text{Rp. } 10.000 \times 4 = \text{Rp. } 40.000 / \text{hari}$$

8. Servis besar

Biaya yang harus dibayarkan oleh pemilik angkutan umum pada saat kendaraan servis besar untuk semua jenis kendaraan disajikan sebagai berikut

No	Item	Kebutuhan/Tahun	Harga Suku Cadang (Rp)	Total (Rp)
1	Oli Mesin	25 Liter	40.000	1.000.000
2	Oli Gardan	8 Liter	35.000	280.000
3	Oli Transmisi	8 Liter	35.000	280.000
4	Gemuk	5 Kg	94.000	470.000
5	Minyak Rem	7 Liter	86.000	602.000
6	Saringan Udara	1 Buah	580.000	580.000
7	Saringan oli	1 Buah	320.000	320.000
8	Elemen lainnya	3 buah	1.000.000	3.000.000
Ongkos Kerja				520.000
Total Biaya				7.052.000

Data :

Jarak tempuh satu kali servis besar

- Biaya satu kali servis besar = Rp. 520.000

Perhitungan :

- Jarak servis besar/tahun = 122.400 / 30.000 = 4 kali

- Biaya servis besar/tahun = Rp. 7.052.000 x 4 = Rp. 28.772.160 / tahun



Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

• Biaya servis besar = Rp. 28.772.160 / 360 = Rp. 79.922,667/hari

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Bds Ekonomi

Biaya Tetap (BT) = UP + ADM + BM + AS

= 55.800.000 + 7.400.000 + 384.000.000 + 300.000.000

= Rp. 747.200.000 / tahun

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Biaya Tidak Tetap (BV) = (BBM + MP + BN + MN + DEP + TPR + SC) / J

= (703.800 + 99.000 + 202.500 + 23.333,33 + 533.333,33 +

2.000 + 60.000 + 137.122,22) / 510

= 3.472,72 / km

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) = BT / (12 x 30) + BV x J

= 747.200.000 / (12 x 30) + 3.472,72 x 510

= Rp. 3.846.642,76 / hari

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Biaya Over head (OV) = 10 % x BOK

= 10 % x 3.846.642,76 = Rp. 384.664,28/hari

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Kuntungan (K) = 10 % x HargaKendaraanBaru

= 10 % x 1.200.000.000

= Rp. 120.000.000 / tahun

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

BOK total = BOK + K / (12 x 25) + OV

= 3.846.642,76 + 120.000.000 / (12 x 30) + 384.664,28

= Rp. 4.564.640,37 / hari

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Tar = $\frac{BOK\ total}{jumlah\ penumpang\ per\ hari}$

= $\frac{4.564.640,37}{360}$ = Rp. 12.679,56

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Repository
Repository
Repository
Repository
Repository

Bus Eksekutif

$$\begin{aligned} \text{Biaya Tetap (BT)} &= \text{UP} + \text{ADM} + \text{BM} + \text{AS} \\ &= 63.900.000 + 7.400.000 + 384.000.000 + 300.000.000 \\ &= \text{Rp. } 755.300.000 / \text{tahun} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya Tidak Tetap (BV)} &= (\text{BBM} + \text{MP} + \text{BN} + \text{MN} + \text{DEP} + \text{TPR} + \text{SC}) / \text{J} \\ &= (469.200 + 66.000 + 135.000 + 23.333,33 + 533.333,33 + \\ &\quad 2.000 + 40.000 + 79.922,67) / 340 \\ &= 4.055,26 / \text{km} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya Operasional Kendaraan (BOK)} &= \text{BT} / (12 \times 25) + \text{BV} \times \text{J} \\ &= 755.300.000 / (12 \times 30) + 4.055,26 \times 340 \\ &= \text{Rp. } 3.476.843,96 / \text{hari} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya Over head (OV)} &= 10 \% \times \text{BOK} \\ &= 10 \% \times 3.476.843,96 = \text{Rp. } 347.684,39 / \text{hari} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Keuntungan (K)} &= 10 \% \times \text{Harga Kendaraan Baru} \\ &= 10 \% \times 1.200.000.000 \\ &= \text{Rp. } 120.000.000 / \text{tahun} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{BOK total} &= \text{BOK} + \text{K} / (12 \times 25) + \text{OV} \\ &= 3.476.843,96 + 120.000.000 / (12 \times 30) + 347.684,39 \\ &= \text{Rp. } 4.157.861,68 / \text{hari} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \frac{\text{BOK total}}{\text{jumlah penumpang per hari}} \\ &= \frac{4.157.861,68}{180} = \text{Rp. } 23.099,23 \end{aligned}$$



Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi

No	Pendapatan responden per bulan	Pengeluaran untuk transport per bulan	prosentase budget untuk transport (%)	Pengeluaran untuk bus per bulan	prosentase budget untuk bus (%)	Panjang perjalanan responden Km/bulan	panjang rute per rit Km	ATP	
								per Km	per rit
1	Rp 3,000,000	Rp 250,000	8.33%	Rp 300,000	10.00%	835	85	Rp 29.940	Rp 2,545
2	Rp 3,500,000	Rp 350,000	10.00%	Rp 600,000	17.14%	685	85	Rp 87.591	Rp 7,445
3	Rp 4,200,000	Rp 375,000	8.93%	Rp 300,000	7.14%	685	85	Rp 39.103	Rp 3,324
4	Rp 4,500,000	Rp 500,000	11.11%	Rp 150,000	3.33%	835	85	Rp 19.960	Rp 1,697
5	Rp 2,600,000	Rp 250,000	9.62%	Rp 200,000	7.69%	685	85	Rp 28.074	Rp 2,386
6	Rp 8,000,000	Rp 250,000	3.13%	Rp 600,000	7.50%	835	85	Rp 22.455	Rp 1,909
7	Rp 7,000,000	Rp 375,000	5.36%	Rp 300,000	4.29%	385	85	Rp 41.744	Rp 3,548
8	Rp 1,500,000	Rp 250,000	16.67%	Rp 300,000	20.00%	385	85	Rp 129.870	Rp 11,039
9	Rp 3,500,000	Rp 250,000	7.14%	Rp 250,000	7.14%	385	85	Rp 46.382	Rp 3,942
10	Rp 5,500,000	Rp 250,000	4.55%	Rp 300,000	5.45%	385	85	Rp 35.419	Rp 3,011
11	Rp 3,000,000	Rp 250,000	8.33%	Rp 600,000	20.00%	835	85	Rp 59.880	Rp 5,090
12	Rp 6,000,000	Rp 275,000	4.58%	Rp 300,000	5.00%	835	85	Rp 16.467	Rp 1,400
13	Rp 6,000,000	Rp 375,000	6.25%	Rp 150,000	2.50%	445	85	Rp 21.067	Rp 1,791
14	Rp 4,250,000	Rp 375,000	8.82%	Rp 600,000	14.12%	835	85	Rp 63.403	Rp 5,389
15	Rp 7,000,000	Rp 300,000	4.29%	Rp 150,000	2.14%	505	85	Rp 12.730	Rp 1,082
16	Rp 3,900,000	Rp 300,000	7.69%	Rp 250,000	6.41%	565	85	Rp 34.037	Rp 2,893
17	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 250,000	6.25%	435	85	Rp 17.960	Rp 1,527
18	Rp 5,500,000	Rp 125,000	2.27%	Rp 150,000	2.73%	685	85	Rp 4.977	Rp 423
19	Rp 3,300,000	Rp 125,000	3.79%	Rp 250,000	7.58%	835	85	Rp 11.341	Rp 964
20	Rp 5,000,000	Rp 250,000	5.00%	Rp 300,000	6.00%	325	85	Rp 46.154	Rp 3,923
21	Rp 3,900,000	Rp 280,000	7.18%	Rp 300,000	7.69%	535	85	Rp 40.259	Rp 3,422
22	Rp 6,500,000	Rp 375,000	5.77%	Rp 300,000	4.62%	505	85	Rp 34.273	Rp 2,913
23	Rp 2,200,000	Rp 125,000	5.68%	Rp 250,000	11.36%	685	85	Rp 20.737	Rp 1,763
24	Rp 2,000,000	Rp 250,000	12.50%	Rp 200,000	10.00%	685	85	Rp 36.496	Rp 3,102
25	Rp 8,000,000	Rp 425,000	5.31%	Rp 250,000	3.13%	535	85	Rp 24.825	Rp 2,110
26	Rp 5,000,000	Rp 250,000	5.00%	Rp 200,000	4.00%	535	85	Rp 18.692	Rp 1,589
27	Rp 5,000,000	Rp 325,000	6.50%	Rp 300,000	6.00%	1285	85	Rp 15.175	Rp 1,290

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
28	Rp 8,500,000	Rp 600,000	7.06%	Rp 150,000	1.76%	235	85	Rp 45.056	Rp 3,830
29	Rp 1,900,000	Rp 250,000	13.16%	Rp 250,000	13.16%	265	85	Rp 124.131	Rp 10,551
30	Rp 6,000,000	Rp 270,000	4.50%	Rp 250,000	4.17%	685	85	Rp 16.423	Rp 1,396
31	Rp 2,750,000	Rp 250,000	9.09%	Rp 250,000	9.09%	805	85	Rp 28.233	Rp 2,400
32	Rp 2,000,000	Rp 350,000	17.50%	Rp 300,000	15.00%	835	85	Rp 62.874	Rp 5,344
33	Rp 1,000,000	Rp 125,000	12.50%	Rp 150,000	15.00%	235	85	Rp 79.787	Rp 6,782
34	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 250,000	4.17%	805	85	Rp 6.470	Rp 550
35	Rp 5,000,000	Rp 75,000	1.50%	Rp 150,000	3.00%	235	85	Rp 9.574	Rp 814
36	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	385	85	Rp 27.829	Rp 2,365
37	Rp 7,000,000	Rp 500,000	7.14%	Rp 300,000	4.29%	685	85	Rp 31.283	Rp 2,659
38	Rp 1,500,000	Rp 125,000	8.33%	Rp 300,000	20.00%	985	85	Rp 25.381	Rp 2,157
39	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	625	85	Rp 17.143	Rp 1,457
40	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	685	85	Rp 15.641	Rp 1,330
41	Rp 5,800,000	Rp 625,000	10.78%	Rp 300,000	5.17%	385	85	Rp 83.968	Rp 7,137
42	Rp 5,800,000	Rp 195,000	3.36%	Rp 300,000	5.17%	325	85	Rp 31.034	Rp 2,638
43	Rp 5,800,000	Rp 375,000	6.47%	Rp 300,000	5.17%	325	85	Rp 59.682	Rp 5,073
44	Rp 3,000,000	Rp 275,000	9.17%	Rp 300,000	10.00%	445	85	Rp 61.798	Rp 5,253
45	Rp 3,500,000	Rp 150,000	4.29%	Rp 300,000	8.57%	505	85	Rp 25.460	Rp 2,164
46	Rp 1,700,000	Rp 200,000	11.76%	Rp 300,000	17.65%	535	85	Rp 65.970	Rp 5,607
47	Rp 3,000,000	Rp 275,000	9.17%	Rp 300,000	10.00%	835	85	Rp 32.934	Rp 2,799
48	Rp 7,000,000	Rp 125,000	1.79%	Rp 300,000	4.29%	805	85	Rp 6.655	Rp 566
49	Rp 4,500,000	Rp 250,000	5.56%	Rp 300,000	6.67%	685	85	Rp 24.331	Rp 2,068
50	Rp 7,500,000	Rp 625,000	8.33%	Rp 300,000	4.00%	835	85	Rp 29.940	Rp 2,545
51	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 300,000	7.50%	205	85	Rp 45.732	Rp 3,887
52	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	835	85	Rp 16.841	Rp 1,432
53	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	835	85	Rp 16.841	Rp 1,432
54	Rp 6,500,000	Rp 375,000	5.77%	Rp 300,000	4.62%	505	85	Rp 34.273	Rp 2,913
55	Rp 1,000,000	Rp 200,000	20.00%	Rp 300,000	30.00%	1285	85	Rp 46.693	Rp 3,969
56	Rp 7,000,000	Rp 125,000	1.79%	Rp 300,000	4.29%	385	85	Rp 13.915	Rp 1,183

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
57	Rp 7,000,000	Rp 125,000	1.79%	Rp 300,000	4.29%	535	85	Rp 10.013	Rp 851
58	Rp 2,000,000	Rp 125,000	6.25%	Rp 300,000	15.00%	475	85	Rp 39.474	Rp 3,355
59	Rp 800,000	Rp 125,000	15.63%	Rp 300,000	37.50%	335	85	Rp 139.925	Rp 11,894
60	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	355	85	Rp 30.181	Rp 2,565
61	Rp 6,000,000	Rp 100,000	1.67%	Rp 300,000	5.00%	385	85	Rp 12.987	Rp 1,104
62	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 300,000	5.00%	385	85	Rp 16.234	Rp 1,380
63	Rp 6,000,000	Rp 250,000	4.17%	Rp 300,000	5.00%	385	85	Rp 32.468	Rp 2,760
64	Rp 5,000,000	Rp 750,000	15.00%	Rp 300,000	6.00%	365	85	Rp 123.288	Rp 10,479
65	Rp 6,000,000	Rp 425,000	7.08%	Rp 300,000	5.00%	535	85	Rp 39.720	Rp 3,376
66	Rp 7,200,000	Rp 375,000	5.21%	Rp 300,000	4.17%	585	85	Rp 26.709	Rp 2,270
67	Rp 1,600,000	Rp 125,000	7.81%	Rp 300,000	18.75%	535	85	Rp 43.808	Rp 3,724
68	Rp 1,200,000	Rp 125,000	10.42%	Rp 300,000	25.00%	385	85	Rp 81.169	Rp 6,899
69	Rp 3,600,000	Rp 125,000	3.47%	Rp 300,000	8.33%	475	85	Rp 21.930	Rp 1,864
70	Rp 2,000,000	Rp 375,000	18.75%	Rp 300,000	15.00%	385	85	Rp 146.104	Rp 12,419
71	Rp 3,500,000	Rp 250,000	7.14%	Rp 300,000	8.57%	265	85	Rp 80.863	Rp 6,873
72	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 300,000	7.50%	295	85	Rp 31.780	Rp 2,701
73	Rp 3,000,000	Rp 175,000	5.83%	Rp 300,000	10.00%	505	85	Rp 34.653	Rp 2,946
74	Rp 8,000,000	Rp 250,000	3.13%	Rp 300,000	3.75%	385	85	Rp 24.351	Rp 2,070
75	Rp 8,000,000	Rp 275,000	3.44%	Rp 300,000	3.75%	265	85	Rp 38.915	Rp 3,308
76	Rp 2,200,000	Rp 250,000	11.36%	Rp 300,000	13.64%	1885	85	Rp 18.085	Rp 1,537
77	Rp 2,200,000	Rp 125,000	5.68%	Rp 300,000	13.64%	2185	85	Rp 7.801	Rp 663
78	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 300,000	5.00%	1435	85	Rp 4.355	Rp 370
79	Rp 7,000,000	Rp 250,000	3.57%	Rp 300,000	4.29%	775	85	Rp 13.825	Rp 1,175
80	Rp 4,200,000	Rp 125,000	2.98%	Rp 300,000	7.14%	385	85	Rp 23.191	Rp 1,971
81	Rp 4,200,000	Rp 200,000	4.76%	Rp 300,000	7.14%	1195	85	Rp 11.955	Rp 1,016
82	Rp 7,000,000	Rp 500,000	7.14%	Rp 300,000	4.29%	235	85	Rp 91.185	Rp 7,751
83	Rp 5,000,000	Rp 500,000	10.00%	Rp 300,000	6.00%	535	85	Rp 56.075	Rp 4,766
84	Rp 3,250,000	Rp 250,000	7.69%	Rp 300,000	9.23%	535	85	Rp 43.134	Rp 3,666
85	Rp 4,000,000	Rp 250,000	6.25%	Rp 300,000	7.50%	1285	85	Rp 14.591	Rp 1,240

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
86	Rp 4,500,000	Rp 250,000	5.56%	Rp 300,000	6.67%	1085	85	Rp 15.361	Rp 1,306
87	Rp 4,000,000	Rp 375,000	9.38%	Rp 300,000	7.50%	1135	85	Rp 24.780	Rp 2,106
88	Rp 3,200,000	Rp 375,000	11.72%	Rp 300,000	9.38%	985	85	Rp 35.692	Rp 3,034
89	Rp 7,000,000	Rp 550,000	7.86%	Rp 300,000	4.29%	485	85	Rp 48.601	Rp 4,131
90	Rp 2,600,000	Rp 250,000	9.62%	Rp 300,000	11.54%	985	85	Rp 29.285	Rp 2,489
91	Rp 7,500,000	Rp 250,000	3.33%	Rp 300,000	4.00%	565	85	Rp 17.699	Rp 1,504
92	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	385	85	Rp 36.526	Rp 3,105
93	Rp 8,000,000	Rp 250,000	3.13%	Rp 300,000	3.75%	385	85	Rp 24.351	Rp 2,070
94	Rp 7,000,000	Rp 250,000	3.57%	Rp 300,000	4.29%	205	85	Rp 52.265	Rp 4,443
95	Rp 5,000,000	Rp 250,000	5.00%	Rp 300,000	6.00%	535	85	Rp 28.037	Rp 2,383
96	Rp 7,500,000	Rp 250,000	3.33%	Rp 300,000	4.00%	235	85	Rp 42.553	Rp 3,617
97	Rp 6,000,000	Rp 500,000	8.33%	Rp 300,000	5.00%	1285	85	Rp 19.455	Rp 1,654
98	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 300,000	5.00%	295	85	Rp 21.186	Rp 1,801
99	Rp 4,250,000	Rp 125,000	2.94%	Rp 300,000	7.06%	1085	85	Rp 8.132	Rp 691
100	Rp 7,000,000	Rp 150,000	2.14%	Rp 300,000	4.29%	565	85	Rp 11.378	Rp 967
101	Rp 3,900,000	Rp 375,000	9.62%	Rp 300,000	7.69%	865	85	Rp 33.348	Rp 2,835
102	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 300,000	7.50%	805	85	Rp 11.646	Rp 990
103	Rp 5,000,000	Rp 125,000	2.50%	Rp 300,000	6.00%	1495	85	Rp 5.017	Rp 426
104	Rp 3,000,000	Rp 125,000	4.17%	Rp 300,000	10.00%	1105	85	Rp 11.312	Rp 962
105	Rp 8,000,000	Rp 250,000	3.13%	Rp 300,000	3.75%	325	85	Rp 28.846	Rp 2,452
106	Rp 3,900,000	Rp 372,000	9.54%	Rp 300,000	7.69%	445	85	Rp 64.304	Rp 5,466
107	Rp 6,500,000	Rp 375,000	5.77%	Rp 300,000	4.62%	505	85	Rp 34.273	Rp 2,913
108	Rp 2,000,000	Rp 125,000	6.25%	Rp 300,000	15.00%	985	85	Rp 19.036	Rp 1,618
109	Rp 2,000,000	Rp 250,000	12.50%	Rp 300,000	15.00%	685	85	Rp 54.745	Rp 4,653
110	Rp 6,000,000	Rp 550,000	9.17%	Rp 300,000	5.00%	585	85	Rp 47.009	Rp 3,996
111	Rp 6,000,000	Rp 250,000	4.17%	Rp 300,000	5.00%	265	85	Rp 47.170	Rp 4,009
112	Rp 4,000,000	Rp 400,000	10.00%	Rp 300,000	7.50%	285	85	Rp 105.263	Rp 8,947
113	Rp 4,000,000	Rp 375,000	9.38%	Rp 300,000	7.50%	305	85	Rp 92.213	Rp 7,838
114	Rp 1,900,000	Rp 250,000	13.16%	Rp 300,000	15.79%	535	85	Rp 73.783	Rp 6,272

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
115	Rp 6,000,000	Rp 430,000	7.17%	Rp 300,000	5.00%	385	85	Rp 55.844	Rp 4,747
116	Rp 2,750,000	Rp 250,000	9.09%	Rp 300,000	10.91%	1285	85	Rp 21.224	Rp 1,804
117	Rp 2,000,000	Rp 375,000	18.75%	Rp 300,000	15.00%	585	85	Rp 96.154	Rp 8,173
118	Rp 1,000,000	Rp 125,000	12.50%	Rp 300,000	30.00%	385	85	Rp 97.403	Rp 8,279
119	Rp 8,000,000	Rp 475,000	5.94%	Rp 300,000	3.75%	235	85	Rp 75.798	Rp 6,443
120	Rp 5,000,000	Rp 200,000	4.00%	Rp 300,000	6.00%	235	85	Rp 51.064	Rp 4,340
121	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	385	85	Rp 27.829	Rp 2,365
122	Rp 7,000,000	Rp 500,000	7.14%	Rp 300,000	4.29%	685	85	Rp 31.283	Rp 2,659
123	Rp 1,500,000	Rp 125,000	8.33%	Rp 300,000	20.00%	785	85	Rp 31.847	Rp 2,707
124	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	685	85	Rp 15.641	Rp 1,330
125	Rp 3,500,000	Rp 325,000	9.29%	Rp 300,000	8.57%	835	85	Rp 33.362	Rp 2,836
126	Rp 3,800,000	Rp 225,000	5.92%	Rp 300,000	7.89%	385	85	Rp 46.138	Rp 3,922
127	Rp 4,800,000	Rp 270,000	5.63%	Rp 300,000	6.25%	475	85	Rp 35.526	Rp 3,020
128	Rp 5,800,000	Rp 375,000	6.47%	Rp 300,000	5.17%	325	85	Rp 59.682	Rp 5,073
129	Rp 3,000,000	Rp 335,000	11.17%	Rp 300,000	10.00%	505	85	Rp 66.337	Rp 5,639
130	Rp 3,500,000	Rp 150,000	4.29%	Rp 300,000	8.57%	1105	85	Rp 11.635	Rp 989
131	Rp 1,700,000	Rp 200,000	11.76%	Rp 300,000	17.65%	835	85	Rp 42.268	Rp 3,593
132	Rp 2,700,000	Rp 375,000	13.89%	Rp 300,000	11.11%	960	85	Rp 43.403	Rp 3,689
133	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	1105	85	Rp 9.696	Rp 824
134	Rp 7,500,000	Rp 250,000	3.33%	Rp 200,000	2.67%	385	85	Rp 17.316	Rp 1,472
135	Rp 6,500,000	Rp 625,000	9.62%	Rp 300,000	4.62%	710	85	Rp 40.628	Rp 3,453
136	Rp 4,000,000	Rp 175,000	4.38%	Rp 150,000	3.75%	160	85	Rp 41.016	Rp 3,486
137	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	710	85	Rp 19.806	Rp 1,684
138	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	285	85	Rp 49.342	Rp 4,194
139	Rp 6,500,000	Rp 200,000	3.08%	Rp 300,000	4.62%	235	85	Rp 39.280	Rp 3,339
140	Rp 1,000,000	Rp 240,000	24.00%	Rp 300,000	30.00%	1285	85	Rp 56.031	Rp 4,763
141	Rp 8,000,000	Rp 312,500	3.91%	Rp 150,000	1.88%	260	85	Rp 22.536	Rp 1,916
142	Rp 8,500,000	Rp 650,000	7.65%	Rp 200,000	2.35%	385	85	Rp 39.725	Rp 3,377
143	Rp 2,000,000	Rp 125,000	6.25%	Rp 250,000	12.50%	745	85	Rp 20.973	Rp 1,783

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
144	Rp 6,000,000	Rp 625,000	10.42%	Rp 300,000	5.00%	235	85	Rp 132.979	Rp 11,303
145	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 250,000	7.14%	505	85	Rp 17.680	Rp 1,503
146	Rp 6,000,000	Rp 300,000	5.00%	Rp 250,000	4.17%	385	85	Rp 32.468	Rp 2,760
147	Rp 6,000,000	Rp 275,000	4.58%	Rp 150,000	2.50%	535	85	Rp 12.850	Rp 1,092
148	Rp 6,000,000	Rp 250,000	4.17%	Rp 150,000	2.50%	295	85	Rp 21.186	Rp 1,801
149	Rp 5,000,000	Rp 375,000	7.50%	Rp 150,000	3.00%	145	85	Rp 77.586	Rp 6,595
150	Rp 6,000,000	Rp 200,000	3.33%	Rp 250,000	4.17%	150	85	Rp 55.556	Rp 4,722
151	Rp 7,200,000	Rp 195,000	2.71%	Rp 300,000	4.17%	385	85	Rp 21.104	Rp 1,794
152	Rp 3,000,000	Rp 125,000	4.17%	Rp 250,000	8.33%	805	85	Rp 12.940	Rp 1,100
153	Rp 3,600,000	Rp 175,000	4.86%	Rp 150,000	4.17%	535	85	Rp 13.629	Rp 1,158
154	Rp 3,600,000	Rp 125,000	3.47%	Rp 200,000	5.56%	535	85	Rp 12.980	Rp 1,103
155	Rp 2,000,000	Rp 275,000	13.75%	Rp 150,000	7.50%	235	85	Rp 87.766	Rp 7,460
156	Rp 3,500,000	Rp 180,000	5.14%	Rp 300,000	8.57%	535	85	Rp 28.838	Rp 2,451
157	Rp 4,000,000	Rp 175,000	4.38%	Rp 450,000	11.25%	295	85	Rp 66.737	Rp 5,673
158	Rp 3,000,000	Rp 175,000	5.83%	Rp 300,000	10.00%	505	85	Rp 34.653	Rp 2,946
159	Rp 8,000,000	Rp 425,000	5.31%	Rp 200,000	2.50%	385	85	Rp 27.597	Rp 2,346
160	Rp 8,000,000	Rp 450,000	5.63%	Rp 300,000	3.75%	265	85	Rp 63.679	Rp 5,413
161	Rp 1,000,000	Rp 125,000	12.50%	Rp 300,000	30.00%	835	85	Rp 44.910	Rp 3,817
162	Rp 8,000,000	Rp 325,000	4.06%	Rp 300,000	3.75%	505	85	Rp 24.134	Rp 2,051
163	Rp 5,000,000	Rp 225,000	4.50%	Rp 300,000	6.00%	385	85	Rp 35.065	Rp 2,981
164	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	385	85	Rp 27.829	Rp 2,365
165	Rp 7,000,000	Rp 500,000	7.14%	Rp 300,000	4.29%	685	85	Rp 31.283	Rp 2,659
166	Rp 1,500,000	Rp 125,000	8.33%	Rp 300,000	20.00%	865	85	Rp 28.902	Rp 2,457
167	Rp 3,500,000	Rp 125,000	3.57%	Rp 300,000	8.57%	505	85	Rp 21.216	Rp 1,803
168	Rp 3,500,000	Rp 340,000	9.71%	Rp 300,000	8.57%	535	85	Rp 54.473	Rp 4,630
169	Rp 5,800,000	Rp 125,000	2.16%	Rp 300,000	5.17%	385	85	Rp 16.794	Rp 1,427
170	Rp 5,800,000	Rp 1,200,000	20.69%	Rp 300,000	5.17%	385	85	Rp 161.218	Rp 13,704
171	Rp 3,900,000	Rp 225,000	5.77%	Rp 300,000	7.69%	265	85	Rp 65.312	Rp 5,552
172	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 300,000	7.50%	535	85	Rp 17.523	Rp 1,489

Lampiran 5. Data ATP WTP Bus Ekonomi (Lanjutan)

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
173	Rp 5,000,000	Rp 275,000	5.50%	Rp 300,000	6.00%	445	85	Rp 37.079	Rp 3,152
174	Rp 3,000,000	Rp 125,000	4.17%	Rp 300,000	10.00%	805	85	Rp 15.528	Rp 1,320
175	Rp 8,000,000	Rp 250,000	3.13%	Rp 300,000	3.75%	325	85	Rp 28.846	Rp 2,452
176	Rp 3,900,000	Rp 330,000	8.46%	Rp 300,000	7.69%	445	85	Rp 57.044	Rp 4,849
177	Rp 6,500,000	Rp 375,000	5.77%	Rp 300,000	4.62%	505	85	Rp 34.273	Rp 2,913
178	Rp 2,000,000	Rp 125,000	6.25%	Rp 300,000	15.00%	385	85	Rp 48.701	Rp 4,140
179	Rp 2,000,000	Rp 250,000	12.50%	Rp 300,000	15.00%	685	85	Rp 54.745	Rp 4,653
180	Rp 5,000,000	Rp 400,000	8.00%	Rp 300,000	6.00%	385	85	Rp 62.338	Rp 5,299
181	Rp 4,000,000	Rp 125,000	3.13%	Rp 300,000	7.50%	205	85	Rp 45.732	Rp 3,887
182	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	985	85	Rp 14.277	Rp 1,214
183	Rp 8,000,000	Rp 375,000	4.69%	Rp 300,000	3.75%	835	85	Rp 16.841	Rp 1,432
184	Rp 6,500,000	Rp 125,000	1.92%	Rp 300,000	4.62%	505	85	Rp 11.424	Rp 971
185	Rp 4,000,000	Rp 500,000	12.50%	Rp 300,000	7.50%	835	85	Rp 44.910	Rp 3,817
186	Rp 4,700,000	Rp 200,000	4.26%	Rp 300,000	6.38%	835	85	Rp 15.289	Rp 1,300
187	Rp 3,000,000	Rp 375,000	12.50%	Rp 300,000	10.00%	335	85	Rp 111.940	Rp 9,515
188	Rp 8,000,000	Rp 125,000	1.56%	Rp 300,000	3.75%	325	85	Rp 14.423	Rp 1,226
189	Rp 5,500,000	Rp 250,000	4.55%	Rp 200,000	3.64%	385	85	Rp 23.613	Rp 2,007
190	Rp 6,500,000	Rp 625,000	9.62%	Rp 300,000	4.62%	835	85	Rp 34.546	Rp 2,936
191	Rp 6,000,000	Rp 100,000	1.67%	Rp 250,000	4.17%	385	85	Rp 10.823	Rp 920
192	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 150,000	2.50%	385	85	Rp 8.117	Rp 690
193	Rp 6,000,000	Rp 250,000	4.17%	Rp 150,000	2.50%	385	85	Rp 16.234	Rp 1,380
194	Rp 5,000,000	Rp 375,000	7.50%	Rp 150,000	3.00%	235	85	Rp 47.872	Rp 4,069
195	Rp 6,000,000	Rp 125,000	2.08%	Rp 250,000	4.17%	535	85	Rp 9.735	Rp 827
196	Rp 7,500,000	Rp 500,000	6.67%	Rp 150,000	2.00%	445	85	Rp 22.472	Rp 1,910
197	Rp 1,900,000	Rp 250,000	13.16%	Rp 250,000	13.16%	265	85	Rp 124.131	Rp 10,551
198	Rp 6,000,000	Rp 450,000	7.50%	Rp 250,000	4.17%	535	85	Rp 35.047	Rp 2,979
199	Rp 2,750,000	Rp 250,000	9.09%	Rp 250,000	9.09%	805	85	Rp 28.233	Rp 2,400
200	Rp 3,700,000	Rp 500,000	13.51%	Rp 300,000	8.11%	460	85	Rp 88.132	Rp 7,491

Lampiran 6. Data ATP WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden per bulan	pengeluaran untuk transport per bulan	prosentase budget untuk transport (%)	pengeluaran untuk bus per bulan	prosentase budget untuk bus (%)	Panjang perjalanan responden Km/bulan	panjang rute per rit Km	ATP	
								per Km	per rit
1	Rp 7,800,000	Rp 2,250,000	29%	Rp 1,250,000	16%	1085	85	Rp 332	Rp 28,248
2	Rp 3,450,000	Rp 1,200,000	35%	Rp 200,000	6%	1585	85	Rp 44	Rp 3,731
3	Rp 4,530,000	Rp 1,100,000	24%	Rp 100,000	2%	1735	85	Rp 106	Rp 9,010
4	Rp 3,400,000	Rp 1,200,000	35%	Rp 200,000	6%	1210	85	Rp 58	Rp 4,959
5	Rp 2,600,000	Rp 1,050,000	40%	Rp 50,000	2%	1585	85	Rp 13	Rp 1,083
6	Rp 4,600,000	Rp 1,200,000	26%	Rp 200,000	4%	1735	85	Rp 156	Rp 13,260
7	Rp 3,900,000	Rp 1,200,000	31%	Rp 200,000	5%	1885	85	Rp 33	Rp 2,775
8	Rp 3,400,000	Rp 1,200,000	35%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 41	Rp 3,458
9	Rp 5,500,000	Rp 2,250,000	41%	Rp 1,250,000	23%	1735	85	Rp 295	Rp 25,052
10	Rp 4,500,000	Rp 1,250,000	28%	Rp 250,000	6%	1210	85	Rp 145	Rp 12,325
11	Rp 3,100,000	Rp 1,200,000	39%	Rp 200,000	6%	1585	85	Rp 21	Rp 1,785
12	Rp 3,200,000	Rp 1,200,000	38%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 26	Rp 2,210
13	Rp 4,500,000	Rp 1,250,000	28%	Rp 250,000	6%	1735	85	Rp 134	Rp 11,390
14	Rp 3,850,000	Rp 1,100,000	29%	Rp 100,000	3%	1885	85	Rp 15	Rp 1,288
15	Rp 3,400,000	Rp 1,200,000	35%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 41	Rp 3,458
16	Rp 3,900,000	Rp 1,200,000	31%	Rp 200,000	5%	1285	85	Rp 48	Rp 4,071
17	Rp 4,600,000	Rp 1,200,000	26%	Rp 200,000	4%	1435	85	Rp 123	Rp 10,455
18	Rp 3,950,000	Rp 1,050,000	27%	Rp 50,000	1%	1735	85	Rp 8	Rp 651
19	Rp 3,400,000	Rp 1,100,000	32%	Rp 100,000	3%	1210	85	Rp 27	Rp 2,273
20	Rp 5,500,000	Rp 1,200,000	22%	Rp 200,000	4%	1585	85	Rp 128	Rp 10,880
21	Rp 4,900,000	Rp 2,250,000	46%	Rp 1,250,000	26%	1735	85	Rp 331	Rp 28,120
22	Rp 3,300,000	Rp 1,350,000	41%	Rp 350,000	11%	1735	85	Rp 24	Rp 2,040
23	Rp 3,200,000	Rp 1,200,000	38%	Rp 200,000	6%	1210	85	Rp 23	Rp 1,955
24	Rp 3,250,000	Rp 1,200,000	37%	Rp 200,000	6%	1585	85	Rp 21	Rp 1,785
25	Rp 6,500,000	Rp 2,250,000	35%	Rp 1,250,000	19%	1735	85	Rp 249	Rp 21,198
26	Rp 6,550,000	Rp 2,250,000	34%	Rp 1,250,000	19%	1735	85	Rp 247	Rp 21,036
27	Rp 4,600,000	Rp 1,200,000	26%	Rp 200,000	4%	1885	85	Rp 142	Rp 12,070

Lampiran 6. Data ATP WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
28	Rp 6,650,000	Rp 2,250,000	34%	Rp 1,250,000	19%	1735	85	Rp 244	Rp 20,720
29	Rp 5,900,000	Rp 1,200,000	20%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 129	Rp 10,965
30	Rp 4,600,000	Rp 1,200,000	26%	Rp 200,000	4%	1735	85	Rp 103	Rp 8,755
31	Rp 4,800,000	Rp 2,250,000	47%	Rp 1,250,000	26%	1885	85	Rp 87	Rp 7,395
32	Rp 4,400,000	Rp 2,250,000	51%	Rp 1,250,000	28%	1735	85	Rp 142	Rp 12,070
33	Rp 7,800,000	Rp 2,250,000	29%	Rp 1,250,000	16%	1285	85	Rp 281	Rp 23,851
34	Rp 6,700,000	Rp 1,250,000	19%	Rp 250,000	4%	1435	85	Rp 133	Rp 11,305
35	Rp 5,000,000	Rp 1,200,000	24%	Rp 200,000	4%	1735	85	Rp 28	Rp 2,352
36	Rp 3,500,000	Rp 1,100,000	31%	Rp 100,000	3%	1210	85	Rp 26	Rp 2,208
37	Rp 3,400,000	Rp 1,250,000	37%	Rp 250,000	7%	1585	85	Rp 58	Rp 4,929
38	Rp 4,500,000	Rp 2,250,000	50%	Rp 1,250,000	28%	1735	85	Rp 360	Rp 30,620
39	Rp 3,600,000	Rp 1,250,000	35%	Rp 250,000	7%	1735	85	Rp 50	Rp 4,253
40	Rp 3,400,000	Rp 1,100,000	32%	Rp 100,000	3%	1210	85	Rp 27	Rp 2,273
41	Rp 5,800,000	Rp 1,200,000	21%	Rp 200,000	3%	1585	85	Rp 126	Rp 10,710
42	Rp 5,800,000	Rp 1,200,000	21%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 156	Rp 13,260
43	Rp 5,600,000	Rp 1,250,000	22%	Rp 250,000	4%	1735	85	Rp 231	Rp 19,635
44	Rp 3,000,000	Rp 1,100,000	37%	Rp 100,000	3%	1885	85	Rp 19	Rp 1,653
45	Rp 3,500,000	Rp 1,200,000	34%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 40	Rp 3,359
46	Rp 4,700,000	Rp 2,250,000	48%	Rp 1,250,000	27%	1735	85	Rp 345	Rp 29,317
47	Rp 6,900,000	Rp 2,250,000	33%	Rp 1,250,000	18%	1735	85	Rp 235	Rp 19,969
48	Rp 5,500,000	Rp 2,250,000	41%	Rp 1,250,000	23%	1885	85	Rp 271	Rp 23,059
49	Rp 4,500,000	Rp 2,250,000	50%	Rp 1,250,000	28%	1735	85	Rp 360	Rp 30,620
50	Rp 5,600,000	Rp 2,250,000	40%	Rp 1,250,000	22%	1735	85	Rp 289	Rp 24,605
51	Rp 7,500,000	Rp 2,250,000	30%	Rp 1,250,000	17%	1885	85	Rp 116	Rp 9,860
52	Rp 7,800,000	Rp 2,250,000	29%	Rp 1,250,000	16%	1735	85	Rp 124	Rp 10,540
53	Rp 8,000,000	Rp 2,250,000	28%	Rp 1,250,000	16%	1285	85	Rp 124	Rp 10,564
54	Rp 6,500,000	Rp 2,250,000	35%	Rp 1,250,000	19%	1435	85	Rp 302	Rp 25,630
55	Rp 2,000,000	Rp 1,400,000	70%	Rp 400,000	20%	1735	85	Rp 43	Rp 3,655
56	Rp 3,500,000	Rp 1,400,000	40%	Rp 400,000	11%	1210	85	Rp 132	Rp 11,240

Lampiran 6. Data ATP WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
57	Rp 3,000,000	Rp 1,300,000	43%	Rp 300,000	10%	1585	85	Rp 22	Rp 1,870
58	Rp 2,000,000	Rp 1,200,000	60%	Rp 200,000	10%	1735	85	Rp 23	Rp 1,955
59	Rp 3,400,000	Rp 1,200,000	35%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 41	Rp 3,458
60	Rp 3,500,000	Rp 1,200,000	34%	Rp 200,000	6%	1885	85	Rp 36	Rp 3,092
61	Rp 3,500,000	Rp 1,200,000	34%	Rp 200,000	6%	1735	85	Rp 40	Rp 3,359
62	Rp 3,400,000	Rp 1,400,000	41%	Rp 400,000	12%	1735	85	Rp 95	Rp 8,069
63	Rp 6,000,000	Rp 1,450,000	24%	Rp 450,000	8%	1735	85	Rp 163	Rp 13,855
64	Rp 3,400,000	Rp 1,250,000	37%	Rp 250,000	7%	1885	85	Rp 49	Rp 4,145
65	Rp 6,000,000	Rp 1,200,000	20%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 176	Rp 14,960
66	Rp 6,000,000	Rp 1,250,000	21%	Rp 250,000	4%	1735	85	Rp 146	Rp 12,410
67	Rp 5,600,000	Rp 1,150,000	21%	Rp 150,000	3%	1885	85	Rp 116	Rp 9,860
68	Rp 3,500,000	Rp 1,400,000	40%	Rp 400,000	11%	1735	85	Rp 92	Rp 7,839
69	Rp 3,600,000	Rp 1,250,000	35%	Rp 250,000	7%	1285	85	Rp 68	Rp 5,742
70	Rp 2,000,000	Rp 1,400,000	70%	Rp 400,000	20%	1435	85	Rp 34	Rp 2,890
71	Rp 3,500,000	Rp 1,500,000	43%	Rp 500,000	14%	1735	85	Rp 124	Rp 10,498
72	Rp 4,000,000	Rp 1,400,000	35%	Rp 400,000	10%	1210	85	Rp 116	Rp 9,835
73	Rp 3,000,000	Rp 1,200,000	40%	Rp 200,000	7%	1585	85	Rp 21	Rp 1,785
74	Rp 8,000,000	Rp 1,500,000	19%	Rp 500,000	6%	1735	85	Rp 124	Rp 10,540
75	Rp 8,000,000	Rp 1,250,000	16%	Rp 250,000	3%	1735	85	Rp 154	Rp 13,090
76	Rp 3,200,000	Rp 1,450,000	45%	Rp 450,000	14%	1885	85	Rp 24	Rp 2,040
77	Rp 4,200,000	Rp 1,350,000	32%	Rp 350,000	8%	2185	85	Rp 98	Rp 8,330
78	Rp 6,000,000	Rp 1,400,000	23%	Rp 400,000	7%	1435	85	Rp 165	Rp 14,025
79	Rp 7,000,000	Rp 1,350,000	19%	Rp 350,000	5%	1585	85	Rp 243	Rp 20,655
80	Rp 4,200,000	Rp 1,250,000	30%	Rp 250,000	6%	1735	85	Rp 114	Rp 9,690
81	Rp 4,200,000	Rp 1,400,000	33%	Rp 400,000	10%	1735	85	Rp 132	Rp 11,220
82	Rp 7,000,000	Rp 1,350,000	19%	Rp 350,000	5%	1885	85	Rp 136	Rp 11,560
83	Rp 6,500,000	Rp 1,200,000	18%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 121	Rp 10,285
84	Rp 3,250,000	Rp 1,400,000	43%	Rp 400,000	12%	1735	85	Rp 19	Rp 1,615
85	Rp 6,900,000	Rp 2,250,000	33%	Rp 1,250,000	18%	1735	85	Rp 159	Rp 10,130

Lampiran 6. Data ATP WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
86	Rp 4,500,000	Rp 2,250,000	50%	Rp 1,250,000	28%	1885	85	Rp 332	Rp 28,183
87	Rp 4,000,000	Rp 1,200,000	30%	Rp 200,000	5%	1135	85	Rp 143	Rp 12,155
88	Rp 3,200,000	Rp 1,350,000	42%	Rp 350,000	11%	985	85	Rp 21	Rp 1,785
89	Rp 6,900,000	Rp 1,300,000	19%	Rp 300,000	4%	1585	85	Rp 136	Rp 11,560
90	Rp 3,600,000	Rp 1,250,000	35%	Rp 250,000	7%	1735	85	Rp 50	Rp 4,253
91	Rp 7,500,000	Rp 1,300,000	17%	Rp 300,000	4%	1735	85	Rp 156	Rp 13,260
92	Rp 8,000,000	Rp 1,400,000	18%	Rp 400,000	5%	1210	85	Rp 198	Rp 16,830
93	Rp 8,000,000	Rp 1,450,000	18%	Rp 450,000	6%	1585	85	Rp 167	Rp 14,195
94	Rp 7,000,000	Rp 2,250,000	32%	Rp 1,250,000	18%	1735	85	Rp 232	Rp 19,684
95	Rp 5,000,000	Rp 1,400,000	28%	Rp 400,000	8%	1735	85	Rp 65	Rp 5,487
96	Rp 7,500,000	Rp 1,250,000	17%	Rp 250,000	3%	1885	85	Rp 122	Rp 10,370
97	Rp 6,000,000	Rp 1,025,000	17%	Rp 25,000	0%	1735	85	Rp 198	Rp 16,830
98	Rp 6,000,000	Rp 1,200,000	20%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 158	Rp 13,430
99	Rp 4,250,000	Rp 1,150,000	27%	Rp 150,000	4%	1735	85	Rp 98	Rp 8,330
100	Rp 4,900,000	Rp 1,100,000	22%	Rp 100,000	2%	1885	85	Rp 12	Rp 1,012
101	Rp 3,900,000	Rp 1,200,000	31%	Rp 200,000	5%	1735	85	Rp 35	Rp 3,015
102	Rp 4,000,000	Rp 1,300,000	33%	Rp 300,000	8%	1735	85	Rp 87	Rp 7,395
103	Rp 5,000,000	Rp 1,250,000	25%	Rp 250,000	5%	1885	85	Rp 33	Rp 2,818
104	Rp 3,000,000	Rp 1,100,000	37%	Rp 100,000	3%	1105	85	Rp 13	Rp 1,105
105	Rp 8,000,000	Rp 1,400,000	18%	Rp 400,000	5%	1585	85	Rp 198	Rp 16,830
106	Rp 5,900,000	Rp 2,250,000	38%	Rp 1,250,000	21%	1735	85	Rp 275	Rp 23,354
107	Rp 6,500,000	Rp 1,250,000	19%	Rp 250,000	4%	1735	85	Rp 188	Rp 15,980
108	Rp 4,000,000	Rp 1,150,000	29%	Rp 150,000	4%	1885	85	Rp 98	Rp 8,330
109	Rp 4,000,000	Rp 1,250,000	31%	Rp 250,000	6%	1735	85	Rp 104	Rp 8,840
110	Rp 4,600,000	Rp 2,250,000	49%	Rp 1,250,000	27%	1735	85	Rp 158	Rp 13,430
111	Rp 6,400,000	Rp 2,250,000	35%	Rp 1,250,000	20%	1735	85	Rp 253	Rp 21,529
112	Rp 7,400,000	Rp 1,300,000	18%	Rp 300,000	4%	1885	85	Rp 228	Rp 19,380
113	Rp 5,400,000	Rp 2,250,000	42%	Rp 1,250,000	23%	1135	85	Rp 459	Rp 39,005
114	Rp 4,900,000	Rp 1,200,000	24%	Rp 200,000	4%	985	85	Rp 50	Rp 4,227

Lampiran 6. Data ATP-WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
115	Rp 6,000,000	Rp 1,350,000	23%	Rp 350,000	6%	1585	85	Rp 150	Rp 12,750
116	Rp 3,750,000	Rp 1,200,000	32%	Rp 200,000	5%	1285	85	Rp 50	Rp 4,233
117	Rp 3,500,000	Rp 1,250,000	36%	Rp 250,000	7%	1735	85	Rp 51	Rp 4,374
118	Rp 5,000,000	Rp 2,250,000	45%	Rp 1,250,000	25%	1885	85	Rp 298	Rp 25,365
119	Rp 8,000,000	Rp 1,200,000	15%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 258	Rp 21,930
120	Rp 5,000,000	Rp 1,250,000	25%	Rp 250,000	5%	1735	85	Rp 36	Rp 3,062
121	Rp 3,500,000	Rp 1,250,000	36%	Rp 250,000	7%	1885	85	Rp 47	Rp 4,026
122	Rp 7,000,000	Rp 1,250,000	18%	Rp 250,000	4%	1105	85	Rp 146	Rp 12,410
123	Rp 4,500,000	Rp 2,250,000	50%	Rp 1,250,000	28%	1585	85	Rp 143	Rp 12,155
124	Rp 3,500,000	Rp 1,300,000	37%	Rp 300,000	9%	1735	85	Rp 64	Rp 5,459
125	Rp 3,500,000	Rp 1,450,000	41%	Rp 450,000	13%	1735	85	Rp 107	Rp 9,133
126	Rp 5,800,000	Rp 1,100,000	19%	Rp 100,000	2%	1885	85	Rp 110	Rp 9,350
127	Rp 5,800,000	Rp 1,100,000	19%	Rp 100,000	2%	1735	85	Rp 111	Rp 9,435
128	Rp 5,800,000	Rp 1,100,000	19%	Rp 100,000	2%	1885	85	Rp 110	Rp 9,350
129	Rp 3,000,000	Rp 1,050,000	35%	Rp 50,000	2%	1735	85	Rp 10	Rp 857
130	Rp 3,500,000	Rp 1,100,000	31%	Rp 100,000	3%	1285	85	Rp 24	Rp 2,079
131	Rp 6,700,000	Rp 2,250,000	34%	Rp 1,250,000	19%	1435	85	Rp 293	Rp 24,865
132	Rp 7,200,000	Rp 2,250,000	31%	Rp 1,250,000	17%	1735	85	Rp 225	Rp 19,137
133	Rp 7,600,000	Rp 2,250,000	30%	Rp 1,250,000	16%	1210	85	Rp 156	Rp 13,260
134	Rp 7,500,000	Rp 2,250,000	30%	Rp 1,250,000	17%	1585	85	Rp 163	Rp 13,855
135	Rp 5,800,000	Rp 1,100,000	19%	Rp 100,000	2%	1735	85	Rp 111	Rp 9,435
136	Rp 7,400,000	Rp 2,250,000	30%	Rp 1,250,000	17%	1735	85	Rp 219	Rp 18,620
137	Rp 7,800,000	Rp 2,250,000	29%	Rp 1,250,000	16%	1885	85	Rp 169	Rp 14,365
138	Rp 7,300,000	Rp 2,250,000	31%	Rp 1,250,000	17%	1735	85	Rp 195	Rp 16,575
139	Rp 6,500,000	Rp 2,250,000	35%	Rp 1,250,000	19%	1735	85	Rp 249	Rp 21,198
140	Rp 5,400,000	Rp 1,250,000	23%	Rp 250,000	5%	1735	85	Rp 33	Rp 2,835
141	Rp 8,000,000	Rp 1,400,000	18%	Rp 400,000	5%	1885	85	Rp 231	Rp 19,635
142	Rp 5,500,000	Rp 1,200,000	22%	Rp 200,000	4%	1735	85	Rp 189	Rp 16,065
143	Rp 4,000,000	Rp 1,100,000	28%	Rp 100,000	3%	1735	85	Rp 164	Rp 13,940

Lampiran 6. Data ATP-WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
144	Rp 5,800,000	Rp 1,350,000	23%	Rp 350,000	6%	1885	85	Rp 157	Rp 13,345
145	Rp 3,500,000	Rp 1,250,000	36%	Rp 250,000	7%	1735	85	Rp 51	Rp 4,374
146	Rp 5,500,000	Rp 1,300,000	24%	Rp 300,000	5%	1885	85	Rp 115	Rp 9,775
147	Rp 6,000,000	Rp 1,400,000	23%	Rp 400,000	7%	1735	85	Rp 154	Rp 13,090
148	Rp 5,200,000	Rp 1,200,000	23%	Rp 200,000	4%	1285	85	Rp 36	Rp 3,053
149	Rp 5,000,000	Rp 1,250,000	25%	Rp 250,000	5%	1435	85	Rp 44	Rp 3,702
150	Rp 6,000,000	Rp 1,350,000	23%	Rp 350,000	6%	1735	85	Rp 165	Rp 14,025
151	Rp 5,800,000	Rp 1,400,000	24%	Rp 400,000	7%	1210	85	Rp 134	Rp 11,390
152	Rp 6,600,000	Rp 1,250,000	19%	Rp 250,000	4%	1585	85	Rp 130	Rp 11,050
153	Rp 3,500,000	Rp 1,100,000	31%	Rp 100,000	3%	1210	85	Rp 26	Rp 2,208
154	Rp 3,600,000	Rp 1,300,000	36%	Rp 300,000	8%	1585	85	Rp 68	Rp 5,810
155	Rp 2,000,000	Rp 1,200,000	60%	Rp 200,000	10%	1735	85	Rp 23	Rp 1,955
156	Rp 3,500,000	Rp 1,300,000	37%	Rp 300,000	9%	1735	85	Rp 64	Rp 5,459
157	Rp 4,000,000	Rp 1,250,000	31%	Rp 250,000	6%	1885	85	Rp 87	Rp 7,395
158	Rp 3,000,000	Rp 1,300,000	43%	Rp 300,000	10%	1735	85	Rp 25	Rp 2,125
159	Rp 7,900,000	Rp 1,600,000	20%	Rp 600,000	8%	1285	85	Rp 355	Rp 30,175
160	Rp 7,400,000	Rp 1,750,000	24%	Rp 750,000	10%	1435	85	Rp 245	Rp 20,825
161	Rp 4,000,000	Rp 1,250,000	31%	Rp 250,000	6%	1735	85	Rp 145	Rp 12,325
162	Rp 8,000,000	Rp 1,200,000	15%	Rp 200,000	3%	1285	85	Rp 265	Rp 22,525
163	Rp 5,000,000	Rp 1,200,000	24%	Rp 200,000	4%	1435	85	Rp 33	Rp 2,843
164	Rp 3,500,000	Rp 1,150,000	33%	Rp 150,000	4%	1735	85	Rp 35	Rp 2,975
165	Rp 6,500,000	Rp 1,400,000	22%	Rp 400,000	6%	1210	85	Rp 271	Rp 23,035
166	Rp 7,200,000	Rp 2,250,000	31%	Rp 1,250,000	17%	1585	85	Rp 295	Rp 25,075
167	Rp 3,500,000	Rp 1,400,000	40%	Rp 400,000	11%	1210	85	Rp 132	Rp 11,240
168	Rp 3,700,000	Rp 1,150,000	31%	Rp 150,000	4%	1585	85	Rp 29	Rp 2,500
169	Rp 5,800,000	Rp 1,400,000	24%	Rp 400,000	7%	1735	85	Rp 214	Rp 18,190
170	Rp 5,800,000	Rp 1,200,000	21%	Rp 200,000	3%	1735	85	Rp 234	Rp 19,890
171	Rp 3,900,000	Rp 1,200,000	31%	Rp 200,000	5%	1735	85	Rp 35	Rp 3,015
172	Rp 4,000,000	Rp 1,200,000	30%	Rp 200,000	5%	1735	85	Rp 135	Rp 11,475

Lampiran 6. Data ATP-WTP Bus Eksekutif

No	Pendapatan responden	pengeluaran untuk transport	prosentase budget untuk transport	pengeluaran untuk bus	prosentase budget untuk bus	Panjang perjalanan responden	panjang rute per rit	ATP	
	per bulan	per bulan	(%)	per bulan	(%)	Km/bulan	Km	per Km	per rit
173	Rp 5,000,000	Rp 1,300,000	26%	Rp 300,000	6%	1885	85	Rp 41	Rp 3,517
174	Rp 3,100,000	Rp 1,250,000	40%	Rp 250,000	8%	1735	85	Rp 21	Rp 1,785
175	Rp 7,200,000	Rp 1,400,000	19%	Rp 400,000	6%	1285	85	Rp 287	Rp 24,395
176	Rp 7,100,000	Rp 2,250,000	32%	Rp 1,250,000	18%	1435	85	Rp 276	Rp 23,464
177	Rp 6,500,000	Rp 1,400,000	22%	Rp 400,000	6%	1735	85	Rp 187	Rp 15,895
178	Rp 2,000,000	Rp 1,200,000	60%	Rp 200,000	10%	1285	85	Rp 17	Rp 1,445
179	Rp 2,000,000	Rp 1,200,000	60%	Rp 200,000	10%	1735	85	Rp 21	Rp 1,785
180	Rp 5,500,000	Rp 2,250,000	41%	Rp 1,250,000	23%	1885	85	Rp 120	Rp 10,200
181	Rp 6,800,000	Rp 2,250,000	33%	Rp 1,250,000	18%	1735	85	Rp 238	Rp 20,263
182	Rp 7,800,000	Rp 2,250,000	29%	Rp 1,250,000	16%	1735	85	Rp 198	Rp 16,830
183	Rp 7,600,000	Rp 2,250,000	30%	Rp 1,250,000	16%	1735	85	Rp 167	Rp 14,195
184	Rp 6,500,000	Rp 2,250,000	35%	Rp 1,250,000	19%	1885	85	Rp 230	Rp 19,511
185	Rp 4,000,000	Rp 1,350,000	34%	Rp 350,000	9%	1135	85	Rp 154	Rp 13,090
186	Rp 5,700,000	Rp 1,400,000	25%	Rp 400,000	7%	985	85	Rp 156	Rp 13,260
187	Rp 6,700,000	Rp 2,250,000	34%	Rp 1,250,000	19%	1585	85	Rp 108	Rp 9,180
188	Rp 8,000,000	Rp 2,250,000	28%	Rp 1,250,000	16%	1285	85	Rp 274	Rp 23,255
189	Rp 7,000,000	Rp 2,250,000	32%	Rp 1,250,000	18%	1735	85	Rp 294	Rp 24,990
190	Rp 6,500,000	Rp 1,400,000	22%	Rp 400,000	6%	1885	85	Rp 287	Rp 24,395
191	Rp 5,600,000	Rp 2,250,000	40%	Rp 1,250,000	22%	1735	85	Rp 289	Rp 24,605
192	Rp 5,400,000	Rp 1,250,000	23%	Rp 250,000	5%	1735	85	Rp 33	Rp 2,835
193	Rp 5,200,000	Rp 1,250,000	24%	Rp 250,000	5%	1885	85	Rp 32	Rp 2,710
194	Rp 5,000,000	Rp 1,250,000	25%	Rp 250,000	5%	1735	85	Rp 36	Rp 3,062
195	Rp 5,700,000	Rp 1,500,000	26%	Rp 500,000	9%	1885	85	Rp 127	Rp 10,795
196	Rp 5,600,000	Rp 1,250,000	22%	Rp 250,000	4%	1585	85	Rp 145	Rp 12,325
197	Rp 3,900,000	Rp 1,600,000	41%	Rp 600,000	15%	1285	85	Rp 192	Rp 16,283
198	Rp 6,000,000	Rp 1,600,000	27%	Rp 600,000	10%	1435	85	Rp 149	Rp 12,665
199	Rp 2,750,000	Rp 1,400,000	51%	Rp 400,000	15%	1735	85	Rp 46	Rp 3,910
200	Rp 4,000,000	Rp 1,400,000	35%	Rp 400,000	10%	1210	85	Rp 154	Rp 13,090